

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

—

PAGINA BIANCA

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

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

con convenzione del 15 ottobre 1991 ed atto integrativo dell'8 febbraio 1994 la T.A.V. S.p.A (concessionaria dei lavori per la realizzazione del treno ad alta velocità) ha affidato al consorzio Iricav Uno, nella qualità di General Contracon, la progettazione e la realizzazione della tratta ferroviaria ad alta velocità Roma-Napoli;

il consorzio, a sua volta, ha ripartito tra le proprie consorziate le prestazioni occorrenti alla realizzazione della tratta indicata e, in particolare ha affidato alla Pegaso S.c.a.r.l. i lavori ricompresi tra la progressiva Km. 13+848 e progressiva 66+805;

con contratti vari la Pegaso S.c.a.r.l. ha affidato (per il tramite di Iricav Uno) a varie imprese gli appalti delle realizzazioni delle opere;

ormai da mesi perdura, da parte delle imprese esecutrici, un ritardo anche di molti mesi, nel pagamento delle forniture eseguite dalle ditte locali le quali, per eseguire le stesse, hanno dovuto adeguare i loro impianti (con costi molto elevati) per poter soddisfare le particolari esigenze tecniche, date dalla particolarità dell'opera;

il ritardo nei pagamenti unitamente alla esiguità dei prezzi delle forniture sta compromettendo la stabilità economica delle stesse ditte, costringendo alcune di esse ad abbandonare i lavori (vedi Impresa Caldart S.p.A., Ietto S.p.A.) ed altre a non poter far fronte né al pagamento dei salari al personale né agli oneri contributivi;

il ritardo nelle esecuzioni dei lavori, con i maggiori costi che comunque ricadono a carico della collettività, costringe le aziende locali al licenziamento del perso-

nale con le conseguenze facilmente immaginabili nella zona, in tempi molto brevi;

un'opera pubblica di tale importanza costruita in tali condizioni lascia seri dubbi sulla qualità finale dell'opera —;

se nella convenzione del 15 ottobre 1991 e successivi atti integrativi, non fosse già prevista da parte del ministero, la istituzione di un organismo di controllo con il compito di verificare:

a) la congruità dei prezzi praticati, non solo dai subappaltatori ma anche dai fornitori;

b) la salvaguardia di tutte le imprese partecipanti all'opera, ed in modo particolare delle piccole e medie imprese effettivamente esecutrici;

c) il rispetto delle quote di lavori da appaltare così come stabilito nella convenzione;

d) se nella esecuzione delle opere si siano verificate concentrazioni di imprese tali da non rispettare le norme *anti trust*.

se non ritengano opportuno, in assenza di tale organismo di controllo, di procedere in tempi brevi alla istituzione dello stesso al fine di verificare quanto sopra richiesto, vista la gravità della situazione. (4-14091)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Servizio di Ispettorato Tecnico sui Lavori Pubblici di questo Ministero ha comunicato che l'opera concernente la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità rientra nelle attribuzioni del Ministero dei Trasporti.*

*Per quanto di competenza, si comunica che l'organo cui l'ordinamento (articolo 4 legge n. 109/94 e successive modificazioni), attribuisce poteri e funzioni generali di vigilanza e garanzia, diverrà operativo solo dopo l'emanazione del regolamento previsto dalla stessa legge, giusta quanto disposto dall'articolo 1, comma 9, del DL. n. 101/95 convertito dalla legge n. 216/1995.*

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

ARACU, CICU e MARRAS. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, emanato in attuazione della delega, di cui all'articolo 4 della legge 23 ottobre 1992, n. 241, reca, fra l'altro, disposizioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche dei comuni e delle province;

l'articolo 55 del citato decreto legislativo n. 507, disponendo l'abrogazione dell'articolo 200 del testo unico per la finanza locale, approvato con regio decreto 14 settembre 1931, n. 1175, ha soppresso l'agevolazione relativa all'esenzione dalla tassa di occupazione permanente del suolo pubblico dei « passi carrabili unici ed indispensabili per l'accesso alle case rurali ed ai fondi rustici »;

l'abrogazione dell'agevolazione appare, in realtà, discriminatoria rispetto alle proprietà poste nei centri abitati, suscettibili di esenzione dalla tassa ai sensi dell'articolo 44, comma 7, dello stesso decreto legislativo, in quanto queste possono usufruire di opere di urbanizzazione che consentono, in genere, accessi senza predisposizione alcuna di appositi manufatti o modifiche al piano stradale;

tanto più inspiegabile appare l'esclusione operata dal decreto legislativo n. 507, se si considera che le esenzioni presenti nel nuovo testo riflettono, in massima parte, quelle già contenute nell'articolo 200 del previgente testo unico, per cui la soppressione risulta inaccettabile da parte dei cittadini che ritengono di trovarsi in situazioni assolutamente assimilabili a quelle di coloro che continuavano a beneficiare dell'agevolazione;

la nuova imposizione, oltre a rappresentare un ulteriore onere a carico di una categoria già fortemente penalizzata, risulta altresì ingiustificata in quanto non tiene conto del fatto che le aziende agricole si trovano dislocate nell'area periferica dei comuni e che le strade extraurbane sono costeggiate, solitamente, da fossi e canali di

solco delle acque che materialmente impediscono l'accesso ai fondi, per cui diventa necessaria per l'imprenditore agricolo l'occupazione del suolo pubblico per poter esercitare il suo diritto di immissione dalla proprietà alla strada e viceversa;

il fenomeno della frammentazione poderale è molto diffuso sul territorio, per cui lo stesso imprenditore è spesso proprietario di più fondi, ciascuno dotato di un unico ed indispensabile accesso dalla strada. L'onere che ne consegue per il pagamento di tali accessi è, pertanto, moltiplicato a carico dello stesso soggetto che si trova a pagare più di quanto pagano rilevanti insediamenti industriali;

tra le norme del decreto legislativo più volte citato e le disposizioni contenute nel « codice della strada », di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non sussiste il necessario coordinamento in quanto nelle strade extraurbane sono consentiti accessi a distanza non inferiore a 300 metri tra loro; spesso quindi sorgono ulteriori problemi, atteso che il passo carrabile rappresenti per l'azienda agricola anche uno strumento necessario per l'espletamento dell'attività medesima e che l'eventuale soppressione di uno o più accessi non consentirebbe la piena utilizzazione della proprietà —:

quali adempimenti si intendano porre in essere per definire prontamente la questione inerente l'esenzione dalla tassa dei passi carrabili unici ed indispensabili per l'accesso alle case rurali ed ai fondi rustici. (4-12852)

RISPOSTA. — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

*Con l'interrogazione cui si risponde le SS.LL. Onorevoli, nel premettere che l'articolo 55 del Decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, abrogando l'articolo 200 del Testo unico per la finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, ha soppresso l'agevolazione relativa all'esenzione dalla tassa di occupazione permanente del suolo pubblico dei « passi carrabili unici ed indispensabili per l'accesso alle case rurali ed ai*

*fondi rustici», rilevano che l'abrogazione di tale agevolazione appare discriminatoria nei confronti delle proprietà poste nei centri abitati, suscettibili di esenzione dalla predetta tassa ai sensi dell'articolo 44, comma 7, del citato Decreto legislativo n. 507 e chiedono, pertanto, di conoscere quali adempimenti si intenda adottare per porre rimedio a tale differente trattamento.*

*Al riguardo, il competente Dipartimento delle Entrate ha fatto presente che la questione appare superata dall'introduzione dell'articolo 3, comma 63, della Legge 28 dicembre 1995, n. 549, che ha conferito alle province ed ai comuni la facoltà di applicare o meno nel territorio di competenza la tassa per l'occupazione di suolo ed aree pubbliche (TOSAP) in relazione a tutti passi carrabili, compresi anche quelli di accesso ai fondi rustici.*

*Si osserva, pertanto, che, alla luce delle predette disposizioni, ogni decisione circa l'esonero dal tributo in esame è rimessa alla determinazione dell'ente locale interessato, nel rispetto della sua piena autonomia impositiva.*

*Si rileva, infine, come è noto, che l'articolo 51 del Decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, concernente, tra l'altro, l'istituzione dell'imposta regionale sulle attività produttive, nonché il riordino della disciplina dei tributi locali, ha previsto, sulla base del disposto di cui all'articolo 3, comma 143 lettera e), della Legge 23 dicembre 1996 n. 662, l'abolizione, tra l'altro, delle tasse di occupazione di spazi ed aree pubbliche dei comuni, delle province e delle regioni, a decorrere dal 1° gennaio 1999.*

Il Ministro delle finanze: Vincenzo Visco.

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

*l'Anas, uscita dalle difficoltà della sua riorganizzazione come ente pubblico economico, è oggi impegnata nell'esecuzione del suo piano triennale;*

*da mesi oramai appaiono sempre più evidenti le ingerenze e gli « strappi » compiuti dal Ministro dei lavori pubblici, al fine di procedere ad un vero e proprio smembramento dell'ente, a discapito sia dell'opera fondamentale di adeguamento infrastrutturale della viabilità stradale sia delle professionalità interne;*

*con il trasferimento delle competenze dell'Anas alle province di Trento e Bolzano, non si sono tenute in alcun conto le ragioni organizzative e si è altresì avallata l'intollerabile decisione di trasferire alle stesse province anche il controllo delle strade verso i valichi di frontiera;*

*nei giorni scorsi il Ministro dei lavori pubblici ha comunicato a mezzo stampa l'intenzione di procedere a tappe forzate allo smembramento dell'Anas, attraverso una presunta regionalizzazione dell'ente, non tenendo in alcun conto le perplessità espresse dalla quasi totalità dei gruppi parlamentari presso l'VIII Commissione ambiente della Camera dei deputati;*

*da giorni si rincorrono voci e notizie circa un presunto piano predisposto dallo stesso Ministro dei lavori pubblici, in virtù del quale l'Anas verrebbe eterodiretta dallo stesso Ministro, con funzioni di amministratore unico, e dal sottosegretario Borgone, con funzioni di direttore generale;*

*se vera, la notizia desterebbe non solo scalpore, ma renderebbe lampanti i tentativi di porre l'Anas sotto il controllo diretto di una ben precisa parte politica —:*

*se la notizia sopra riportata corrisponda a verità e, nel caso, quali azioni il Presidente del Consiglio dei ministri intenda intraprendere per evitare una siffatta grave intromissione;*

*se le decisioni unilaterali del Ministro dei lavori pubblici, con le quali si intende svendere il patrimonio Anas, siano condivise dal Consiglio dei ministri. (4-12954)*

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si precisa quanto segue. In conformità al disposto di cui all'articolo 1 del decreto legislativo n. 143/94*

questo Ministero — in quanto responsabile dell'alta vigilanza sull'ANAS — si pone quale organismo di indirizzo politico al fine di assicurare la rispondenza dell'attività gestionale dell'Ente al quadro degli indirizzi e degli obiettivi programmatici definiti in sede politica.

In quanto organo di indirizzo, fa capo al Ministro il potere di direttiva in ordine agli obiettivi da raggiungere e alle priorità da perseguire; a tale potere sono correlate forme di controllo sull'ottemperanza da parte dell'Ente agli indirizzi e agli impegni contrattualmente assunti nell'ambito dell'accordo di programma previsto dall'articolo 3 del decreto delegato n. 143/94 ed, in generale, sul rispetto dei criteri di legittimità, di efficacia e di efficienza allocativa che devono caratterizzare ogni gestione pubblica.

Pertanto, nell'ambito della funzione di alta vigilanza sono da ritenersi indubbiamente ricompresi il potere di dettare le linee necessarie a mantenere nell'ambito programmato e nelle finalità concordate l'attività dell'ANAS e quello di verificare le modalità e i criteri di utilizzo delle risorse finanziarie iscritte nel bilancio di questo Ministero ed annualmente trasferire all'Ente per lo svolgimento della sua attività dei costi.

Nell'esercizio dei poteri sopraindicati, è stata emanata la direttiva per la definizione degli indirizzi programmatici ai fini della predisposizione del programma triennale 1997-1999, in piena corrispondenza con le indicazioni date dal Parlamento con la risoluzione Vigni del 18 febbraio 1997 e, in sede di approvazione del bilancio preventivo dell'ANAS 1997, sono state impartite direttive tese ad accelerare il rimodellamento del bilancio e, più in generale, a favorire l'adeguamento delle condizioni organizzative e dei meccanismi operativi alla diversa natura giuridica assunta dall'Ente.

Particolare rilievo assume poi la circostanza della concentrazione in un'unica struttura ministeriale (Direzione Generale del Coordinamento Territoriale) tanto del Coordinamento in materia di interventi pubblici sul territorio (articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica 616/77 e

successive modifiche legislative) quanto della programmazione in tema di viabilità.

In tale contesto, l'attività di questa Amministrazione si è espletata attraverso procedure ed atti di diversa natura riferiti, oltre che alla definizione delle direttive programmatiche e delle regole fondamentali per l'attuazione degli interventi, anche allo sviluppo di forme di ampia consultazione e partecipazione degli organi regionali e dei principali enti territoriali interessati alla formulazione delle scelte programmatiche, attraverso il modello della concertazione fra gli attori delle politiche pubbliche.

Per quanto riguarda più specificatamente la questione relativa alla delega alle province autonome di Trento e Bolzano delle funzioni statali in materia di viabilità, si osserva che il decreto legislativo 2 settembre 1997, n. 320, con il quale detta delega è stata realizzata, è stato emanato in attuazione dell'articolo 2, comma 55 della legge 549/95 e rispecchia gli orientamenti del Governo favorevole ad attuare un ampio decentramento nello svolgimento delle funzioni delegate da parte delle province autonome, fermo restando in ogni caso l'obiettivo del risparmio per il bilancio dello Stato previsto dalla stessa legge 549/95.

L'esigenza di accelerare il decentramento delle funzioni statali ha determinato l'opportunità di estendere l'ambito della delega in materia di viabilità a funzioni originariamente non contemplate nel dettato legislativo e ciò anche al fine di rendere organico l'esercizio delle funzioni stesse.

Peraltro, essendo il conferimento delle funzioni di cui trattasi avvenuto a titolo di delega, il ricorso a tale modello legislativo consente allo Stato di esercitare la potestà di indirizzare i relativi programmi di intervento e di verificarne l'attuazione.

È inoltre evidente che l'imminente predisposizione dei decreti delegati e l'attuazione della legge 59/97 costituiranno l'occasione ed il contesto più idonei per una verifica dell'attuale assetto della rete di grande comunicazione e per una sua ridefinizione secondo criteri di gerarchizzazione funzionale delle rete viaria, sia al fine di stabilire una chiara articolazione delle attribuzioni gestionali tra i diversi livelli am-

*ministrativi sia al fine di orientare gli investimenti secondo definite priorità di intervento.*

*In sede di attuazione della « legge Basanini » potrà, altresì, trovare adeguata ed organica disciplina l'individuazione e la riclassificazione della rete viaria nazionale, operazione che, non avendo potuto trovare attuazione nei limiti temporali previsti dalla norma di delega, è stata inevitabilmente differita ad un momento successivo rispetto all'entrata in vigore del decreto legislativo in argomento e che costituisce l'occasione per una riduzione della rete viaria nazionale e una revisione generale delle sue modalità di gestione, mediante la piena responsabilizzazione di tutti gli organi regionali e locali di governo del territorio.*

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

**BATTAGLIA.** — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per la funzione pubblica e affari regionali e del lavoro e previdenza sociale.*  
— Per sapere — premesso che:

il dipendente della Banca d'Italia di Bologna, Michele Colangelo, affetto da grave minorazione fisica e visiva, svolge nella stessa funzione di centralinista;

la Asl di Bologna, nonostante il grave handicap, ha ritenuto il lavoratore idoneo e garantisce regolarmente un accompagnatore;

contro tale decisione la Banca d'Italia si è appellata al Tar chiedendo la sospensione della decisione delle Asl con l'evidente obiettivo di espellere il lavoratore;

tale atteggiamento discriminatorio e vessatorio è in palese contraddizione con la legge n. 482, la legge n. 104 e, soprattutto, con ogni principio di umanità e di equità —:

quali immediate iniziative di propria competenza intendano assumere perché ovunque sia garantito un trattamento dei lavoratori rispettoso del principio di equità

e, quindi non abbiano a verificarsi casi come quello richiamato; più in particolare come intendano adoperarsi perché il Colangelo possa essere posto nelle migliori condizioni per effettuare il proprio lavoro.  
(4-15400)

**RISPOSTA.** — *Si risponde all'interrogazione in oggetto, concernente il Sig. Michele Colangelo, dipendente non vedente e non deambulante della Banca d'Italia.*

*Al riguardo, si fa presente, sentita la Banca d'Italia, che, in seguito ad esplicita richiesta, il Sig. Colangelo fu trasferito il 5 dicembre 1994 presso la sede di Bologna della Banca d'Italia, con mansioni di centralinista telefonico.*

*Poiché, all'atto dell'assegnazione, lo stesso aveva formulato alcune osservazioni in merito all'inadeguatezza degli ambienti di lavoro rispetto alla propria condizione di disabile, sono stati realizzati numerosi interventi di ristrutturazione nello stabile della menzionata sede, come la realizzazione di un nuovo locale centralino al piano terra, contiguo alla portineria, e l'adeguamento dei relativi servizi alla vigente normativa in materia di portatori di handicap.*

*Inoltre, per consentire il superamento delle barriere architettoniche, così da agevolare il pieno inserimento del Sig. Colangelo, sono stati realizzati ulteriori interventi di ristrutturazione dello stabile e sono al momento in fase di valutazione altre iniziative, che dovranno tenere conto dei vincoli architettonici derivanti da normative esterne.*

*Si soggiunge, infine, che la Banca d'Italia, nel valutare le richieste del Sig. Colangelo, ha sempre operato con sensibilità e disponibilità, adottando ogni possibile accorgimento per assicurare al medesimo condizioni lavorative adeguate al suo stato di handicap, nel rispetto della vigente normativa e tenendo conto delle esigenze di sicurezza e riservatezza dell'Istituto.*

Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica: Carlo Azeglio Ciampi.

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

nella tratta stradale tirrenica della provincia di Cosenza, durante i mesi estivi si registra un notevole incremento di traffico;

questa strada, nata negli anni sessanta-settanta come variante alla vecchia SS 18, era stata progettata per velocizzare il traffico lungo la litoranea calabrese ma, dopo la sua realizzazione, una serie di disattenzioni da parte sia dell'Anas che delle pubbliche amministrazioni, hanno consentito l'apertura di numerosissime strade collaterali confluenti con questa arteria principale;

oltre a ciò, in non rari casi, la strada in questione è diventata addirittura il corso principale di alcuni comuni;

è soprattutto per questi motivi che oramai è diventato pressoché impossibile percorrere la strada statale 18 in quanto — è opportuno sottolineare — per percorrere pochi chilometri nelle ore di punta si impiegano ore;

negli anni ottanta, però, si sentì l'esigenza di modernizzare e rendere sicuro questo percorso, per cui si allestì un progetto per realizzare alcune bretelle stradali denominate pedemontane perché il tracciato era previsto all'interno della stessa statale 18, che portava intelligentemente ad escludere, nel suo passaggio, tutti i comuni rivieraschi;

alcune di queste bretelle, che poi evidentemente erano destinate a congiungersi, sono state realizzate (Praia a Mare, San Nicola Arcella, Guardia Piemontese), ottenendo un netto miglioramento del flusso automobilistico e un forte calo di incidenti stradali in quelle aree;

altre zone, come Scalea, Santa Maria del Cedro, Belvedere Marittimo, Cittadella del Capo, Paola, Amantea, eccetera, sono dei veri « imbuto » dove il traffico viene inesorabilmente « strozzato »;

tutto ciò determina inevitabilmente un gran numero di incidenti stradali, che si possono riassumere nei seguenti tragici dati registrati nell'ultimo periodo dal 1° luglio al 30 agosto: 91 incidenti stradali, 6 morti, oltre 200 feriti;

i Ministri interrogati più volte, nel corso della XIII Legislatura hanno ribadito la volontà del Governo di assicurare il netto miglioramento della viabilità nel Meridione attraverso lo stanziamento di considerevoli finanziamenti;

a tutt'oggi, a distanza di 16 mesi di Governo dell'Ulivo, nulla è stato realizzato, tanto meno per il promesso ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, penalizzando così la poca economia locale che si regge maggiormente sull'utenza estiva distribuita nell'arco di due o tre settimane;

le dichiarazioni politiche hanno ormai fin troppo spesso determinato illusori entusiasmi —:

limitatamente al tratto Tortora-Amantea, nella provincia di Cosenza, quali progetti sono in corso di realizzazione e quali programmi per il futuro siano previsti per assicurare un miglioramento della percorribilità e soprattutto della sicurezza stradale con conseguente salvaguardia delle vite umane. (4-12547)

**RISPOSTA.** — *In risposta alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade riferisce che le problematiche inerenti la viabilità sono state tenute ben presenti in sede di redazione delle proposte tecniche di Piano Triennale, da modulare, come noto, sulla base della disponibilità finanziaria attendibile dagli stanziamenti dal Bilancio dello Stato e della Comunità Europea.*

*Dal confronto con le Regioni e sulla base delle priorità individuate, il programma triennale 1997-1999 indica per la Regione Calabria i seguenti interventi di rilevante entità.*

a) SS. 106 — *Costruzione svincolo di Bova Marina e Galleria dello Zillastro;*  
SS. 112 — *variante di Careri;*

19 quater S.S. 109 bis — *Costruzione svincolo a sedi sfalsate (Motel Agip CZ);*

19 quater S.S. 109 bis — *Costruzione nuovo Ponte di Siano.*

b) *Lavori di adeguamento e ammodernamento dell'Autostrada SA-RC dal Km. 02+500 al Km. 41+500.*

*Per quanto attiene in particolare la SS. 18, l'ANAS fa presente che è in corso di realizzazione la variante di Core nel Comune di Amantea, tra le progressive Kilometeriche 345+700 e 398+000, per un importo complessivo netto di lire 20.000.118.000.*

*Al fine di incrementare, invece, la fluidità in condizioni di sicurezza, l'Ente medesimo ha adottato nel corso degli ultimi anni i seguenti provvedimenti:*

*interventi locali per la realizzazione di complanari su cui far confluire gli innesti delle strade contermini;*

*limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti escluso traffico locale, (con ordinanza degli Enti Locali);*

*recente provvedimento di soppressione delle violazioni per apertura di accessi, non preventivamente autorizzati.*

*L'Ente precisa infine che, durante la stagione estiva, sia l'incremento del volume di traffico che la violazione dei divieti da parte dell'utenza interessata, vanificano in gran parte gli effetti dei citati provvedimenti.*

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

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

*da oltre venti anni gli abitanti di via Paganini, di via Collodi, di via Boito, di via Porrettana e di vaste zone di Ceretolo in Comune di Casalecchio di Reno (Bologna) hanno presentato denunce e petizioni in quanto l'autostrada del sole, sita pochi*

*metri dalle finestre di casa, determina un rumore insopportabile sia di giorno che di notte per il continuo transito di autoveicoli;*

*le loro legittime richieste alla società Autostrade perché venissero montate delle barriere anti-rumore non hanno conseguito risultato alcuno, né — parimenti — risultato alcuno hanno sortito gli interventi effettuati presso le varie autorità preposte alla tutela della pubblica tranquillità;*

*con il futuro avvento della terza corsia dell'autostrada aumenterà ulteriormente il già insopportabile rumore;*

*gli abitanti hanno annunciato che subito dopo le ferie estive per protesta bloccheranno l'autostrada del sole, se non verranno installate le agognate barriere anti-rumore;*

*quale sia l'intendimento in merito a quanto sopra e se non ritengano di intervenire con la massima urgenza affinché vengano installate idonee barriere anti-rumore nelle suddette zone. (4-12144)*

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

*Il 1° marzo 1991 veniva emanato un D.P.C.M. in materia di inquinamento acustico, che proponeva di stabilire misure immediate di protezione ambientale in attesa dell'approvazione di una Legge Quadro definitiva, la quale veniva poi varata nel 1995 (L. 447/95).*

*La Legge Quadro definisce, oltre gli aspetti tecnici e giuridici, anche la responsabilità e i compiti dei soggetti interessati, individuando inoltre le possibili fonti di finanziamento. Tuttavia, viene previsto che le Amministrazioni Statali e gli Enti Locali svolgano una serie di adempimenti per l'applicazione della legge stessa, tra cui la determinazione dei valori limite di livello sonoro di riferimento.*

*In particolare l'articolo 11 prevede che, entro un anno dall'entrata in vigore della legge stessa, siano emanati per ogni tipo di sorgente sonora i rispettivi Regolamenti di esecuzione, tra cui quello specifico per il*

settore stradale nel quale verranno precisati gli aspetti tecnici di attuazione della legge stessa e i criteri di priorità degli interventi.

La legge Quadro sull'inquinamento acustico nonché l'applicazione dei relativi Regolamenti di esecuzione permetteranno di individuare gli strumenti normativi e finanziari per poter intervenire dove i livelli di inquinamento siano superiori a quelli ammessi.

Pertanto, dopo che saranno stati espletati i suddetti adempimenti, sarà possibile per la Società Autostrade avviare, in base alle priorità individuate, la bonifica acustica dell'intera rete autostradale di sua competenza.

La predetta Società ha riferito che, pur in assenza di normative in merito e nell'ambito di una fase di interventi sperimentali, ha già realizzato circa 1500 metri lineari di barriere acustiche a protezione delle aree densamente abitate e limitrofe al tracciato autostradale nella zona di Casalecchio di Reno.

Comunque, la soluzione del problema della zona interessata, già inserita nella Banca Dati delle richieste di protezione acustica istituita presso detta società, è subordinata alle modalità attuative della Legge Quadro.

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

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

nella serata del 13 novembre 1997, tre studenti livornesi che rientravano dall'Università di Pisa a Livorno hanno perso la loro giovane vita in un tragico incidente avvenuto sulla superstrada Firenze-Livorno, all'altezza di Vicarello, in corrispondenza della connessione con l'autostrada Genova-Livorno;

il dramma consumatosi non è, purtroppo, l'unico avvenuto in questa strada di grande comunicazione che, pure ancor prima del completamento dell'asse di penetrazione in Darsena Toscana, collega la

costa con il cuore della Toscana in modo veloce, ma con forti elementi di pericolosità, data dall'alternanza di rettilinei ed ampie curve, dalla presenza di viadotti a sella d'asino anche in prossimità di svincoli, da frequenti tratti dissestati che diventano pericolosissimi in caso di pioggia, oltreché dalla « tipicità » del suolo, dall'adeguatezza del fondo, dalla questione degli svincoli;

è evidente che questa grande strada di comunicazione presenta seri problemi di sicurezza, oggi aggravati dalla presenza di « lavori in corso » di allargamento delle corsie di marcia, che durano da oltre 50 giorni senza che se ne riesca a vedere la fine e che hanno determinato, in direzione di Firenze, l'uso di una sola corsia per circa 2 chilometri e, in direzione di Livorno, un cambio di corsia improvviso, estremamente pericoloso, segnalato in modo incerto, con una situazione di rischio reale per i viaggiatori come, purtroppo, ha evidenziato la terribile tragedia di ieri —

se, a fronte di pesantissimi problemi di rischio reale per i viaggiatori sulla Firenze-Livorno, non intenda assumere provvedimenti urgenti, procedendo ad una immediata verifica dei lavori in corso, sulla tipologia dei lavori e dei tempi della loro esecuzione, che oggi appaiono « infiniti », dando luogo ad interventi urgenti in maniera tale che la superstrada Livorno-Firenze possa divenire una strada non solo veloce, ma anche e soprattutto sicura per tutti gli autotrasportatori che la usano. (4-13895)

**RISPOSTA.** — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che il dramma verificatosi la sera del 13 novembre 1997, così come altri incidenti lungo la superstrada Firenze-Livorno sono da attribuire esclusivamente alla elevata velocità con la quale gli automobilisti la percorrono.

Il Compartimento della Viabilità di Firenze, considerando le caratteristiche planometriche della superstrada in questione e la larghezza della sua sede, che non la rendono certamente assimilabile ad un'au-

tostrada, ha posto sull'intero percorso un limite di 90Km/h.

Dalle statistiche degli infortuni fornite dalla Polizia Stradale di Livorno e Pisa tale limite di velocità risulta essere sistematicamente superato.

Per quanto riguarda la cantieristica che viene utilizzata nel corso dei lavori, l'ANAS fa presente che la stessa è perfettamente rispondente alle norme del nuovo Codice della Strada e che i lavori vengono eseguiti nei periodi meno disagiati per l'utenza, tenuto conto che l'infrastruttura in questione sostiene un intensissimo volume di traffico nell'intero arco dell'anno.

Il predetto Compartimento, consapevole dell'importanza dell'arteria ed al fine di migliorare la « qualità » del servizio, pur conservando gli attuali limiti di velocità, si è impegnato con le Autorità locali a redigere un progetto di fattibilità allo scopo di integrare elementi di sicurezza e di confort sull'intero percorso quali ad esempio: impianti di illuminazione degli svincoli, barriere di sicurezza dell'ultima generazione, portali di informazione, pavimentazioni drenanti ecc.

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

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

la strada statale 575, che collega Troina a Catania, rappresenta un'arteria vitale per un'importante area della Sicilia interna;

le cattive condizioni in cui versa da tempo questa via di comunicazione costituiscono un grave impedimento per lo sviluppo economico e sociale di un importante territorio e di una numerosa popolazione;

i cittadini di Troina da tempo chiedono che venga attuato un programma di ammodernamento della strada statale 575 ed a questo fine su iniziativa del locale circolo del partito della Rifondazione Co-

munista hanno costituito un comitato cittadino di lotta —:

quali iniziative si vogliono assumere per promuovere in tempi rapidi un serio programma di adeguamento della strada statale 575. (4-12705)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rappresenta che la strada statale n. 575 presenta, in effetti, caratteristiche plano-altimetriche e strutturali che la rendono soggetta, in periodi di precipitazioni atmosferiche rilevanti e inconvenienti che ne rendono poco agevole la percorribilità.

A tal riguardo, è stato precisato che al fine di poter eliminare tali inconvenienti occorrerebbe integrare le insufficienti opere di difesa e presidio, che non sempre si sono potute realizzare nella quantità sufficiente, a causa dell'esiguità dei fondi a disposizione.

L'Ente assicura, tuttavia, che il competente Compartimento per la viabilità di Palermo ha sempre provveduto ad assicurare la continuità e la sicurezza al transito, sia mediante gli annuali appositi lavori di ordinaria manutenzione che attraverso l'opera del personale di esercizio addetto.

È stato infine, precisato che la strada in questione è stata inserita nell'elenco delle strade statali da declassificare.

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

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

l'importante arteria di collegamento strada statale n. 18, che attraversa gran parte del territorio Cilentano fino a raggiungere la città di Salerno, è spesso teatro di incidenti con esiti tragici;

la via sembra accusare il peso degli anni, sia per il fondo stradale malmesso, sia per l'inidoneità ad accogliere un elevato volume di traffico, specialmente nel periodo estivo;

da circa un trentennio si sono ipotizzate diverse soluzioni per agevolare l'utenza;

in particolare era stata progettata una variante, denominata « Cilentana », che da Paestum doveva raggiungere il golfo di Policastro;

annose vicende burocratiche hanno travagliato l'iter realizzato, tanto che la variante alla strada statale n. 18 è stata considerata incompiuta ed in procinto di scomparire, non appena sarà portato a termine il lavoro, già appaltato, dell'ultimo tratto Futani-golfo di Policastro;

gli addetti al settore ed i numerosi utenti sottolineano l'inadeguatezza dell'attuale rete stradale;

anche la strada statale n. 488, che collega i comuni di Moio della Civitella, Stio, Campora, con Roccadaspide, tutti centri in provincia di Salerno, attualmente presenta un'interruzione sul tratto denominato « Retara », a causa di una frana;

l'assenza di cunette non consente il normale deflusso delle acque;

si tratta di arterie molto frequentate in tutti i periodi dell'anno —:

quali siano le vere ragioni che hanno finora ostacolato l'ultimazione della variante alla strada statale n. 18, che doveva collegare i comuni del Cilento con il golfo di Policastro;

se intenda attivarsi presso gli organismi competenti al fine di verificare le condizioni delle importanti vie di comunicazione indicate in premessa. (4-11898)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che la SS. 18 riveste un ruolo di primaria importanza tra tutta la rete di collegamento della provincia di Salerno.*

*I volumi di traffico sono notevoli in quanto risulta che il tratto tra Pontecagnano e Agropoli, relativamente all'anno 1992, ha sopportato un traffico giornaliero medio di circa 22.000 autoveicoli che, per*

*una sezione stradale di tipo IV, fa scendere il livello di servizio a valori molto bassi.*

*Durante il periodo estivo, con l'intensificarsi del traffico, la situazione diventa più difficile anche per la diffusa urbanizzazione che, con i numerosi accessi a raso, è concausa di un gran numero di incidenti stradali.*

*Al fine di trovare idonea soluzione alle problematiche suesposte, l'ANAS ha predisposto una perizia per la realizzazione di stradine laterali nel tratto più conurbato: perizia che è stata approvata dalla competente Commissione Consultiva Compartimentale il 2 luglio 1996.*

*Attualmente l'Ente è in attesa dei prescritti pareri di cui al decreto del Presidente della Repubblica 616/77 e, non appena gli stessi verranno rilasciati, sarà esperita la gara per la esecuzione dei relativi lavori.*

*La SS. n. 18, superato il Comune di Agropoli, assume un ruolo più marginale in quanto l'Amministrazione Provinciale ha provveduto alla realizzazione della variante che incanala il traffico fino a Futani, dove si innesta sulla SS. 447/Racc. A con prolungamento sino a Policastro.*

*Nello scorso mese di luglio, l'Amministrazione Provinciale ha ultimato ed aperto al traffico il tratto terminale tra Celle di Bulgheria e Policastro.*

*Alla luce di quanto suesposto l'ANAS fa presente che, per quanto concerne la manutenzione del fondo stradale sconnesso, la competenza spetta esclusivamente all'Amministrazione Provinciale.*

*Per quanto riguarda, infine, il tratto di strada statale n. 488 denominato « RETARA », il Compartimento della Viabilità per la Campania comunica che esso è stato riaperto al traffico con ordinanza compartimentale n. 48/96 del 29.10.96.*

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

**CARMELO CARRARA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia. — Per sapere — premesso che:*

*108 persone, ai sensi dell'articolo 19 della legge regionale n. 25 del 1993 e del-*

l'articolo 1 della legge regionale n. 85 del 1995, commi 2 e 3, a partire dal 9 marzo 1996 sono impiegate in lavori socialmente utili, prestati presso vari uffici dell'amministrazione giudiziaria di Palermo, con lodevoli profitti;

il Pdg 27 novembre 1997, esclude la partecipazione di tale personale ai concorsi per titoli riservati ai « trimestrali » a 954 posti di operatore amministrativo e 368 posti di dattilografo, rispettivamente V e IV qualifica funzionale, del ministero di grazia e giustizia, amministrazione giudiziaria;

il personale di cui alla premessa ha svolto con continuità la sua prestazione per un totale di 23 mesi, acquisendo professionalità ed esperienza; è in possesso dei titoli di studio richiesti per l'ammissione a detti concorsi a titoli; singolarmente gli interessati hanno avanzato domanda di ammissione con riserva ai predetti concorsi —:

quali iniziative ritenga adottare per permetterne la partecipazione, al fine di tutelare le giuste aspettative di cittadini che hanno reso e rendono un continuativo servizio pubblico alla amministrazione giudiziaria. (4-15750)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto comunico che i concorsi a 954 posti di operatore amministrativo e a 368 posti di dattilografo dell'Amministrazione giudiziaria, sono stati indetti ai sensi dell'articolo 14 della legge 22 luglio 1997, n. 276, recante disposizioni per la definizione del contenzioso civile pendente: nomina di giudici onorari aggregati e istituzione delle sezioni stralcio nei tribunali ordinari.*

*Tale normativa riserva i posti « a coloro che hanno prestato servizio negli uffici giudiziari, a tempo determinato, successivamente al 1° gennaio 1991, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276, dell'articolo 7 della legge 26 aprile 1985, n. 162, della legge 16 ottobre 1991, n. 321 e del decreto legge 17*

*settembre 1993, n. 364, convertito, con modificazioni dalla legge 15 novembre 1993, n. 458 ».*

*L'Amministrazione, pertanto, nell'indire i concorsi con i provvedimenti del 27 novembre 1997 non poteva che attenersi a tale disposizione.*

Il Ministro di grazia e giustizia:  
Giovanni Maria Flick.

**CESETTI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

sino al 31 dicembre 1994 all'impiegato cessato dal servizio per infermità indipendente dall'anzianità pensionistica, il calcolo della pensione comportava l'attribuzione della indennità integrativa speciale nella misura massima (circa l'ottanta per cento di quella spettante al personale in servizio);

con legge n. 724 del 1994 (articolo 15, commi 3 e 5), la suddetta normativa è stata abrogata a far data dal 31 dicembre 1994, stabilendosi il conglobamento della indennità integrativa speciale nella base pensionabile (in modo che a fronte di una anzianità pensionabile modesta, la limitatezza dell'aliquota si estende anche alla parte della base pensionabile riguardante l'indennità integrativa speciale, con la possibilità di erogare pensioni miserrime a dipendenti dispensati dal servizio per sopravvenuta incapacità fisica permanente);

con legge n. 335 del 1995 si è voluto porre rimedio ai profili di iniquità della disciplina stabilendo:

a) l'applicabilità della disciplina previgente nel caso del dipendente che alla data del 1° gennaio 1995, aveva in corso il procedimento di dispensa dal servizio per invalidità (articolo 2, comma 20);

b) con effetto dal 1° gennaio 1996, la erogazione della pensione in misura pari a quella che sarebbe spettata all'atto del compimento dei limiti di età per i dipendenti cessati dal servizio per infermità assoluta e permanente a svolgere qualsiasi attività lavorativa (articolo 2, comma 12);

l'insegnante Nice Paglialunga, nata a Sant'Elpidio a Mare il 7 febbraio 1944, dispensata dal servizio per sopravvenuta invalidità permanente in data 19 luglio 1995, con procedimento di dispensa iniziato nel mese di marzo del 1995, pur essendo totalmente inabile a qualsiasi altra attività di lavoro e pur avendo percepito, rispetto a colleghi dispensati per infermità assoluta nell'anno 1996 un'intera annualità di stipendi in meno, non può beneficiare — secondo il tenore della legge n. 335 citata — né del rimedio previsto dall'articolo 2, comma 20, né di quello previsto dall'articolo 2, comma 12. Così pure per tutti i dipendenti che sono stati dispensati dal servizio per infermità assoluta nell'anno 1995 ed i cui procedimenti di dispensa sono iniziati a far tempo dal 2 gennaio 1995 —:

quali provvedimenti si intendano adottare, in ordine alla situazione descritta, allo scopo di evitare la flagrante violazione degli articoli 3 e 4 della Costituzione in relazione al principio di parità di trattamento e di diritto al lavoro dei cittadini. (4-09096)

**RISPOSTA.** — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente il caso della Sig.ra Nice Paglialunga, ex insegnante dispensata dal servizio con provvedimento in data 19.7.1995, alla quale, ai sensi dell'articolo 15, terzo comma, della legge 23.12.1994, n. 724, è stato liquidato il trattamento di quiescenza su una base pensionabile comprensiva dell'indennità integrativa speciale, determinata in misura ridotta rispetto all'anzianità di servizio maturata.*

*L'interessata, infatti, essendo stata dispensata dal servizio a seguito di un procedimento iniziato nel mese di marzo 1995, non ha potuto beneficiare delle disposizioni contenute nell'articolo 2, comma 20, della legge 8.8.1995, n. 335, le quali prevedono che, nei confronti dei dipendenti pubblici che, alla data del 1° gennaio 1995, avevano in corso procedimenti di dispensa, continuano ad applicarsi le disposizioni sull'indennità integrativa speciale di cui all'arti-*

*colo 2 della legge 27.5.1959 n. 324, conservando quindi il diritto alla indennità nella misura intera, indipendentemente dalla anzianità di servizio conseguita.*

*La Sig.ra Paglialunga non ha neppure potuto fruire della disposizione di cui al comma 12 del richiamato articolo 2, che ha introdotto, per i dipendenti pubblici cessati dal servizio a partire dal 1° gennaio 1996, l'istituto della « pensione di inabilità », da liquidarsi sulla base dell'anzianità posseduta alla data di risoluzione del rapporto di lavoro e incrementata del periodo temporale compreso tra tale data e quella del compimento del limite di età di servizio previsto per il collocamento a riposo d'ufficio nell'ordinamento d'appartenenza, in quanto la Sig.ra Paglialunga è stata dispensata dal servizio nel periodo intermedio tra i limiti temporali di efficacia dell'una o dell'altra norma.*

*Allo stato, quindi, le vigenti disposizioni non consentono alcuna revisione del trattamento pensionistico corrisposto alla Sig.ra Paglialunga.*

Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica: Carlo Azeglio Ciampi.

**CHINCARINI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici con l'incarico per le aree urbane, del tesoro e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:*

*nelle premesse del programma triennale degli investimenti 1997-1999 dell'ente Anas comunicato nello scorso giugno, si legge testualmente: « La legge finanziaria dello Stato (tabella C) attribuisce all'Anas lire 17.590 miliardi per il triennio 1997-1999 così suddivisi: lire 2.980 miliardi per il funzionamento, lire 6.000 miliardi per ammortamento mutui, lire 8.610 miliardi per programmazioni e lavori »;*

*successivamente pur valutando necessaria la quota di lire 6.600 miliardi rivolta al settore della manutenzione e della sicurezza stradale, riconoscendone così particolare importanza strategica, si rivela la disponibilità effettiva nel triennio di lire*

2.000 miliardi per la manutenzione e di soli lire 400 miliardi per la sicurezza;

in altro capitolo di spesa si prevedono lire 3.105 miliardi per « spese correnti e di gestione, fondo unico progettazioni, catasto strade e monitoraggio del traffico »;

anche nella presente stagione turistica grande è stato l'impegno economico di quasi tutti i comuni gardesani volto alla cura dell'arredo urbano;

il lago di Garda è stato anche quest'anno meta di milioni di turisti provenienti da ogni parte del mondo;

si deve purtroppo però registrare l'assoluta mancanza di cura da parte dell'Anas nella manutenzione del verde delle strade statali 11 e 249 e 450 che attraversano i territori dei comuni gardesani: alberi inesorabilmente morti, svincoli con le strade comunali completamente incolti con ceppugli ed erbe talmente alti da coprire addirittura la segnaletica verticale, le corsie d'emergenza (laddove esistenti) con il passar del tempo sempre più strette per l'avanzata del verde;

non si deve parlare poi della sporcizia che si annida in quei luoghi, magari all'ingresso degli splendidi comuni gardesani oppure per i lunghi tratti laddove le strade statali citate delimitano tratti di costa del più grande lago italiano e tratti del fiume Mincio —

se non si ritenga di intervenire con urgenza perché l'incuria dell'Anas per tali aspetti della manutenzione delle strade citate abbia a terminare;

se non si ritenga di intervenire altrimenti dichiarando l'incapacità dell'Anas riguardo ai compiti previsti, riconoscendo nel frattempo agli enti locali adeguati finanziamenti sotto forma di trasferimenti perché possano continuare, pur nelle notorie ristrettezze di bilancio, a difendere l'immagine di bellezza e di pulizia dei propri territori;

se non si ravvedano altresì scandalose omissioni del nucleo operativo del magistrato alle acque di Verona nel proprio manifestato disinteresse per le coste e le rive del lago di Garda dell'emissario fiume Mincio per gli aspetti citati più sopra.

(4-12389)

*RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade rende noto che gli investimenti disposti nel corso dell'anno 1997, sono stati destinati per la maggior parte al miglioramento ed al potenziamento dei piani viabili. Tuttavia, con l'entrata in vigore della legge n. 626/94 inerente la sicurezza sui luoghi di lavoro, non è stato consentito al personale di esercizio dell'ANAS di utilizzare alcuni mezzi in dotazione quali, ad esempio, i mezzi sfalcio erba. Ciò ha determinato un inevitabile rallentamento a carico della manutenzione delle opere in verde.*

*Gli interventi più urgenti ed improcrastinabili sono stati comunque affidati a Ditte specializzate che hanno operato nelle pertinenze dell'intero tratto della SS. n. 249 « Gardenia Orientale » e della SS n. 12 « dell'Abetone e del Brennero » e lungo le SS.SS. 11 « Padana Superiore », n. 450 « di Affi » e n. 62 « della Cisa ».*

*L'ANAS ha inoltre programmato ulteriori interventi manutentori di opere in verde che, con i prossimi appalti, consentiranno, sino all'estate 1998, una costante manutenzione sia delle pertinenze che del patrimonio arboreo.*

*Per quanto concerne il problema relativo alle alberature secche o malate, l'Ente è in attesa delle autorizzazioni di abbattimento rilasciate dal Servizio Forestale e dall'Osservatorio delle Malattie delle Piante, già interessati al riguardo.*

*In proposito anche il Nucleo Operativo di Verona ha fatto presente di non avere tenuto alcun comportamento omissivo nell'espletamento dei propri compiti istituzionali.*

*Infatti, quando, talvolta, ignoti hanno lasciato lungo le sponde del lago di Garda e le rive dell'emissario fiume Mincio rifiuti*

*di varia natura, è prontamente intervenuto rimuovendo i rifiuti stessi, a tutela dell'ambiente.*

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

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

sulla strada statale n. 38 dello Stelvio (l'unica a scorrimento « veloce » della Valtellina), ai sensi della regola generale di cui al codice della strada, il limite massimo di velocità è di 90 chilometri orari;

tuttavia, in prossimità dello svincolo in uscita per Mazzo, per un tratto lungo 370 metri, tale limite viene ridotto ulteriormente, dapprima con un cartello che lo abbassa a 60 chilometri orari e poi, con un secondo cartello, posto a soli 84 metri dal precedente, a 40 chilometri orari;

è da segnalare inoltre che la segnaletica verticale menzionata è posta in un tratto caratterizzato da dossi;

risulta pertanto all'interrogante di tutta evidenza la pericolosità di una guida che intendesse rispettare pedissequamente tale segnaletica, specialmente per quel che concerne il rischio di tamponamenti;

come se tutto ciò non bastasse, la polizia stradale ha collocato di recente nel tratto stradale in questione un rilevatore elettronico di velocità (« autovelox »), ciò in violazione del canone di ragionevolezza, che, ad avviso dell'interrogante, vorrebbe che la polizia stradale fosse impegnata più nella prevenzione degli incidenti che non nella repressione delle violazioni —

se non ritengano che la sicurezza del traffico possa essere garantita altrimenti;

se non ritengano che l'agevole percorribilità delle strade di montagna non sia un deterrente contro lo spopolamento delle zone montane;

se non intendano annullare in via straordinaria i provvedimenti sanzionatori emanati nei casi nei quali la condotta degli automobilisti è sembrata essere il frutto di un'andatura sensata più che dell'imprudenza;

se non ritengano assolutamente indispensabile ed urgente assumere i provvedimenti necessari affinché venga definitivamente eliminato lo strumento dell'« autovelox », che non risulta abbia prodotto sino ad oggi i risultati sperati, e se non ritengano che, oltre a strumenti quali l'« autovelox », possano giovare alla prevenzione stradale forme di collaborazione tra i cittadini e le forze dell'ordine e un efficace educazione stradale. (4-11871)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha qui comunicato che la variante da Sernio a Grosio — 1° lotto da Sernio allo svincolo di Mazzo — è stata aperta al traffico nell'anno 1985; detta strada, a scorrimento veloce, si innestava con una curva a destra, dopo un dosso alla vecchia SS. 38.*

*Considerata la situazione dei luoghi, sono stati apposti i cartelli indicanti il limite di velocità alle seguenti chilometri-  
che:*

*al Km.72+525 con limite di velocità di 60 Km./h;*

*al Km.72+610 con limite di velocità di 40 Km./h.*

*L'ANAS riferisce altresì che nel 1991 è stato aperto al traffico il tratto di strada a scorrimento veloce fra Mazzo e Grosio e detto tratto, usato come innesto alla 55.38, è stato utilizzato come svincolo di uscita a senso unico per Grosotto Mazzo; considerato che la suddetta uscita è situata, senza corsia di decelerazione, dopo un dosso con poca visibilità, il suddetto Ente ha ritenuto opportuno mantenere la segnaletica di limitazione della velocità.*

*Tale segnaletica sarà rimossa non appena completati i lavori relativi allo svincolo per Mazzo.*

*Il relativo progetto è stato sottoposto al parere di conformità urbanistica, ai sensi dell'articolo 81, della legge 616/1972, che è stato emesso in data 28.10.1997 dal Provveditorato alle OO.PP. di Milano su conforme parere della Regione Lombardia espresso con deliberazione n. 29204 del 12.6.1997.*

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

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

con legge n. 651/1996 è stato convertito il decreto-legge n. 551/1996 concernente il piano degli interventi connessi alla celebrazione del Giubileo del 2000;

il piano degli interventi del Giubileo del 2000, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 18 settembre 1996 ha assegnato alla regione Lazio la somma di 130 miliardi di lire da destinare ad incentivi per la riqualificazione di strutture alberghiere ed extraalberghiere;

la regione Lazio in base a tali risorse ha deliberato apposita legge regionale, approvata il 30 aprile 1997 (legge 3 giugno 1997, n. 20);

all'articolo 2 della predetta legge regionale si indicano tra i soggetti beneficiari degli incentivi « altri enti e soggetti privati » in evidente contrasto con la legge n. 651/1996 che espressamente circoscrive i soggetti beneficiari dei fondi stanziati per il giubileo alle amministrazioni statali, agli enti pubblici, alle società a prevalente capitale pubblico ed agli enti ecclesiastici;

all'articolo 4, comma 2, lettera b) della legge regionale si prevede la concessione di contributi in conto interessi nella misura del 5,50 per cento in favore degli enti ecclesiastici su mutui fino a 5 miliardi mentre viceversa, all'articolo 4, comma 3, si prevede per gli altri soggetti privati un

contributo in conto interessi del 7 per cento sui predetti mutui;

all'articolo 14 si limita l'incremento dei posti letto nella città di Roma tra il 5 ed il 10 per cento di quelli esistenti;

le disposizioni richiamate configurano, evidentemente, una disparità di trattamento a sfavore degli enti ecclesiastici, per i quali viene stabilita la concessione di un contributo per l'abbattimento degli interessi inferiore a quello concedibile ai privati, con il pretesto che gli enti ecclesiastici possono usufruire di contributi in conto capitale fino a lire centocinquanta milioni;

illegittima appare inoltre la norma che contempla la finanziabilità dei soggetti privati, diversi dagli enti ecclesiastici, atteso che la legge nazionale espressamente li esclude;

appare per altro al di fuori di ogni logica stabilire contributi in conto interessi in misura fissa così elevata tanto da far prevedere entro pochi mesi, con il probabile calo dei tassi di interesse, che il contributo non solo assorbirà totalmente l'interesse da pagare, ma lo supererà instaurando una nuova categoria di prestiti a fianco a quelli a titolo oneroso e quelli a titolo gratuito: i prestiti a titolo lucrativo;

tale forma di incentivazione desta altresì perplessità circa la compatibilità con i principi e le norme dell'Unione europea in materia di tutela della concorrenza;

appare inoltre in palese contraddizione con le statistiche del T.C.I., che danno praticamente satura l'offerta di camere di albergo a Roma, la previsione di incrementare l'offerta di posti letto di solo il 5-10 per cento, equivalendo tale irrisorio incremento ad un vero e proprio blocco del mercato turistico romano;

sorge legittimamente il dubbio che la legge regionale in questione sia stata ispirata dalla *lobby* degli albergatori romani desiderosi di perpetuare ed incrementare le attuali parassitarie rendite di posizione impedendo per di più la creazione di mi-

gliaia di posti di lavoro che potrebbero venire dall'apertura di nuovi alberghi —:

quali misure intenda adottare per aprire il mercato turistico alberghiero romano e nazionale a nuovi operatori anche prestigiosi, soprattutto in considerazione dell'emergenza che in carenza di posti letto verrà a determinarsi per l'anno 2000 nel settore dell'accoglienza;

quali provvedimenti intenda promuovere in favore dei numerosi enti ecclesiastici che hanno creduto nella legge sul Giubileo ed ai quali invece sono stati negati finanziamenti a fondo perduto, benché avessero i progetti esecutivi pronti per la realizzazione di strutture di accoglienza e per il recupero ed il restauro di notevoli edifici di culto, vanto del nostro patrimonio artistico quali, solo per citarne alcune l'Abbazia di Casamari, l'Abbazia di Farfa e quella di Montecassino. (4-11839)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ufficio per Roma Capitale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha relazionato sui quesiti posti nell'atto ispettivo.*

*Sul primo punto, concernente le misure da adottare per aprire il mercato turistico alberghiero romano e nazionale a nuovi operatori, ferme restando le decisioni al riguardo disposte dalla competente Commissione per Roma Capitale, il citato Ufficio ha precisato che la materia di cui trattasi rientra nelle competenze istituzionali delle Regioni. Competenze, peraltro, disciplinate dalla legge 17.5.1983 n. 217 recante « Legge quadro per il turismo ed interventi per il potenziamento e riqualificazione dell'offerta turistica ».*

*Detto Ufficio ha, inoltre, fatto presente che il Piano degli Interventi per il Giubileo e sue successive modifiche ed integrazioni è stato definito dalla Commissione per Roma Capitale, così come integrata ex articolo 1 comma 2 bis decreto-legge 23 ottobre 1996 n. 551 convertito nella Legge 23 dicembre 1996 n. 651.*

*Tale Commissione, che ha deciso anche sulla base delle proposte approvate dal Consiglio Regionale del Lazio, è composta anche*

*dal Presidente della Regione Lazio, dai Presidenti delle cinque province laziali e dal Sindaco del Comune di Roma che hanno valutato come adeguati gli interventi afferenti la ricettività.*

*Sul secondo punto, riguardante i provvedimenti da promuovere in favore degli Enti ecclesiastici interessati all'evento Giubilare, l'Ufficio ricorda che il vigente Piano di interventi per l'Anno Santo, attualmente in vigore per effetto delle modificazioni ed integrazioni della Regione Lazio, in attuazione alla Legge Regionale 3 giugno 1997 n. 20, afferenti alle strutture ricettive anche degli Enti Ecclesiastici civilmente riconosciuti, ricomprende i seguenti interventi attinenti a strutture ricettive e il recupero ed il restauro di edifici religiosi, per i quali gli Enti ecclesiastici sono stati individuati quali soggetti beneficiari:*

1) « Ristrutturazione del Palazzo Vescovile di Acquapendente (Viterbo) per la realizzazione di un museo civico diocesano ». (Cod. B. 19.21). Diocesi di Viterbo.

2) « Convento di S. Francesco (Tuscania/Viterbo) — restauro conservativo » (Cod. B. 19.22). Parrocchia S. Cuore di Gesù.

3) « Museo della cristianità ». (Cod. B. 19.23). Capitolo della Basilica Cattedrale di Viterbo.

4) « Museo storico bonifaciano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione » (Cod. B. 19.50). Congregazione suore Cistercensi della Carità.

5) « Santa Maria Assunta (Atina/Frosinone) — Restauro » (Cod. B. 19.53). Parrocchia Santa Maria Assunta.

6) « Musei del Capitolo della Cattedrale (Anagni/Frosinone) » (cod. B. 19.61). Diocesi Anagni-Alatri.

7) « Pontificio Collegio Leoniano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione dell'ala Pio XI per destinazione a struttura ricettiva e di accoglienza » (Cod. B. 19.63/1). APSA-Pontificio Collegio Leoniano.

8) « Pontificio Collegio Leoniano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione dell'ala Pio XI per destinazione a struttura ricettiva

e di accoglienza-Forniture ». (Cod. B. 19.63/2). APSA Collegio Pontificio Leoniano.

9) « Chiesa di Santa Maria Assunta (Piedimonte San Germano/Frosinone) — Restauro » (Cod. B. 19.70). Ente Chiesa di S. Maria in Piedimonte Alto.

10) « Ristrutturazione di un'ala del Monastero Clarisse di Santa Rosa da Viterbo per accoglienza dei pellegrini » (Cod. A. 07.22) Monastero delle Clarisse S. Rosa di Viterbo.

Lo stesso Ufficio ha reso noto, infine, che dal rapporto inerente alla previsione del flusso di visitatori in occasione del Giubileo del 2000, elaborato dall'Agenzia Romana per il Giubileo S.p.A., emergono i seguenti dati.

Sono previsti per l'evento giubilare 16,2 milioni di arrivi giornalieri complessivi, di cui solo 9 milioni di visitatori si rivolgeranno a strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere e porteranno al limite della saturazione le case religiose e gli alberghi di media categoria, lasciando disponibilità di posti letto nelle categorie di lusso.

In particolare, da un esame della situazione attuale, configurando un bacino allargato di ricettività, esteso ad alcune località dell'Italia centrale, all'interno del quale un certo numero di pellegrini troverà alloggio, vivendo la visita a Roma in veste di escursionista, il menzionato Ufficio ha evidenziato quanto segue:

Roma ha una capacità ricettiva, in termini di posti letto in case religiose, che non ha paragoni con altri centri esaminati;

Frosinone, Viterbo, Rieti offrono un buon livello di ricettività religiosa con circa 2000 posti letto ciascuno. La significativa disponibilità di alberghi di Frosinone è concentrata presso l'area termale di Fiuggi. La città di Latina, priva di case religiose, ha una importante offerta in termini di ricettività extra-alberghiera;

Le città di Firenze e Napoli, data la relativa vicinanza, possono rappresentare per i pellegrini sia un possibile luogo di partenza di escursioni, che una interessante

tappa di avvicinamento alla città di Roma. Esse offrono una disponibilità di oltre 2000 posti letto ciascuna in case religiose, mentre la ricettività alberghiera e extra-alberghiera è costituita da più di 40.000 posti letto a Firenze e più di 60.000 posti letto a Napoli.

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

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

la strada statale 251 attraversa in prossimità del comune di Vajont (Pordenone) il greto del torrente Cellina, utilizzando in questo senso un vecchio manufatto in ferro e calcestruzzo, chiamato « ponte Giulio »;

il tratto della strada statale 251 che porta a questo stesso manufatto è molto pericoloso a causa della sensibile pendenza della carreggiata e della presenza di numerose curve;

gli incidenti stradali che avvengono lungo il tratto in questione della strada statale n. 251 non si contano, in quanto il manto stradale si rende particolarmente viscido in caso di avverse condizioni meteorologiche;

una tale situazione ha comportato nel corso degli anni danni non indifferenti ai singoli automobilisti in transito lungo la statale ed alla stessa infrastruttura viaria come per i paracarri laterali più volte raggiunti dalle autovetture degli sfortunati interessati coinvolti nei sinistri verificati;

la maggior parte degli incidenti accaduti sino a questo momento nella zona si è fortunatamente risolta con soli danni materiali, anche se ciò non esclude pericoli di gran lunga più insidiosi per gli utenti della strada;

la stampa locale ha più volte sollecitato un rapido intervento di bonifica dell'asse viario che conduce al ponte Giulio, prospettando pure l'abrasione parziale

dall'asfaltatura per rendere più efficace l'azione frenante dei mezzi in transito;

una simile soluzione non appare rilevante sul piano degli oneri economici e sembrerebbe molto adatta a garantire una maggior sicurezza stradale quanti percorrono la strada statale n. 251;

questo intervento di parziale abrasione del manto di asfalto è stato portato a termine con buoni risultati in altri assi viari;

agli articoli apparsi in più occasioni su una simile questione non è mai stata data alcuna risposta, tanto che la situazione del « ponte Giulio » continua a preoccupare per l'estrema pericolosità dimostrata da alcuni prevedibili incidenti che hanno visto coinvolti anche autotreni ed autoarticolati in transito nella zona, i quali hanno in alcuni casi divelto persino le barriere protettive —:

se non ritenga opportuno intervenire affinché sia adottata al più presto una rapida e definitiva soluzione tecnica per il tratto della strada statale n. 251 che porta al ponte Giulio in provincia di Pordenone, per evitare il ripetersi di incidenti stradali;

se sia possibile prospettare, in tempi brevi, un intervento di parziale abrasione del manto stradale nell'area interessata ai lamentati inconvenienti o se venga a sussistere un qualche impedimento tecnico all'adozione di questa stessa opera di messa in sicurezza della strada statale n. 251. (4-13925)

**RISPOSTA.** — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che la S.S. n. 251 « della Val di Zoldo » Valcellina, nei pressi della località denominata del Giulio, ha un andamento irregolare essendo costituita da forti pendenze raccordate a curve molto strette e, per tali caratteristiche, è corredata di un apparato segnaletico orizzontale efficiente comprensivo anche di specifiche indicazioni di rispetto dei limiti di velocità che vengono*

*annualmente sottoposti a controllo e manutenzione, ove ciò fosse ritenuto necessario.*

*Relativamente ai numerosi incidenti stradali ricorrenti sulla statale di cui trattasi, l'ANAS rappresenta che, come emerge anche dai verbali della polizia stradale, si è potuto constatare che gli stessi vengono provocati da comportamento incauto degli automobilisti: ciononostante il Compartimento di Trieste, competente per territorio, al fine di migliorare le condizioni segnalate intende intervenire (compatibilmente con le assegnazioni di bilancio 1998) con l'introduzione di nuove pavimentazioni bituminose, che hanno la prerogativa di migliorare l'aderenza all'asfalto.*

*Il predetto Ente ritiene altresì che « irruvidire » la pavimentazione esistente con fresatura superficiale (abrasione parziale) se da un lato può comportare dei benefici per il transito dei veicoli a quattro e più ruote, dall'altro si presenta molto pericolosa per la viabilità dei ciclomotori, motocicli e biciclette, per cui tale tecnica non viene più utilizzata.*

*L'Amministrazione suindicata riferisce infine che sono in fase di ultimazione i lavori per la costruzione del nuovo ponte a servizio dei soli frontisti.*

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

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

*notizie di stampa hanno evidenziato la situazione di degrado in cui attualmente versano alcuni corsi d'acqua della Val Cellina, in provincia di Pordenone;*

*un articolo di stampa ha in particolar modo sottolineato lo stato di totale abbandono del torrente Varma, un corso d'acqua di portata ridotta che, congiungendosi al più conosciuto Cellina, si getta nel vicino lago di Barcis;*

*il greto del torrente Varma sembra essere congestionato da numerosi metri cubi di ghiaia e pietrisco in eccesso;*

l'alveo del torrente Varma è attraversato da un ponte della strada statale n. 251, le cui arcate risultano oggi del tutto ostruite dalla presenza stessa della ghiaia;

in alcuni punti del ponte il materiale roccioso ha raggiunto quasi il livello della sede stradale, sopraelevata, rispetto al greto, di alcuni metri;

il torrente Varma si è a fatica scavato alcuni alvei minori tra la ghiaia presente sul suo corso, visto anche che la portata d'acqua in prossimità della statale 251 non appare molto rilevante;

a pochi metri dal ponte della strada statale n. 251 si estende il lago di Barcis, il quale, in caso di intense precipitazioni atmosferiche, aumenta notevolmente la propria superficie di territorio coperto e lambisce lo stesso manufatto della statale;

è stata messa in evidenza l'eventualità che le acque del torrente Varma e quelle del Cellina, trovando i propri corsi ostruiti da una simile presenza, possano creare gravi disagi alla viabilità locale e, gettandosi nel lago di Barcis, possano compromettere la stessa sede stradale della 251 —

se corrisponda al vero quanto riportato dalla stampa locale e se il corso del torrente Varma sia realmente ostruito da numerosi metri cubi di ghiaia e di pietrisco in eccesso;

se non intenda provvedere a rimuovere al più presto l'inopportuna presenza di materiale roccioso nel greto del torrente Varma in prossimità del lago di Barcis;

quali siano i reali rischi che la strada statale 251 corre a causa di questo stesso inconveniente;

quali siano le motivazioni che hanno impedito sino a questo momento una graduale rimozione della ghiaia in molti corsi d'acqua della Val Cellina;

quali iniziative ritenga utile proporre o intraprendere per consentire una più agevole pulizia dei corsi d'acqua interessati dall'eccessiva presenza di materiale roccioso. (4-13927)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente innanzitutto che la manutenzione dei corsi d'acqua non rientra tra i propri compiti istituzionali.*

*La carenza di manutenzione riguarda sia il torrente Varma che il torrente Cellina, entrambi i quali, avendo letti molto alti, favoriscono un notevole accumulo di ghiaia causa di esondazioni anche sulle sedi stradali limitrofe.*

*L'ANAS precisa altresì che la Regione Friuli-Venezia Giulia, preso atto della gravità della situazione, con ordinanza del 27 febbraio 1997, ha indetto una serie di conferenze di servizi per avviare con la massima urgenza opere di sghiaiamiento per i fiumi ed i torrenti tra cui è compreso anche il torrente Cellina.*

*Per quanto riguarda il torrente Varma, l'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Pordenone ha appaltato lavori di costruzione, attualmente in fase di esecuzione, di una briglia di pulizia e sghiaiamiento del letto del torrente stesso.*

*L'Ente, infine, rappresenta che i lavori di sghiaiamiento del Varma apporteranno sicuramente qualche beneficio poiché verrà così ritardata l'esondazione delle acque sulla rete stradale.*

*Tuttavia, al fine di poter risolvere tali problematiche, i lavori dovranno essere seguiti, nel più breve tempo, da opere analoghe sul Cellina.*

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

CUSCUNÀ, NAPOLI, VALENSISE, BERGAMO, MANZONI, LANDOLFI, BOCCHINO e MALGIERI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, della sanità, della difesa e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

risulta al primo firmatario della presente interrogazione che l'arenile compreso tra i comuni di San Ferdinando (Reggio Calabria) e Nicotera (Vibo Valen-

tia) presenta un fenomeno di erosione in pauroso aumento annuale, che è causa della scomparsa della meravigliosa macchia mediterranea posta a ridosso dell'arenile medesimo;

L'erosione è di continuo danno economico ai « villaggi camping Ginestra e Mimosa », situati in località Mortelletto, nel comune di Nicotera, i quali, oltre ad aver perso parte della pineta (composta da pini marittimi, eucalipto, mimose, oleandri e lentisco), rischiano di veder scomparire, causa l'avanzare del mare, proprie strutture indispensabili al funzionamento del villaggio, quali ad esempio la piscina —:

se non ritengano, ognuno per le proprie competenze, di porre in essere le iniziative necessarie per la verifica dei fatti denunciati predisponendo: a) uno studio delle correnti marine, per risalire alle cause dell'erosione; b) quanto di rispettiva competenza a salvaguardia e tutela delle bellezze naturali, paesistiche ed a tutela delle imprese turistiche « villaggio camping Mimosa », dei fratelli Tavella e « Ginestra » di Loiacono. (4-11557)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento alla interrogazione in oggetto, il Genio Civile delle Opere Marittime di Reggio Calabria comunica che un proprio funzionario ha provveduto ad effettuare apposito accertamento tecnico sul tratto di costa compresa tra i Comuni di San Ferdinando e Nicotera.*

*Da tale sopralluogo è emerso che, effettivamente, la costa della Provincia di Reggio Calabria compresa tra la foce del Fiume Mesina e l'abitato del Comune di Nicotera è in erosione e che è diminuita la distanza tra la battigia attuale e la macchia mediterranea posta a ridosso dell'arenile. La causa principale della tendenza dell'arretramento costiero è, probabilmente, da ricondurre alla riduzione dell'apporto solido del torrente Mesina determinato dalle sottoelencate motivazioni:*

*mancata pulizia e manutenzione del tratto terminale dell'asta fluviale;*

*sistemazioni idraulico-forestali del bacino;*

*prelievo indiscriminato di inerti lungo il greto del torrente;*

*scarsa piovosità stagionale che ha diminuito la portata idrica annuale.*

*Il predetto Ufficio rappresenta che, per quanto attiene alla richiesta circa la predisposizione di uno studio meteo-marino, per meglio comprendere i fenomeni erosivi in atto, detto studio dovrà essere integrato da un attento esame dei fenomeni idrodinamici presenti sulla foce del torrente Mesina, al fine di definire una proposta di sistemazione della foce stessa, che non alteri il trasporto litoraneo del materiale solido e consenta un corretto recapito in mare delle acque.*

*Come è noto, infine, in base alla legge 183/89 sulla difesa del suolo la competenza in materia di difesa della costa è demandata alla Regione e, pertanto, eventuali studi e conseguenti interventi sono di competenza dell'Ente Territoriale precitato.*

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

**CUSCUNÀ, NAPOLI, VALENSISE, BERGAMO, MANZONI, LANDOLFI, BOCCHINO e MALGIERI.** — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, della sanità, della difesa e dell'interno. — Per sapere — premesso che:*

*risulta al primo firmatario della presente interrogazione che l'arenile marino compreso tra Capo Vaticano (Vibo Valentia) e San Ferdinando (Reggio Calabria) è fortemente interessato ad inquinamento di liquami e di rifiuti solidi urbani, la cui provenienza è dubbia —:*

*se non intendano disporre, ognuno per le proprie competenze in materia, indagini atte ad individuare la natura dell'inquinamento e le origini, adoperandosi affinché siano accertate le eventuali responsabilità in sede giudiziaria di quanti, preposti alla tutela dell'ambiente, non abbiano provveduto ai compiti d'istituto.*

(4-11558)

**RISPOSTA.** — *In merito al problema di cui si fa cenno nell'atto di sindacato ispettivo in oggetto, relativo al grande inquinamento in cui versa il litorale compreso tra Capo Vaticano e Gioia Tauro, faccio presente che il tratto di costa interessato è stato negli ultimi anni oggetto di numerosi controlli intesi ad individuare l'esistenza di fonti inquinanti sia tramite il Nucleo Operativo Difesa Mare della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, sia mediante il coordinamento di un nucleo interforze, all'uopo istituito nel mese di ottobre 1994 su disposizione della Procura della Repubblica di Vibo Valentia.*

*Tale attività ha portato al raggiungimento dei seguenti risultati:*

*ottantuno controlli ad altrettanti insediamenti industriali e produttivi;*

*ventitré comunicazioni di notizia di reato all'Autorità Giudiziaria e quattro sequestri preventivi ex articolo 354 cpp nei confronti di titolari di insediamenti produttivi per violazione agli artt. 9 e 21 della legge 10.5.1976 n. 319 (Merli) e successive modificazioni, alla legge 475/88 ed all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 10.9.82 n. 915 e successive modificazioni;*

*una richiesta di applicazione di sanzione amministrativa all'Autorità Amministrativa competente (Regione) ai sensi dell'articolo 3 del Decreto Legge 17.3.1995, n. 79 convertito con la legge 17.5.1995 n. 172, a carico del Sindaco del Comune di Vazzano (VV) per scarico non autorizzato in corso d'acqua sub affluente del Mesima.*

*Anche la Capitaneria di Reggio Calabria ha effettuato proprie indagini riscontrando la presenza di agenti inquinanti nel tratto di litorale del Comune di San Ferdinando (Reggio Calabria), dovuti all'immissione diretta dei reflui non trattati da impianti depurativi nelle acque del fiume Mesima nelle quali sono convogliati gli scarichi dei Comuni dell'entroterra.*

*La problematica è stata anche oggetto di attenzione ed interventi finalizzati alla tutela dell'igiene e salute pubblica.*

*La Prefettura, ad esempio, al fine di assicurare che l'intero svolgimento delle*

*agrumarie si realizzi in base alla normativa vigente in materia, ha sollecitato i centri della Provincia prossimi sia al corso d'acqua Mesima che a quello del Vena.*

*Inoltre, in esecuzione del decreto 1091/97 emesso dal Giudice per le indagini preliminari presso la Pretura Circondariale di Palmi, militari della Legione Carabinieri « Calabria » Compagnia di Gioia Tauro e personale del Nucleo Operativo Ecologico dei Carabinieri hanno proceduto a sequestro preventivo di ben 13 stabilimenti per la lavorazione degli agrumi allo scopo di garantire l'osservanza delle leggi inerenti la depurazione dei derivati di lavorazione.*

*Considerata la situazione la Regione Calabria ha presentato richiesta per la realizzazione dell'intervento: « Potenziamento dell'impianto di depurazione dell'agglomerato industriale di Gioia Tauro, Rosarno e S. Ferdinando e raccolta liquami dei comuni circostanti ».*

*Il Ministero dell'ambiente con decreto del 29 luglio 1997 ha approvato il Piano Straordinario di completamento e razionalizzazione dei sistemi di collegamento e depurazione delle acque reflue, adottato ai sensi dell'articolo 6, della legge 23 maggio 1997, n. 135 e, nell'ambito del Piano, tale intervento è stato ammesso a finanziamento con decreto del Ministero dei LL.PP. del 29 settembre 1997 per la somma di circa 124 miliardi con fondi del programma operativo Multiregionale delle Risorse Idriche (PORI).*

*Sicuramente la realizzazione di tale intervento porterà un effetto positivo per tutta la zona soggetta a pressione inquinante che raggiunge punte molto alte nei mesi estivi a causa della forte presenza turistica.*

*Per quanto riguarda il potenziamento degli « uffici » preposti al controllo dell'area, in termini di personale e mezzi, questo Ministero non può che concordare sull'opportunità di intensificare le azioni di vigilanza e di prevenzione antinquinamento ovunque e con tutti i corpi militari operativi e non.*

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente: Valerio Calzolaio.

de GHISLANZONI CARDOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

in provincia di Pavia la strada statale n. 494 presenta, a giudizio dell'interrogante e degli amministratori locali, un tracciato non più in linea con le aumentate esigenze quantitative e qualitative del traffico veicolare;

in particolare, il punto di intersezione tra la strada statale n. 494 e la strada provinciale n. 118, dove il tracciato forma una pericolosa « curva a gomito » è stato teatro di una lunga serie di incidenti, alcuni dei quali mortali, come quello nel quale recentemente due giovani di diciannove e venti anni hanno perso la vita;

anche le due curve successive alla citata intersezione presentano elevato grado di pericolosità e necessitano quindi di interventi di modifica del tracciato —:

se non ritenga opportuno intervenire affinché venga modificato il tracciato della strada statale n. 494, con l'eliminazione della « curva a gomito » in corrispondenza dell'intersezione con la strada provinciale n. 118, e siano adeguate le due successive curve per evitare il ripetersi di gravi incidenti;

quali iniziative intenda assumere affinché nel citato tratto di strada, sia comunque posizionata una segnaletica di preavviso in grado di rallentare il transito dei veicoli e sia sistemato un *guard-rail* al fine di aumentare la sicurezza e di impedire l'uscita di strada delle autovetture.

(4-11063)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS ha comunicato che lungo la statale 494 « Vigevanese », nel tratto precedente la curva con l'intersezione con la strada provinciale n. 118 in ambedue i sensi di marcia, è presente la seguente segnaletica:*

1. *triangolo di curva a sinistra che presegnala una curva pericolosa a sinistra per caratteristiche planimetriche della strada o per insufficiente visibilità;*

2. *limite massimo di velocità a 40 km/ora;*

3. *triangoli di incrocio con diritto di precedenza che presegnala un incrocio con una strada subordinata che si immette a destra. Il suddetto segnale è integrato da apposito pannello indicante l'andamento planimetrico della strada principale ad ulteriore segnalazione della curva.*

*Lo stesso Ente, ribadendo come la curva sia regolarmente e ripetutamente segnalata e che la pavimentazione della carreggiata in questione risulta priva di buche o ammaloramenti vari, è dell'avviso che la causa dei sinistri, verificatisi nel tratto stradale in questione, sia da ricercarsi esclusivamente nella inosservanza delle norme comportamentali previste dal Codice della Strada e, in particolare nella eccessiva velocità degli automobilisti.*

*Ad integrazione delle opere già predisposte, il Compartimento di Milano ha provveduto a potenziare la segnaletica sostituendo quella esistente con eguali segnali di dimensioni maggiorate e, a breve, lo stesso Compartimento posizionerà delle bande orizzontali trasversali rumorose in prossimità dell'innesto e, procederà a porre in opera un tratto di *guard-rail* in corrispondenza del fossato anche se, quest'ultimo intervento, non sia ritenuto strettamente necessario in relazione alle caratteristiche della strada.*

*Infine l'Ente Nazionale per le Strade rende noto che è in fase di studio un progetto per la sistemazione del tratto in questione.*

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

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

le grandi preoccupazioni che tutto il mondo esprime in questi giorni per i nuovi pericoli che derivano dalla recrudescenza improvvisa della crisi del Golfo generano la necessità di profonde riflessioni sul piano

politico in ragione della facilità con la quale le grandi potenze e le politiche estere degli Stati nazionali modificano i giudizi su personaggi presenti sullo scacchiere internazionale;

in particolare appare francamente interessante l'esame del « personaggio » Saddam Hussein che, da almeno un decennio, costituisce la personificazione dell'entità demoniaca, essendo al medesimo attribuite, in via esclusiva, tutte le nefandezze dell'umanità;

essendo fuori discussione la legittima pretesa degli organismi internazionali di ottenere il rispetto, da parte del *leader* iracheno, delle risoluzioni delle Nazioni Unite, tuttavia resta palpabile la differenza comportamenti del consesso internazionale, a parità di violazione delle risoluzioni delle Nazioni Unite, in ragione degli Stati che tali violazioni compiono;

in particolare è curioso osservare come Saddam Hussein, le cui caratteristiche specifiche dell'azione di governo sono da sempre immutate, sia stato considerato in una prima fase come il bastione dell'occidente, allorché era utile ed anzi prezioso nella guerra contro l'Iran (il « demone » dell'epoca) per trasformarsi poi nel personaggio più odiato del globo;

dal punto di vista degli studi di politica internazionale è certamente interessante valutare il mutamento di opinioni degli Stati nei confronti del predetto personaggio politico —:

quali siano stati i giudizi ufficiali espressi dal Governo italiano sul Presidente iracheno nel corso della guerra Iran-Iraq e per sapere se tali giudizi siano stati espressi previa consultazione con i Paesi alleati e, segnatamente, con gli Stati Uniti d'America. (4-15844)

RISPOSTA. — *Sul primo quesito posto dall'Onorevole interrogante si fa presente che il Governo italiano si astiene di regola dall'esprimere giudizi su singoli attori della scena internazionale.*

*Per quanto concerne specificatamente il conflitto che ha opposto l'Iraq all'Iran, l'Italia ha sempre sostenuto la mediazione delle Nazioni Unite ed in particolare le disposizioni della Risoluzione 598, sulla cui base fu raggiunto il cessate il fuoco.*

*La stabilità nella regione mediorientale rappresenta tradizionalmente una priorità dell'azione diplomatica italiana. Tale azione, il cui obiettivo è stato quello di favorire la composizione delle crisi, si è sempre svolta in consultazione e collaborazione con i nostri partners ed alleati.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia.

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

la « tangenziale di Mestre » collega il sistema autostradale che va da Milano a Bologna con quello Trieste-Treviso-Belluno e serve il traffico locale gravitante sull'area veneziana, ciò che comporta un transito giornaliero di quasi sessantacinquemila autoveicoli;

questa situazione determina un permanente congestionamento dell'arteria, con il formarsi quotidiano di lunghe code che paralizzano per molte ore il sistema di attraversamento di Mestre, con forti disagi per gli automobilisti e gravi ripercussioni per il sistema economico del nord-est;

tale situazione è destinata a peggiorare in vista anche del Giubileo, occasione in cui si prevede l'arrivo di milioni di pellegrini dall'Est europeo;

per dare una soluzione positiva al problema, è stato siglato il 1° agosto 1997, un « Protocollo d'intesa » tra il Governo e la regione Veneto, che prevede la realizzazione di un « passante » alternativo alla tangenziale, con tempi di realizzo di cinque-sette anni —:

quali iniziative intenda assumere nei confronti dell'Anas e delle società autostradali interessate, al fine di individuare una soluzione a breve termine che permetta di fronteggiare l'emergenza destinata

a protrarsi fino alla realizzazione del nuovo passante. (4-12326)

**RISPOSTA.** — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS ha fatto presente che, in seguito all'apposito protocollo d'intesa siglato il 1° agosto 1997 tra Governo ANAS e Regione Veneto come peraltro riferito dalla S.V. On.le nello stesso atto ispettivo, la Regione Veneto ha assunto l'impegno di redigere il progetto preliminare che, allo stato, risulta in avanzata fase di redazione.*

*Atteso quanto sopra si comunica che solo in una successiva fase interverranno l'ANAS, in qualità di Ente concedente, e le Società concessionarie per la redazione di un progetto definitivo e, successivamente esecutivo.*

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

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

con interrogazione parlamentare n. 4-04435, pubblicata sull'allegato B ai resoconti della seduta del 21 ottobre 1996 (n. 79), a proposito della urgenza di procedere alla riquotatura degli argini del fiume Crostolo e al consolidamento dell'argine maestro del Po in corrispondenza dei comuni rivieraschi di Boretto, Brescello, Guastalla, Gualtieri e Luzzara, a protezione di quelle comunità già gravemente colpite dalla grande piena del 1994, si chiedeva se il Governo non intendesse intervenire per correggere l'operato inadeguato e irresponsabile dell'Anas e del Magistrato del Po e ottenere così, finalmente, l'effettivo avvio, da parte degli enti competenti, delle opere necessarie;

con lettera del 17 dicembre 1996 a firma del Ministro dei lavori pubblici Paolo Costa, il Governo rispondeva comunicando che l'Anas, con nota n. 1809-1889 dell'11 novembre 1996, aveva già comunicato che si era provveduto alla rielaborazione dei progetti di ricostruzione in oggetto;

in tale lettera, così come nella nota dell'Anas, nessuna data veniva indicata in relazione all'effettivo e concreto inizio dei lavori di consolidamento e di riquotatura;

resta così del tutto incompleta e insoddisfacente la risposta del Governo che, anzi, nella misura in cui ripete quanto già altre volte comunicato dagli enti competenti, aggrava lo stato di tensione e di malcontento già presente, a buon motivo, tra quelle popolazioni —:

se non intenda finalmente obbligare gli enti responsabili a definire i termini reali dell'inizio e della durata dei lavori e farne avere comunicazione ai comuni interessati. (4-07078)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che, in conseguenza dei lavori di sovrizzo e di consolidamento dell'argine maestro sul lato destro del Po, nonché degli argini del torrente Crostolo, ha dovuto trasferire in nuova sede lunghi tratti della SS. 62 « della Cisa » e della SS. 358 « di Castelnuovo ».*

*A tal fine, è stato redatto il progetto di variante della SS. n. 62 « della Cisa », tra Gualtieri e Brescello, dell'importo di lire 96.818.030.000, i cui lavori in data 13 giugno u.s. sono stati consegnati alla ditta Asfalti Sintex. Se ne prevede l'ultimazione entro 550 giorni della consegna e quindi non oltre la stagione invernale 1999.*

*Sono stati, altresì, redatti i progetti della variante della SS. n. 62 tra Tagliata e Codisotto di Luzzara dell'importo di lire 65.000.000.000 e quello delle varianti della SS. n. 358 a Boretto ed a Gualtirolo dell'importo di lire 69.000.000.000.*

*Questi ultimi lavori non sono stati inseriti nel piano triennale 1997-1999 di cui all'intesa Stato-Regione e per entrambi i progetti non sono stati ancora rilasciati da parte degli Enti territoriali competenti (tra cui le Amministrazioni comunali), i pareri previsti dalle vigenti normative in materia.*

*Per quanto concerne gli interventi relativi al Po reggiano e all'asta del Crostolo a monte della confluenza in Po il Magistrato di Parma ha riferito quanto segue.*

I lavori di rialzo e ringrosso argine maestro del Po dal Ponte di Coenzo a Brescello in corrispondenza della S.P. n. 41, dell'importo complessivo di lire 3.800.000.000, sono stati aggiudicati alla Ditta Sove Costruzioni.

A seguito della necessità di procedere alla verifica tecnico-economica ed all'adeguamento del Capitolato Speciale d'Appalto, il progetto relativo ai lavori di rialzo e ringrosso argine maestro del Po da Brescello a Guastalla è stato sottoposto all'esame del Comitato Tecnico Amministrativo nella seduta del 28.05.1997. È stata, pertanto, nuovamente bandita, con l'osservanza delle procedure comunitarie, l'asta pubblica per l'appalto dei lavori medesimi per il giorno 12.8.97. Detta gara è stata aggiudicata all'A.T.I. CMB-COSPE-EDILSUOLO, che ha offerto il 48,29 per cento, con un impegno netto di spesa di lire 17.131.565.524 di cui 12.601.908.335 per i lavori.

I lavori di rialzo e ringrosso argine maestro del Po da Luzzara al confine mantovano, sono contrassegnati con la sigla RE.E. 933: importo a base d'asta lire 2.536.380.664.

La gara esperita in data 29.04.1997, è stata aggiudicata col massimo ribasso alla Ditta Batea, previa verifica dell'offerta, con esame definito il 14.07.1997, da parte dell'apposita Commissione Tecnica interna.

I lavori di rialzo e ringrosso arginature in destra e sinistra del Crostolo a monte confluenza in Po, sono contrassegnati con la sigla RE.E. 934.

Il progetto è stato sottoposto a verifica ed a nuovo esame da parte del CTA per il progetto contraddistinto dalla sigla RE.E.932. L'importo è stato rettificato in lire 11.466.761.110, e la nuova gara, anch'essa comunitaria, è stata indetta per il 12.08.1997.

La gara è stata aggiudicata all'Impresa CO.Ge. S.p.a., che ha offerto il 46,02 per cento, con un impegno netto di spesa di lire 9.145.808.998 di cui 6.189.757.647 per i lavori.

Per entrambi gli appalti sono stati affidati gli studi relativi alla utilizzazione dei terreni per la realizzazione dei rialzi dei ringrossi delle arginature e, d'intesa con i

Comuni interessati, si sta valutando l'affidamento di un incarico per il coordinamento dell'attuazione degli interventi.

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

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

il comune di Riese Pio X - TV, in data 16 giugno 1997, inviava l'ennesima richiesta d'intervento al responsabile del compartimento regionale per il Veneto dell'Anas, relativamente allo stato della pavimentazione della strada statale n. 667;

effettivamente il tronco di strada statale compreso tra la circonvallazione di Castelfranco Veneto — strada statale n. 53 — e la frazione di Vallà di Riese è dissestato e sconnesso all'inverosimile;

non esiste un solo metro quadrato di asfaltatura che non sia stato interessato da rattoppi che con il tempo si sono addirittura sovrapposti peggiorando oltremodo la già disastrosa sede stradale;

oltre alla pericolosità derivante da questa situazione, si consideri la compromissione degli assetti dei veicoli in transito e i conseguenti aumenti degli spazi di frenatura, ma soprattutto si segnalano le continue ed esasperate lamentele dei cittadini residenti lungo il tracciato in esame, per l'insostenibile inquinamento acustico cui sono sottoposti 24 ore su 24;

a sostegno di queste lamentele va ricordato che questo tratto di strada serve per collegare tutto il traffico, compreso quello pesante, che dalla provincia di Belluno è diretto verso Padova e relativi caselli di accesso autostradale;

la conseguenza di questo ininterrotto traffico comporta ad ogni passaggio di mezzi pesanti, specialmente durante le ore notturne un fragore insopportabile dovuto

alle asperità del fondo stradale che fanno sobbalzare, oltre al carico, anche l'intero automezzo;

il sindaco di Riese Pio X diffidava l'Anas ad intervenire con urgenza, in quanto lo stato della pavimentazione risulta pericoloso per la pubblica incolumità;

la risposta pervenuta il 18 luglio 1997 a firma del capo compartimento — ingegner Salvatore Oliveri — indirizzata, oltre che al sindaco, ad altri 29 destinatari, risolve il problema — citando ben 10 articoli di legge e regolamenti — con l'ordinanza n. 162, che, con decorrenza immediata, ordina la limitazione della velocità a 50 chilometri orari per tutti i veicoli sulla strada statale n. 667 dal chilometro 0+470 al chilometro 1+760, nel tratto di strada compreso tra i centri abitati di Castelfranco Veneto e Vallà di Riese, in attesa di ripristinare idonee condizioni di transibilità;

tale ordinanza ha suscitato nella pubblica opinione ilarità e sgomento in quanto sono ancora vivi i ricordi di come sia intervenuta l'Anas alla fine degli anni '80 per ripristinare la viabilità dello sgangherato cavalcavia ferroviario del 1915-1918, di Borgo Padova in Castelfranco Veneto; segnalazioni attendibili indicavano crepe a vista d'occhio sulla struttura e l'Anas abbassò i limiti di velocità a 30 chilometri orari — limite tuttora esistente —;

vista l'analogia dei due fatti, vista l'organicità dei due tratti stradali indicati — in quanto si trovano sulla stessa direttrice che collega il traffico ovest delle province di Belluno e Treviso, con gli accessi autostradali di Padova — il timore e la preoccupazione locale è quella di continuare a vedere imposti limiti di velocità estemporanei accompagnati a fondi stradali preistorici;

si preannuncia, in base all'articolo 50 della Costituzione, una petizione popolare alle Camere per esporre questa comune necessità e chiedere i conseguenti provvedimenti —;

se, oltre a costringere a viaggiare a passo d'uomo gli utenti della strada statale n. 667 e del cavalcavia sopra citato, siano previsti interventi di manutenzione ed asfaltatura;

quali saranno i tempi richiesti per eseguire tali interventi. (4-13821)

*RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione di cui all'oggetto l'Ente Nazionale Strade fa presente che la SS. 667 « di Caerano » è stata recentemente statizzata e, pertanto, è affetta da difetti tipici delle strade provinciali riguardanti in particolare la struttura del fondo stradale. Detta statale presenta ampie fessure e sfondamenti del piano viabile, in particolare nel tratto fra l'innesto con la SS. 53 (Km 0+000) e Vallà di Riese (Km. 2+480).*

*Il suddetto Ente precisa che il Compartimento A.N.A.S. di Venezia, al fine di ripristinare le condizioni di scorrevolezza della statale, ha redatto la perizia n. 70/2.7.96 che prevede la sistemazione del piano viabile, per un importo complessivo di lire 2.000.000.000, di cui lire 1.590.000.000 per lavori a misura. La perizia è stata approvata con Decreto n. 31378/27.11.96, sentita la Commissione consultiva compartimentale.*

*Successivamente le avverse condizioni meteorologiche hanno peggiorato le condizioni del manto stradale, per cui è stato necessario introdurre, al fine della circolazione, il limite di velocità di 50 Km/h nel tratto al di fuori dei centri abitati di Castelfranco Veneto e Vallà di Riese.*

*I lavori di sistemazione sono stati aggiudicati, in data 24.9.97 mediante licitazione privata, all'Impresa GAROFOLIN di Torreglia (PD) e sono stati consegnati all'impresa, con verbale di inizio consegna del 30.10.97.*

*L'ANAS precisa, infine, che i lavori urgenti di sistemazione della SS. 667 inizieranno non appena le condizioni climatiche lo permetteranno.*

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

LUCIANO DUSSIN, GUIDO DUSSIN, DOZZO, CAVALIERE e STUCCHI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la stampa locale e nazionale del 28 novembre 1997 titola in prima pagina « Una proposta del Ministro dell'Ulivo, il veneziano Paolo Costa, per finanziare i lavori della rete viaria: un pedaggio anche sulle strade statali »;

il Ministro interrogato, maestro nello sbloccare i cantieri del sud e nell'elargire migliaia di miliardi per i giubilei romani, con questa proposta si colloca al di là del confine del sapere, sembrando perdere il senso delle cose terrene; peraltro egli provoca, con queste sue dichiarazioni, sgo-mento tra gli automobilisti — già « munti » con un ulteriore aumento dell'otto per cento di tasse dal 1998 — in quanto la domanda viene spontanea: l'utilizzo delle statali si pagherà un tanto a chilometro o a tempo?;

se dovesse prevalere la seconda ipotesi sarebbe un dramma e un salasso per milioni di automobilisti; un esempio di quello che accadrebbe, potrebbero portarlo gli automobilisti che nella serata del 27 novembre, per percorrere i quaranta chilometri del tratto da Castelfranco Veneto a Vicenza, lungo la strada statale n. 53 hanno impiegato due ore;

è evidente l'intento di tassare anche i tempi morti dovuti all'inerzia delle istituzioni nell'affrontare i problemi della viabilità; tale arroganza potrebbe essere paragonata solo a quella dell'Anas che, alle richieste di interventi di manutenzione, ultimamente risponde abbassando i limiti di velocità;

deve essere considerato che nella penisola ci sono circa ottocento chilometri di autostrade senza pedaggio concentrate nel sud, tra le quali anche la Reggio Calabria-Salerno dove, il ministro interrogato si appresta ad investire oltre quattro mila miliardi;

il Ministro interrogato, deve attivarsi nella sua regione per dare risposte alla

futura pedemontana, alla A 28 ed al passante di Mestre —:

se ritenga di utilizzare il suo mandato per proporre progetti concreti in alternativa a questa fantasiosa proposta;

se ritenga di recuperare le risorse mancanti, introducendo il pedaggio anche nelle autostrade del meridione;

nella previsione di un suo accanimento nel perseguire il progetto di imporre un pedaggio sulle statali, se ritenga di dover tranquillizzare fin da ora i milioni di automobilisti permanentemente fermi in coda, garantendo da subito che il pedaggio non sarà a tempo, in modo da evitare il diffondersi di nuove forme di povertà.

(4-14146)

*RISPOSTA.* — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale di questo Ministero ha comunicato che non esiste, al momento, alcun progetto relativo all'introduzione del pagamento del pedaggio sulle strade statali.*

*Peraltro, questa Amministrazione ha avuto occasione di chiarire, anche attraverso la stampa, che con la propria proposta di generalizzare il pagamento del pedaggio, ha inteso introdurre un « discorso di prospettiva », tenuto anche conto di quanto già avviene in molti paesi, al fine di individuare, per talune infrastrutture, uno strumento di finanziamento per la copertura dei costi di realizzazione e di esercizio.*

*Secondo l'esperienza già svolta in altri paesi, infatti, il pagamento del pedaggio mediante sistemi telematici, costituisce uno strumento efficace ai fini, tra l'altro, del decongestionamento del traffico, del miglioramento della sicurezza e della riduzione dell'inquinamento.*

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

FRAGALÀ, COLA, LO PRESTI e SIMONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

con legge n. 651 del 1996 è stato convertito il decreto-legge n. 551 del 1996

concernente il piano degli interventi connessi alla celebrazione del Giubileo del 2000;

tale piano, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 18 settembre 1996, ha assegnato alla regione Lazio la somma di centotrenta miliardi di lire da destinare ad incentivi per la riqualificazione di strutture alberghiere ed extra alberghiere;

in base alle citate risorse, la regione Lazio ha deliberato un'apposita legge regionale approvata il 30 aprile 1997 (legge 3 giugno 1997, n. 20);

all'articolo 2 della predetta legge regionale, tra i soggetti beneficiari degli incentivi si indicano «altri enti e soggetti privati» in evidente contrasto con la legge n. 651 del 1996 nella quale, espressamente, si citano le Amministrazioni statali, gli enti pubblici, le società a prevalente capitale pubblico e gli enti ecclesiastici, quali soggetti beneficiari dei fondi stanziati per il Giubileo;

all'articolo 4, comma 2, lettera b), della succitata legge regionale si prevede la concessione di contributi in conto interessi nella misura del 5,50 per cento a favore degli enti ecclesiastici su mutui fino a 5 miliardi; mentre per contro, all'articolo 4, comma 3, per gli altri soggetti privati si prevede un contributo in conto interessi del 7 per cento sui predetti mutui;

l'articolo 14 limita l'incremento dei posti letto nella città di Roma tra il 5 ed il 10 per cento rispetto a quelli esistenti —:

le disposizioni richiamate configurano, evidentemente, una disparità di trattamento a sfavore degli enti ecclesiastici, per i quali viene stabilita la concessione di un contributo per l'abbattimento degli interessi inferiore a quello concedibile ai privati, col pretesto che gli enti ecclesiastici possono usufruire di contributi in conto capitale fino a centocinquanta milioni;

illegittima appare inoltre la norma che contempla la finanziabilità dei soggetti

privati diversi dagli enti ecclesiastici, atteso che la legge nazionale espressamente li esclude;

non risultano chiari quali siano i criteri con i quali siano stati stabiliti contributi in conto interessi in misura fissa così elevata, da far prevedere, entro pochi mesi, col probabile calo dei tassi di interessi, che il contributo stesso, non solo assorbirà totalmente l'interesse da pagare, ma lo supererà, instaurando una nuova categoria di prestiti a fianco a quelli a titolo oneroso ed a quelli a titolo gratuito: i prestiti con premio;

tale forma di incentivazione desta altresì perplessità circa la compatibilità con i principi e le norme della Unione europea in materia di tutela della concorrenza;

se non sia in palese contraddizione con le statistiche del Tci, che danno praticamente satura l'offerta di camere d'albergo a Roma, la previsione di incrementare l'offerta dei posti letto soltanto del 5-10 per cento, equivalendo tale irrisorio incremento un vero e proprio blocco del mercato turistico romano;

in data 16 maggio 1997 l'Agenzia ASCA ha diffuso le dichiarazioni rilasciate dall'Amministratore delegato della Geschattsfuhrer, signor Rolf Rampt (*tour operator* corrispondente e ricettivista dell'Ufficio pellegrinaggi bavarese) il quale ha affermato: «A Roma non c'è più alta e bassa stagione ed anche a novembre, può capitare di non trovare una stanza. Gli albergatori romani non accettano prenotazioni per l'Anno Santo perché attendono che i prezzi vadano alle stelle»; c'è da chiedersi se la legge regionale citata in premessa possa essere stata ispirata, se non materialmente redatta, dalla *lobby* degli albergatori romani, desiderosa di perpetuare ed incrementare le attuali parasitarie rendite di posizione, impedendo, di fatto, la creazione di migliaia di posti di lavoro che potrebbero venire dall'apertura di nuovi alberghi —:

quali provvedimenti intendano adottare per aprire il mercato turistico alber-

ghiero romano e nazionale a nuovi operatori, anche prestigiosi, specialmente in considerazione dell'emergenza che verrà a determinarsi per l'anno 2000, nel settore dell'accoglienza, in carenza di posti letto;

quali efficaci ed urgenti iniziative intendano promuovere in favore dei numerosi enti ecclesiastici che hanno creduto nella legge sul Giubileo ed ai quali, invece, sono stati negati finanziamenti a fondo perduto, benché avessero progetti esecutivi pronti per la realizzazione di strutture di accoglienza e per il recupero ed il restauro di notevoli edifici di culto, vanto del nostro patrimonio artistico fra i quali l'abbazia di Casamari, l'abbazia di Farfa e l'abbazia di Montecassino. (4-11710)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ufficio per Roma Capitale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha relazionato sui quesiti posti nell'atto ispettivo.*

*Sul primo punto, concernente le misure da adottare per aprire il mercato turistico alberghiero romano e nazionale a nuovi operatori, ferme restando le decisioni al riguardo disposte dalla competente Commissione per Roma Capitale, il citato Ufficio ha precisato che la materia di cui trattasi rientra nelle competenze istituzionali delle Regioni. Competenze, peraltro, disciplinate dalla legge 17.5.1983 n. 217 recante « Legge quadro per il turismo ed interventi per il potenziamento e riqualificazione dell'offerta turistica ».*

*Detto Ufficio ha, inoltre, fatto presente che il Piano degli Interventi per il Giubileo e sue successive modifiche ed integrazioni è stato definito dalla Commissione per Roma Capitale, così come integrata ex articolo 1 comma 2 bis decreto-legge 23 ottobre 1996 n. 551 convertito nella Legge 23 dicembre 1996 n. 651.*

*Tale Commissione, che ha deciso anche sulla base delle proposte approvate dal Consiglio Regionale del Lazio, è composta anche dal Presidente della Regione Lazio, dai Presidenti delle cinque province laziali e dal Sindaco del Comune di Roma che hanno valutato come adeguati gli interventi afferenti la ricettività.*

*Sul secondo punto, riguardante i provvedimenti da promuovere in favore degli Enti ecclesiastici interessati all'evento Giubilare, l'Ufficio ricorda che il vigente Piano di interventi per l'Anno Santo, attualmente in vigore per effetto delle modificazioni ed integrazioni della Regione Lazio, in attuazione alla Legge Regionale 3 giugno 1997 n. 20, afferenti alle strutture ricettive anche degli Enti Ecclesiastici civilmente riconosciuti, ricomprende i seguenti interventi attinenti a strutture ricettive e il recupero ed il restauro di edifici religiosi, per i quali gli Enti ecclesiastici sono stati individuati quali soggetti beneficiari:*

1) « *Ristrutturazione del Palazzo Vescovile di Acquapendente (Viterbo) per la realizzazione di un museo civico diocesano* ». (Cod. B. 19.21). Diocesi di Viterbo.

2) « *Convento di S. Francesco (Tuscania/Viterbo) — restauro conservativo* » (Cod. B. 19.22). Parrocchia S. Cuore di Gesù.

3) « *Museo della cristianità* ». (Cod. B. 19.23). Capitolo della Basilica Cattedrale di Viterbo.

4) « *Museo storico bonifaciano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione* » (Cod. B. 19.50). Congregazione suore Cistercensi della Carità.

5) « *Santa Maria Assunta (Atina/Frosinone) — Restauro* » (Cod. B. 19.53). Parrocchia Santa Maria Assunta.

6) « *Musei del Capitolo della Cattedrale (Anagni/Frosinone)* » (cod. B. 19.61). Diocesi Anagni-Alatri.

7) « *Pontificio Collegio Leoniano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione dell'ala Pio XI per destinazione a struttura ricettiva e di accoglienza* » (Cod. B. 19.63/1). APSA-Pontificio Collegio Leoniano.

8) « *Pontificio Collegio Leoniano (Anagni/Frosinone) — Ristrutturazione dell'ala Pio XI per destinazione a struttura ricettiva e di accoglienza-Forniture* ». (Cod. B. 19.63/2). APSA Collegio Pontificio Leoniano.

9) « *Chiesa di Santa Maria Assunta (Piedimonte San Germano/Frosinone) —*

Restauro» (Cod. B. 19.70). Ente Chiesa di S. Maria in Piedimonte Alto.

10) «Ristrutturazione di un'ala del Monastero Clarisse di Santa Rosa da Viterbo per accoglienza dei pellegrini» (Cod. A. 07.22) Monastero delle Clarisse S. Rosa di Viterbo.

Lo stesso Ufficio ha reso noto, infine, che dal rapporto inerente alla previsione del flusso di visitatori in occasione del Giubileo del 2000, elaborato dall'Agenzia Romana per il Giubileo S.p.A., emergono i seguenti dati.

Sono previsti per l'evento giubilare 16,2 milioni di arrivi giornalieri complessivi, di cui solo 9 milioni di visitatori si rivolgeranno a strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere e porteranno al limite della saturazione le case religiose e gli alberghi di media categoria, lasciando disponibilità di posti letto nelle categorie di lusso.

In particolare, da un esame della situazione attuale, configurando un bacino allargato di ricettività, esteso ad alcune località dell'Italia centrale, all'interno del quale un certo numero di pellegrini troverà alloggio, vivendo la visita a Roma in veste di escursionista, il menzionato Ufficio ha evidenziato quanto segue:

Roma ha una capacità ricettiva, in termini di posti letto in case religiose, che non ha paragoni con altri centri esaminati;

Frosinone, Viterbo, Rieti offrono un buon livello di ricettività religiosa con circa 2000 posti letto ciascuno. La significativa disponibilità di alberghi di Frosinone è concentrata presso l'area termale di Fiuggi. La città di Latina, priva di case religiose, ha una importante offerta in termini di ricettività extra-alberghiera;

le città di Firenze e Napoli, data la relativa vicinanza, possono rappresentare per i pellegrini sia un possibile luogo di partenza di escursioni, che una interessante tappa di avvicinamento alla città di Roma. Esse offrono una disponibilità di oltre 2000 posti letto ciascuna in case religiose, mentre la ricettività alberghiera e extra-alberghiera

è costituita da più di 40.000 posti letto a Firenze e più di 60.000 posti letto a Napoli.

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

GAZZILLI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

una recente indagine del corpo forestale dello Stato di Caserta avrebbe accertato che il fiume Volturno, a partire dalla sorgente e fino al mare, è divenuto una cloaca a cielo aperto tant'è che le analisi avrebbero rilevato, in alcuni tratti, la presenza di 240 milioni di colibatteri per millilitro a fronte del tetto massimo di tollerabilità che, com'è noto, ammonta a 2000 unità per millilitro d'acqua;

siffatta disastrosa situazione sarebbe causata da innumerevoli scarichi abusivi e da allevamenti di bestiame, le cui stalle sarebbero situate a pochi metri dal fiume per consentire con maggiore facilità l'eliminazione in acqua degli escrementi degli animali;

per l'effetto, il fiume presenterebbe indici di inquinamento talmente elevati da indurre a paventare il rischio di una epidemia di colera;

d'altra parte, l'intero bacino del Volturno si troverebbe in una situazione di dissesto idrogeologico così grave che condizioni meteorologiche simili a quelle che due anni fa causarono l'alluvione in Piemonte potrebbero provocare conseguenze assai più devastanti;

unanime, dunque, è il convincimento della necessità di una sollecita e massiccia operazione di disinquinamento del fiume, la cui realizzazione esige senza indugio un adeguato finanziamento governativo, già accordato, peraltro, in rapporto a situazioni di minore gravità e pericolosità (fiume Lambro) —

quali urgenti provvedimenti intenda adottare per il recupero idrogeologico ed il

risanamento ambientale del fiume casertano. (4-02358)

**RISPOSTA.** — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, relativa all'inquinamento del fiume Volturno nel tratto Caserta-Benevento si comunica quanto segue.*

*Il locale Comando Provinciale Carabinieri, di concerto con personale dei NOE, ha effettuato diversi controlli del bacino idrografico del menzionato fiume, che ha portato all'individuazione di un inquinamento provocato dallo sversamento di acque lavorate provenienti da una Cava sita nel comune di Melizzano, nonché uno sversamento non idoneo dell'impianto di depurazione nel comune di Amorosi. Per tali reati sono state deferite all'AG 17 persone ritenute responsabili dell'inquinamento.*

*L'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno, al fine di redigere il Piano di Bacino, secondo il dettato dell'articolo 17 della legge 18.5.1989 n. 183, ha avviato una serie di attività tra cui gli studi prioritari finalizzati all'individuazione degli squilibri, ossia le situazioni manifeste o prevedibili nelle quali lo stato del territorio presenta condizioni di rischio e/o di degrado ambientale negative per la vita e lo sviluppo delle popolazioni interessate, nonché all'approfondimento delle relative cause e alla definizione di possibili interventi.*

*Tra gli studi prioritari avviati di specifico interesse figura lo studio sulla « ottimizzazione delle risorse idriche del bacino Volturno », studio finalizzato alla conoscenza della quantità e della qualità delle risorse idriche, dei relativi usi (civile, agricolo e industriale) e della possibile ottimizzazione da ottenersi attraverso modelli simulativi della domanda prevedibile in base alla definizione di scenari di pianificazione della richiesta territoriale.*

*La stessa Autorità di Bacino ha avviato, nel corso del 1995, due campagne di misure, allo scopo di pervenire ad una classificazione dei tratti investigati sulla base di standards di qualità delle acque; le campagne sono state condotte nei mesi di maggio ed ottobre in cui si verificano, rispettivamente, condizioni di morbida e di magra.*

*In particolare il tratto del fiume Volturno compreso tra i Comuni di Limatola e Puglianello, ove sono state effettuate indagini e dalla lettura dei risultati delle determinazioni analitiche delle analisi effettuate sui campioni prelevati nel mese di ottobre 1995, nelle dette località, si evidenzia che i conformi totali sono rispettivamente di 16000/100 e 7500/100 ml, valori questi ben lontani dai 240 milioni/100 ml di cui si parla nell'interrogazione. Comunque in tutte le sezioni indagate non si sono registrati valori superiori ai 150.000 coliformi totali per 100 ml. di acqua e precisamente il valore più alto riscontrato a Grazzanise è pari a 140.000/100 ml.*

*Pertanto, pur non ignorando lo stato generalizzato di cattiva qualità in cui versano le acque del fiume, i risultati non destano particolari allarmismi.*

*Tuttavia, non si può escludere che, in sezioni diverse da quelle investigate dall'Autorità di bacino in particolari periodi dell'anno e in presenza di massicce sottrazioni di risorse idriche, si possano raggiungere condizioni di inquinamento tali da far registrare concentrazioni di coliformi totali anche molto più elevate di quelle riscontrate; ciò non di meno il valore misurato dalle indagini condotte dalla Forestale desta comunque una qualche perplessità.*

*Proprio allo scopo di un completamento dello studio, l'Autorità di Bacino ha programmato una serie di indagini specifiche nelle zone non ancora investigate e, d'intesa con la Provincia di Caserta, la Prefettura di Caserta, il Corpo Forestale e la Regione Campania, ha programmato indagini finalizzate all'individuazione delle cause innescanti le problematiche relative all'inquinamento ed al recupero ambientale, con una intesa di programma tra le varie autorità.*

*In particolare l'obiettivo del programma è quello di individuare un « Piano di priorità degli interventi sia di tipo strutturale che non strutturale », in grado di portare a soluzione l'attuale situazione di squilibrio e di degrado ambientale derivante dalla mancata o dalla insufficiente attività di trattamento dei reflui.*

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente: Valerio Calzolaio.

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

circa otto anni fa, il sindaco di Empoli a seguito di rilievi effettuati dalla locale Asl e su pressioni degli abitanti della zona di Ponzano, emanò un'ordinanza che intimava all'Anas (che gestisce la superstrada Firenze-Pisa-Livorno) di installare barriere antirumore sul tratto della superstrada che attraversa l'abitato di Ponzano;

l'Anas, con un ricorso al Tar, ottenne una sospensiva, in quanto al tempo non esisteva normativa specifica, la quale invece è oggi in vigore;

come si intenda provvedere per rimediare questo danno alla salute dei cittadini residenti nella zona in questione. (4-14137)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, ha comunicato che il Compartimento ANAS della Toscana, a seguito dell'ordinanza del Sindaco di Empoli, ha provveduto a redigere il progetto esecutivo per l'installazione di barriere fonoassorbenti lungo la Superstrada Firenze-Pisa-Livorno, nel tratto che attraversa l'abitato di Ponzano.*

*Il citato progetto, composto da n. 3 perizie, ammontanti complessivamente a circa lire 10 miliardi, nello scorso mese di dicembre è stato inviato agli Enti preposti per il rilascio delle necessarie autorizzazioni e, una volta ottenute, il progetto stesso verrà trasmesso alla Direzione Lavori dell'Ente di cui trattasi, per l'approvazione ed il finanziamento.*

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

LUCCHESI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che:

sul grande raccordo anulare di Roma, all'altezza della via Cassia, attualmente esiste solo l'uscita per Viterbo, per cui gli automobilisti in viaggio verso Roma sono costretti a compiere una pericolosa svolta a sinistra lungo la via Cassia, rischiando di

essere investiti dalle tante autovetture che transitano su tale strada consolare;

gli incidenti causati da questo problema sono all'ordine del giorno —:

se e quando sarà realizzato un normale svincolo per rendere più sicuro il traffico verso Roma. (4-12691)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'ANAS rappresenta quanto segue.*

*Il Grande Raccordo Anulare interseca la S.S. n. 2 « Via Cassia » sottopassandola, con una galleria, a causa delle quote notevolmente diverse dei rispettivi piani viabili.*

*Il collegamento viario tra la Statale e il GRA avviene attualmente tramite due rampe che, staccandosi dalla piattaforma del GRA stesso, si innestano sul piano viabile della Cassia laddove quest'ultima presenta una sezione stradale di notevole ampiezza, di circa ml. 14, che consente una canalizzazione a raso dei flussi di traffico.*

*La consolare ha subito una notevole urbanizzazione che ha incrementato il traffico interessato alle zone di svincolo in corrispondenza delle suddette rampe del GRA.*

*L'ANAS fa presente che il Compartimento della Viabilità per il Lazio provvede costantemente al ripristino della segnaletica orizzontale sottoposta a particolare usura per gli anzidetti motivi.*

*Lo stesso Compartimento ha allo studio la realizzazione di un nuovo svincolo che permetta il miglioramento della situazione attuale.*

*Tale opera, non essendo prevista nel piano triennale, potrà essere realizzata successivamente all'anno 2000 ed inoltre la redazione del progetto è condizionata dalla necessità di svolgere indagini archeologiche preventive e di ottenere i necessari pareri degli Enti istituzionalmente preposti.*

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

MALGIERI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

secondo il magistrato di Caserta, dottor Carlo Alemi — che ha lanciato l'allarme

nel corso della presentazione dei risultati dell'operazione Volturmo '95; effettuata dalla Forestale — « il fiume Volturmo, nel tratto compreso tra Caserta e Benevento, è una cloaca a cielo aperto, che contiene fino a 240 milioni di colibatteri per 100 ml. di acqua, con rischi di epidemie colifecali, tra cui il colera »—:

se non ritenga di far compiere appropriati accertamenti e di predisporre un piano di risanamento nel Volturmo a tutela della salute degli abitanti dei siti urbani localizzati nei dintorni del fiume.

(4-02321)

**RISPOSTA.** — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, relativa all'inquinamento del fiume Volturmo nel tratto Caserta-Benevento si comunica quanto segue.

Il locale Comando Provinciale Carabinieri, di concerto con personale dei NOE, ha effettuato diversi controlli del bacino idrografico del menzionato fiume, che ha portato all'individuazione di un inquinamento provocato dallo sversamento di acque lavorate provenienti da una Cava sita nel comune di Melizzano, nonché uno sversamento non idoneo dell'impianto di depurazione nel comune di Amorosi. Per tali reati sono state deferite all'AG 17 persone ritenute responsabili dell'inquinamento.

L'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturmo, al fine di redigere il Piano di Bacino, secondo il dettato dell'articolo 17 della legge 18.5.1989 n. 183, ha avviato una serie di attività tra cui gli studi prioritari finalizzati all'individuazione degli squilibri, ossia le situazioni manifeste o prevedibili nelle quali lo stato del territorio presenta condizioni di rischio e/o di degrado ambientale negative per la vita e lo sviluppo delle popolazioni interessate, nonché all'approfondimento delle relative cause e alla definizione di possibili interventi.

Tra gli studi prioritari avviati di specifico interesse figura lo studio sulla « ottimizzazione delle risorse idriche del bacino Volturmo », studio finalizzato alla conoscenza della quantità e della qualità delle risorse idriche, dei relativi usi (civile, agricolo e industriale) e della possibile ottimizzazione

da ottenersi attraverso modelli simulativi della domanda prevedibile in base alla definizione di scenari di pianificazione della richiesta territoriale.

La stessa Autorità di Bacino ha avviato, nel corso del 1995, due campagne di misure, allo scopo di pervenire ad una classificazione dei tratti investigati sulla base di standards di qualità delle acque; le campagne sono state condotte nei mesi di maggio ed ottobre in cui si verificano, rispettivamente, condizioni di morbida e di magra.

In particolare il tratto del fiume Volturmo compreso tra i Comuni di Limatola e Puglianello, ove sono state effettuate indagini e dalla lettura dei risultati delle determinazioni analitiche delle analisi effettuate sui campioni prelevati nel mese di ottobre 1995, nelle dette località, si evidenzia che i conformi totali sono rispettivamente di 16000/100 e 7500/100 ml, valori questi ben lontani dai 240 milioni/100 ml di cui si parla nell'interrogazione. Comunque in tutte le sezioni indagate non si sono registrati valori superiori ai 150.000 coliformi totali per 100 ml di acqua e precisamente il valore più alto riscontrato a Grazzanise è pari a 140.000/100 ml.

Pertanto, pur non ignorando lo stato generalizzato di cattiva qualità in cui versano le acque del fiume, i risultati non destano particolari allarmismi.

Tuttavia, non si può escludere che, in sezioni diverse da quelle investigate dall'Autorità di bacino in particolari periodi dell'anno e in presenza di massicce sottrazioni di risorse idriche, si possano raggiungere condizioni di inquinamento tali da far registrare concentrazioni di coliformi totali anche molto più elevate di quelle riscontrate; ciò non di meno il valore misurato dalle indagini condotte dalla Forestale desta comunque una qualche perplessità.

Proprio allo scopo di un completamento dello studio, l'Autorità di Bacino ha programmato una serie di indagini specifiche nelle zone non ancora investigate e, d'intesa con la Provincia di Caserta, la Prefettura di Caserta, il Corpo Forestale e la Regione Campania, ha programmato indagini fina-

*lizzate all'individuazione delle cause innescanti le problematiche relative all'inquinamento ed al recupero ambientale, con una intesa di programma tra le varie autorità.*

*In particolare l'obiettivo del programma è quello di individuare un « Piano di priorità degli interventi sia di tipo strutturale che non strutturale », in grado di portare a soluzione l'attuale situazione di squilibrio e di degrado ambientale derivante dalla mancata o dalla insufficiente attività di trattamento dei reflui.*

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente: Valerio Calzolaio.

MALGIERI. — *Al Ministro dell'ambiente.*  
— Per sapere — premesso che:

il Volturno è un fiume che sta lentamente morendo: lo stanno uccidendo l'incuria e la speculazione. In esso si riversano, infatti, costantemente, gli scarichi di numerose attività produttive e da esso vengono sottratti abusivamente ghiaia e pietrisco, con la complice accondiscendenza di chi dovrebbe vigilare, con la conseguenza di alterarne il corso e provocarne, in alcuni periodi dell'anno, lo straripamento;

le maggiori cause di inquinamento sono da attribuire alla mancanza di depuratori nella maggior parte dei comuni che il corso Volturno tocca: molti centri urbani, nell'indifferenza degli amministratori, alimentano non solo i livelli d'inquinamento fluviale, ma anche quello del litorale marittimo;

da uno studio realizzato recentemente da alcuni ricercatori della facoltà di medicina dell'università di Napoli, è emerso che nelle branchie dei pesci nel Volturno, in particolare carassi e carpe, sono presenti tracce di metalli pesanti come il rame e il cadmio;

i comuni interessati incontrano molte difficoltà nel far rispettare la normativa in materia di tutela dei fiumi —:

se non intenda intervenire a tutela del fiume Volturno, coinvolgendo anche l'au-

torità di bacino al fine di intraprendere un'azione adeguata a salvaguardia, innanzitutto, della salute delle popolazioni interessate;

se non ritenga di organizzare una conferenza sull'argomento, in accordo con le autorità regionali, per approfondire le cause a riguardo del fiume Volturno.

(4-12407)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, relativa all'inquinamento del fiume Volturno nel tratto Caserta-Benevento si comunica quanto segue.*

*Il locale Comando Provinciale Carabinieri, di concerto con personale dei NOE, ha effettuato diversi controlli del bacino idrografico del menzionato fiume, che ha portato all'individuazione di un inquinamento provocato dallo sversamento di acque lavorate provenienti da una Cava sita nel comune di Melizzano, nonché uno sversamento non idoneo dell'impianto di depurazione nel comune di Amorosi. Per tali reati sono state deferite all'AG 17 persone ritenute responsabili dell'inquinamento.*

*L'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno, al fine di redigere il Piano di Bacino, secondo il dettato dell'articolo 17 della legge 18.5.1989 n. 183, ha avviato una serie di attività tra cui gli studi prioritari finalizzati all'individuazione degli squilibri, ossia le situazioni manifeste o prevedibili nelle quali lo stato del territorio presenta condizioni di rischio e/o di degrado ambientale negative per la vita e lo sviluppo delle popolazioni interessate, nonché all'approfondimento delle relative cause e alla definizione di possibili interventi.*

*Tra gli studi prioritari avviati di specifico interesse figura lo studio sulla « ottimizzazione delle risorse idriche del bacino Volturno », studio finalizzato alla conoscenza della quantità e della qualità delle risorse idriche, dei relativi usi (civile, agricolo e industriale) e della possibile ottimizzazione da ottenersi attraverso modelli simulativi della domanda prevedibile in base alla definizione di scenari di pianificazione della richiesta territoriale.*

*La stessa Autorità di Bacino ha avviato, nel corso del 1995, due campagne di misure,*

allo scopo di pervenire ad una classificazione dei tratti investigati sulla base di standards di qualità delle acque; le campagne sono state condotte nei mesi di maggio ed ottobre in cui si verificano, rispettivamente, condizioni di morbida e di magra.

In particolare il tratto del fiume Volturino compreso tra i Comuni di Limatola e Puglianello, ove sono state effettuate indagini e dalla lettura dei risultati delle determinazioni analitiche delle analisi effettuate sui campioni prelevati nel mese di ottobre 1995, nelle dette località, si evidenzia che i conformi totali sono rispettivamente di 16000/100 e 7500/100 ml, valori questi ben lontani dai 240 milioni/100 ml di cui si parla nell'interrogazione. Comunque in tutte le sezioni indagate non si sono registrati valori superiori ai 150.000 coliformi totali per 100 ml di acqua e precisamente il valore più alto riscontrato a Grazzanise è pari a 140.000/100 ml.

Pertanto, pur non ignorando lo stato generalizzato di cattiva qualità in cui versano le acque del fiume, i risultati non destano particolari allarmismi.

Tuttavia, non si può escludere che, in sezioni diverse da quelle investigate dall'Autorità di bacino in particolari periodi dell'anno e in presenza di massicce sottrazioni di risorse idriche, si possano raggiungere condizioni di inquinamento tali da far registrare concentrazioni di coliformi totali anche molto più elevate di quelle riscontrate; ciò non di meno il valore misurato dalle indagini condotte dalla Forestale desta comunque una qualche perplessità.

Proprio allo scopo di un completamento dello studio, l'Autorità di Bacino ha programmato una serie di indagini specifiche nelle zone non ancora investigate e, d'intesa con la Provincia di Caserta, la Prefettura di Caserta, il Corpo Forestale e la Regione Campania, ha programmato indagini finalizzate all'individuazione delle cause innescanti le problematiche relative all'inquinamento ed al recupero ambientale, con una intesa di programma tra le varie autorità.

In particolare l'obiettivo del programma è quello di individuare un « Piano di priorità degli interventi sia di tipo strutturale che non strutturale », in grado di portare a

soluzione l'attuale situazione di squilibrio e di degrado ambientale derivante dalla mancata o dalla insufficiente attività di trattamento dei reflui.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente: Valerio Calzolaio.

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

a seguito di riscontri effettuati, si è evidenziata una completa inefficienza della struttura tecnica del compartimento Anas di Perugia da cui dipende il raccordo autostradale Terni-Orte;

è da oltre sei mesi che al chilometro 56+500 la carreggiata nord, per una lunghezza di oltre 1 chilometro, è chiusa al traffico per un evento franoso di carattere ordinario, senza che siano stati realizzati ancora ad oggi interventi idonei ad una rimessa in esercizio;

tale raccordo risulta peraltro penalizzare sostanzialmente in questi giorni la direttrice Roma-Foligno-Nocera Umbra, cioè l'arteria principale di collegamento dell'autostrada A1 Milano-Napoli, ad Orte, con le zone terremotate umbre e marchigiane;

risulta inoltre che sarebbero state proposte dallo staff tecnico del compartimento, ed in particolare dai geologi del compartimento stesso, soluzioni e realizzazioni dimostrate del tutto inadeguate, con sperpero del denaro pubblico e, soprattutto, con un danno indiretto alla comunità per le penalizzazioni che la deviazione stradale, imposta per così lungo tempo e soprattutto nelle attuali infelici circostanze, origina —:

quali siano le motivazioni di tale inefficienza e di tale ritardo nel risolvere problemi tecnici di natura ordinaria, quale quello manifestatosi;

quali provvedimenti specifici intenda assumere nei riguardi dei responsabili, sia

come direzione lavori che come progettazione geotecnica, degli interventi risultati inefficaci;

se intenda richiedere un rendiconto dell'intervento per conoscere i costi complessivi che la comunità ha dovuto sopportare ed un rapporto specifico del responsabile compartimentale, che riferisca sulle responsabilità dei singoli in tale maldestra conduzione del lavoro pubblico.

(4-12996)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che il movimento franoso innescatosi al Km. 56+400 del raccordo autostradale Terni-Orte, senso di marcia Terni-Spoleto, non ha impedito che il traffico si svolgesse senza scambi di carreggiata, in quanto è stata posta in essere solamente una limitazione di larghezza del piano viabile.*

*Soltanto nella fase finale dell'intervento di risanamento e consolidamento del corpo stradale, e per il periodo strettamente necessario all'esecuzione dei lavori, è stato istituito il doppio senso di marcia sulla carreggiata direzione Spoleto-Terni.*

*L'Ente suindicato, riferisce inoltre che il movimento franoso in questione, avvenuto agli inizi dell'anno, è stato affrontato ripristinando una parte del corpo stradale in rilevato, per una profondità di mt. 4 ed una lunghezza di mt. 30.*

*L'intervento realizzato ha comportato l'asportazione della sovrastruttura e del rilevato mobilizzato e nel contempo si è provveduto a verificare la funzionalità del sistema fognario di raccolta e smaltimento delle acque zenitali che nel tratto dissestato è risultato ostruito.*

*Inoltre è stato ricostruito il corpo stradale in rilevato a partire dalla quota del piano campagna originario dove sono risultate assenti superfici di scorrimento e acqua, come già era stato riscontrato in un sondaggio geognostico eseguito in precedenza; dopo circa tre mesi dal primo evento, un periodo di intense piogge ha provocato un movimento franoso che ha interamente coinvolto la zona di valle del corpo stradale,*

*interessando i limi sabbiosi sottostanti — quest'ultimo per una profondità di circa mt. 2 — nonché i terreni antistanti il piede del rilevato.*

*Dalle indagini geognostiche, prontamente eseguite, il secondo evento è risultato di dimensioni e cinematisma difforni dal precedente dissesto anche se parzialmente coincidente come tratto di rilevato coinvolto e si è evidenziata una superficie di scorrimento così profonda da coinvolgere gli spessori suddetti.*

*L'ANAS comunica infine che in base ai dati acquisiti è stato individuato e già realizzato l'intervento che ha conseguito la stabilizzazione del movimento franoso mediante opera di contenimento profonda in rapporto ai maggiori volumi coinvolti dalla profondità della superficie di scorrimento.*

*Il 15 ottobre 1997 la strada è stata aperta al traffico in entrambi i sensi di marcia ed in condizioni di assoluta sicurezza.*

*L'Ente in parola ritiene quindi che gli interventi effettuati dal Compartimento di Perugia siano stati adottati calibrando le effettive esigenze delineatesi in tempi diversi ed in un contesto geomorfologico in continua evoluzione e che, quindi, gli eventi franosi in sé hanno rappresentato qualcosa di eccezionale rispetto a normali frane e, pertanto, non sembrano essersi verificati l'inefficienza o il ritardo oggetto dell'atto ispettivo.*

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

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

*sono già state sollecitate risposte in ordine a questioni, necessità ed urgenze che la situazione provocata dall'evento tellurico di questi giorni in Umbria ha originato, con particolare riferimento alla sicurezza della popolazione della Valle del Topino interessante gli abitanti di Nocera Umbra, Gualdo Tadino, Fossano di Vico e*

frazioni connesse, ma alle stesse non è stato dato concreto riscontro —:

quale sia la situazione della variante della strada statale n. 3 Flaminia in corrispondenza di Nocera Umbra, opera appaltata nel 1988 e, per vicissitudini tecnico-amministrative, ancora non arrivata a compimento, né resa neanche in parte funzionale;

quale sia la situazione degli interventi di completamento di tale variante, che risultano essere oggetto di ulteriori lungaggini amministrative, prive anch'esse di riscontri concreti;

quale sia la situazione del lotto successivo di suddetta variante, che risulta essere stato progettato, approvato ed in corso di appalto e sulla cui consegna lavori, nonostante le imprescindibili urgenze, sembrano sussistere ulteriori ripensamenti da parte dello stesso responsabile compartimentale, riguardanti anche la soluzione tecnica già approvata ed appaltata;

quale sia la situazione della progettazione degli ulteriori tratti successivi della Flaminia ed interessanti i comuni di Gualdo Tadino e Fossato di Vico, sui quali, per una evidente incapacità di coordinamento, il responsabile compartimentale Anas non è riuscito a pervenire, nonostante il periodo trascorso dall'incarico, a soluzioni univoche e definitive concilianti le diverse esigenze, sebbene le suddette progettazioni siano state affidate a professionisti esterni con gare di appalto;

quale sia la situazione del potenziale contenzioso che una gestione di tale tipo viene a provocare sia nei rapporti con le imprese aggiudicatrici dei lavori che nei riguardi degli stessi progettisti incaricati, ai quali, in corso d'opera, vengono mutate le condizioni originarie della prestazione;

quale sia la situazione dei due lotti di completamento della Rieti-Terni, che, con analoghe difficoltà prodotte dal responsabile compartimentale, continuano a subire lungaggini e ritardi nonostante i progetti esecutivi da parte dei professionisti incaricati siano stati presentati e rispondano

alle esigenze convenute nell'ambito della stessa direzione generale dell'Anas;

con quali garanzie possa essere affidata ad un responsabile compartimentale di tali caratteristiche la gestione delle emergenze relative alla viabilità dell'Umbria, alla luce degli ultimi avvenimenti e se le argomentazioni succitate non richiedano la nomina di una commissione ministeriale di inchiesta finalizzata ad accertare la veridicità di tali situazioni e le responsabilità eventualmente conseguenti

quali provvedimenti immediati intendano assumere per superare le suddette difficoltà nell'interesse delle popolazioni e delle comunità interessate da tale evento calamitoso. (4-13041)

*RISPOSTA. — In risposta alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che la variante alla SS. n. 3 « Flaminia », in corrispondenza dell'abitato di Nocera Umbra è in corso di ultimazione e verrà aperta completamente al traffico entro il corrente anno.*

*Al fine di consentire l'apertura della citata variante, si è resa necessaria la costruzione di una bretella di raccordo tra fine lotto e la SS n. 3 « Flaminia », a Nord di Nocera Umbra, che è stata ultimata. In tal modo l'Ente ha disposto l'apertura del primo tratto della variante stessa in data 19.11.1997.*

*Per quanto riguarda il completamento di tutti i lavori appaltati, l'ANAS riferisce che occorre realizzare un'opera di contenimento adiacente ad una delle rampe di svincolo di Nocera Sud per salvaguardare alcuni reperti archeologici rinvenuti durante i lavori.*

*Per quanto concerne il successivo lotto 4/B-1° Stralcio, è già stata esperita la gara di appalto e sono attualmente in corso le procedure di affidamento da parte dell'Ente che sta valutando le offerte c.d. « anomale ».*

*È stato precisato, pertanto, che risulta priva di fondamento la notizia secondo la quale siano in corso di redazione progetti in variazione della soluzione tecnica già approvata, appaltata ed in corso di affidamento.*

*Gli ulteriori tratti della via « Flaminia », sono articolati in tre lotti, denominati lotto 443 — secondo stralcio — lotto 5° e lotto 6°.*

*Per quanto riguarda il lotto 5°, di cui un tratto di Km. 1,250 è relativo al Comune di Nocera Umbra e il rimanente tratto riguarda il Comune di Gualdo Tadino, sono stati trasmessi gli elaborati progettuali al competente Provveditorato alle OO.PP., in data 3 luglio 1997; invece per i lotti A/B-2° stralcio e 6° (quest'ultimo relativo al Comune di Fossato di Vico) l'ANAS è in attesa della consegna degli elaborati progettuali da parte dei progettisti.*

*Tutto quanto suesposto al fine di indire la « Conferenza dei Servizi ».*

*In merito al contenzioso l'Ente fa presente che l'Impresa Torno, esecutrice della variante di Nocera (lotti 3/b e 4/a) ha eccepito riserve, che sono state respinte quasi totalmente.*

*Circa la progettazione della Rieti-Terni l'ANAS comunica che il progetto del 1° lotto, relativo allo svincolo del Raccordo Autostradale Terni-Orte ed E/45 (Terni-Perugia) è stato già trasmesso alla Regione Umbria per i provvedimenti di competenza.*

*Gli elaborati progettuali relativi al 3° lotto, compreso tra la strada comunale S. Lorenzo e S.S. 3 « Flaminia », sono stati recentemente trasmessi dal professionista al Compartimento per la viabilità di Perugia, per la verifica di competenza e successivi provvedimenti approvativi e, contestualmente, il Comune di Terni ha trasmesso in via preliminare gli stessi elaborati alla Regione.*

*Per lo studio della V.I.A. afferente i lotti 1° e 3° della Rieti-Terni l'ANAS ha in corso contatti con il Ministero dell'Ambiente in merito alla necessità di sottoporre o meno a tale valutazione i progetti di cui trattasi, in considerazione del fatto che gli stessi riguardano l'inizio e la fine di un lotto già costruito per la quasi totalità e che raggiungerebbe la piena validità operativa solo con la realizzazione dei lotti 1° e 3°.*

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

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

da notizie di stampa risulta che la gara di progettazione esperita dalla Regione Umbria, sulla base di una convenzione con l'Anas, per la redazione del progetto esecutivo del tratto stradale relativo alla variante alla SS n. 3 Flaminia, nel tratto Foligno-Spoleto, sia stata condotta al di fuori dei termini normativi che la legge impone per tali affidamenti;

in particolare, tale progettazione, risulterebbe essere stata aggiudicata in prima istanza ad una società in base al criterio del massimo ribasso; successivamente si sarebbe proceduto ad affidare la stessa progettazione ad altra società ricorrente, ricorrendo per tale seconda condizione ad un criterio diverso, basato sulle inderogabilità dai minimi tariffari previsti dalla legge n. 143 del 1949 e successive modificazioni;

l'adozione, in uno e nell'altro caso, di criteri oggettivamente contrastanti e penalizzanti la totalità degli altri concorrenti, rispecchierebbe una mancanza di trasparenza nella gestione del problema, che sarebbe stato condotto non adeguatamente per pervenire ad un affrettato affidamento;

la stessa procedura adottata in altre circostanze analoghe dalla regione ha infatti indotto lo stesso assessore proponente al ritiro del bando di gara ed alla ripubblicazione dello stesso nei termini corretti;

vi è, secondo l'interrogante, un potere statale di vigilanza sulle procedure segnate trattandosi di una gara espletata sulla base di una convenzione e relativa ad una opera di competenza statale —:

quale sia la procedura effettivamente seguita per l'espletamento della gara e in base a quali motivazioni e presupposti giuridici essa sia stata scelta;

per quali motivazioni non si sia proceduto, visto il presunto errore interpretativo degli offerenti, ad una ripubblicazione del bando anche in termini ristretti,

esplicitando i criteri di aggiudicazione, onde garantire la massima trasparenza;

quali economie derivino alla pubblica amministrazione dell'utilizzo di siffatte anomale procedure, e quali siano le giustificazioni tecnico-amministrative e legali della loro adozione. (4-13132)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che i rapporti che intercorrono con la Regione Umbria relativi al cofinanziamento della progettazione esecutiva della variante alla SS. 3 «Flaminia» nel tratto Foligno-Spoleto, risultano regolamentati da apposita Convenzione stipulata in data 2.8.1996.*

*Al riguardo l'ANAS fa presente che le procedure per l'affidamento delle progettazioni, regolamentate dalla predetta convenzione di cofinanziamento, vengono gestite esclusivamente dalla Regione Umbria come risulta espressamente stabilito dall'articolo 6 della convenzione stessa.*

*Pertanto, la competenza a rispondere ai quesiti posti nell'atto ispettivo spetta esclusivamente alla Regione Umbria.*

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

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

in data 19 agosto 1997 l'ANAS, in prospettiva di un ampliamento della strada provinciale — tronco San Martino/Siccomario/Mortara — comune di Tromello — invitava i proprietari dei terreni ubicati nel comune di Tromello (Pavia) alla cessione bonaria di alcune aree private;

i proprietari delle aree interessate, prima di allora, non erano stati portati a conoscenza dell'iniziativa Anas;

sul piano regolare generale del comune di Tromello non è stato riportato l'ampliamento della suddetta strada;

nel progetto di ampliamento della succitata strada è prevista la realizzazione

di uno svincolo di dimensioni faraoniche, mentre le dimensioni dello stesso potrebbero essere identiche a quelle dello svincolo esistente a poche centinaia di metri sulla stessa strada, e rispondente alle reali esigenze viabilistiche;

il nuovo svincolo, sovradimensionato rispetto alle necessità viabilistiche, è destinato ad arrecare disagi e problemi di raccordo alle esistenti proprietà pubbliche e private, complicando inoltre le possibilità di accesso alle varie attività della zona;

sull'intero territorio nazionale l'Anas con gli stessi investimenti potrebbe risolvere parecchi disagi che si manifestano da diversi decenni così come accade in provincia di Bergamo dove gli uffici stessi ne hanno segnalati molti che purtroppo non sono stati considerati per mancanza di fondi —:

quali ragioni abbiano indotto alla progettazione di uno svincolo sovradimensionato rispetto ad un incrocio di modeste esigenze viabilistiche;

quali siano i vantaggi ipotizzabili per il traffico viabilistico e per gli abitanti dell'area;

a quanto ammonti il costo della progettazione e della realizzazione dell'opera succitata;

per quale motivo sullo strumento urbanistico del comune di Tromello non sia stato indicato il progetto dell'Anas;

se si sia tenuto conto dell'impatto ambientale di tale opera. (4-13923)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che ha in corso i lavori di esecuzione della variante all'abitato di Tromello, in provincia di Pavia, regolarmente approvata dalle amministrazioni competenti, tra le quali il Comune stesso.*

*L'incrocio della nuova variante con altre strade esistenti, in parte comunali, e la S.P. n. 29 è stato risolto progettualmente mediante uno svincolo a rotatoria improntato*

*all'effettuazione di tutte le manovre possibili in condizioni di sicurezza, evitando pericolose conflittualità di traiettorie.*

*L'ANAS riferisce altresì che la soluzione progettuale, già approvata dagli Enti di competenza nel 1991, è stata recentemente oggetto di una riduzione concordata con il Comune di Tromello che offre notevoli vantaggi in termini di riduzione della superficie di esproprio, pur conservando il necessario livello di sicurezza.*

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

**MIGLIORI.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la popolazione della frazione di San Pellegrino, in comune di Firenzuola (Firenze), si trova in difficili condizioni di particolare disagio derivanti dalla realizzazione nel territorio del cosiddetto progetto di Alta Velocità, senza sufficienti precauzioni e misure di tutela di elementari diritti dei cittadini;

in particolare, si registra una forte pericolosità della strada statale n. 610, che attraversa il paese, per il grande ed incontrollato volume di traffico pesante;

si verificano emissioni inquietanti mentre l'igiene è minacciata da altissimo quantitativo di polveri;

si verificano, inoltre, forti esplosioni con vibrazioni notevoli, senza che la società Cavet, operante sul territorio, avverta preventivamente i cittadini —:

quali iniziative urgenti si intendano assumere per assicurare ai cittadini di San Pellegrino elementari livelli di sicurezza in presenza della realizzazione di una importante infrastruttura, la cui opera deve comunque rispettare ovi limiti di legge a tutela dei diritti base dei cittadini.

(4-13460)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le*

*Strade rappresenta che i disagi lamentati dalla popolazione di S. Pellegrino, in comune di Firenzuola, sono causati dai cantieri operanti alla realizzazione della linea ferroviaria «Alta velocità» e pertanto i quesiti inerenti tale problematica investono la competenza delle Ferrovie dello Stato S.p.A.*

*Per quanto concerne, invece, la S.S. 610 «Selice o Montanara Imolese» il Compartimento della viabilità di Firenze, al fine di migliorare la visibilità e la percorribilità della strada in alcuni tratti e il consolidamento delle opere di presidio, ha disposto n. 4 perizie, che sono state approvate dalla competente Commissione Consultiva Compartimentale in data 23.5.1997. Esse sono relative ad interventi previsti per interferenze con i lavori della linea ferroviaria alta velocità.*

*Tali lavori, di seguito elencati, riguardano:*

*1) Lavori di fornitura e posa in opera di barriera di sicurezza tra i Km. 62+626 e 77+981 in tratti saltuari L. 595.000.000;*

*2) Lavori per la salvaguardia del corpo stradale e la costruzione di opere di presidio tra i Km. 63+150 e 76+850 in tratti saltuari L. 1.570.324.000;*

*3) Lavori di consolidamento del corpo stradale tra i Km. 73+700 e 77+300 in tratti saltuari L. 2.903.600.000;*

*Le suddette perizie inviate all'ANAS potranno essere finanziate compatibilmente con le risorse a disposizione dell'Ente medesimo.*

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

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

la Superstrada Firenze-Pisa-Livorno rappresenta, pur con notevoli ed ormai

« storiche » insufficienze strutturali, un fondamentale asse di collegamento soprattutto per Empoli e la sua area;

recentemente l'Anas, si apprende dalla stampa, avrebbe assunto impegni progettuali per l'ammodernamento indispensabile dei due svincoli (Est-Ovest) della città di Empoli —:

quali ipotesi progettuali siano state presentate dall'Anas agli enti interessati;

quale tipo di accordo sia stato assunto in merito, considerando, tra l'altro, le implicazioni ambientali ed urbanistiche collegate;

quale tipo di conferma degli impegni finanziari in merito siano in grado l'Anas ed il Governo di fornire. (4-13722)

**RISPOSTA.** — *In risposta alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che il competente Compartimento della Viabilità di Firenze sta procedendo, in collaborazione con il Comune di Empoli e la Regione Toscana, all'esame delle diverse ipotesi di progettazione esecutiva al fine di migliorare la fruibilità degli attuali svincoli esistenti ad Est e Ovest di Empoli.*

*Non appena sarà raggiunto il consenso necessario, la soluzione prescelta verrà trasmessa agli Enti territoriali competenti a rilasciare i pareri e le autorizzazioni previsti dalla normativa vigente. Successivamente, tali progetti verranno inviati all'Ente medesimo, per poter essere inseriti nelle previsioni dei Piani Triennali futuri.*

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

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

sono stati deliberati 180 miliardi per il finanziamento della Variante di Certaldo in relazione alla strada statale n. 429 e 1.100 milioni per la redazione del progetto esecutivo del tratto Castelfiorentino-Empoli della stessa statale da anni necessari

tante di organici ed urgenti interventi di sicurezza e razionalizzazione;

il comune di Certaldo ha recentemente approvato il progetto preliminare di circonvallazione così di fatto nullificando l'accordo di programma comune-provincia di Firenze, nel quale tale circonvallazione si articolava in tre lotti nei quali solo il primo funzionale ma subordinato alla realizzazione contestuale del secondo;

il progetto del comune di Certaldo si connota come tendente alla realizzazione di una strada urbana non utile come raccordo della strada statale n. 429 —:

se l'Anas sia al corrente di tale progettazione;

se essa infici l'iter verso la nuova strada statale n. 429;

se i suddetti finanziamenti siano utilizzabili per la progettazione avanzata dal comune di Certaldo. (4-13724)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade comunica che nel piano triennale 1997/99 è prevista la realizzazione della variante di Certaldo per l'importo di L. 180 mld.. Attualmente sono in corso gli incontri tra gli Enti, competenti a rilasciare i relativi nulla-osta e le autorizzazioni per la definizione delle problematiche di natura ambientale ed idraulica.*

*Al termine di tali incontri verrà indetta la Conferenza dei Servizi, presso il Provveditorato alle OO.PP. della Toscana al fine dell'acquisizione dei pareri di rito.*

*Nel contempo l'Amministrazione Provinciale di Firenze di concerto con il Compartimento ANAS di Firenze ed in forza di una Convenzione ANAS-Regione ha affidato la progettazione dei lotti inerenti la razionalizzazione del tratto Castelfiorentino-Empoli. Pertanto tali lotti, unitamente alla variante di Certaldo fanno parte di un progetto di massima che prende in considerazione l'intera SS.429.*

*I progetti che saranno redatti, a tal fine, potranno essere proposti per essere inseriti nei successivi piani dell'Ente medesimo.*

*In merito alle iniziative del Comune di Certaldo riguardanti l'approvazione di una strada a prevalente carattere urbano, nulla risulta agli atti del Compartimento di Firenze.*

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

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

la strada statale 281, che congiunge il versante jonico della vallata del Torbido con il versante tirrenico della piana di Gioia Tauro, rappresenta ancora oggi, nonostante l'esistenza della strada a scorrimento veloce Jonio-Tirreno, un'importante arteria di comunicazione per tutte le popolazioni del vasto comprensorio da essa abbracciato;

la strada statale 281, oltre ad essere strada di servizio e di emergenza in alternativa alla citata strada a scorrimento veloce, in caso di interruzione di quest'ultima, costituisce una strada di servizio per la protezione civile e per le unità antincendio delle vaste aree montane, una strada interna al servizio delle popolazioni, a sostegno dell'agricoltura, del turismo e dell'agriturismo, una strada di accesso al confine settentrionale del parco nazionale dell'Aspromonte e una strada di collegamento con le altre arterie secondarie dei vari comuni da essa attraversati;

la strada statale 281 è stata considerata « di grado di priorità » nel piano regionale dei trasporti, approvato dalla regione Calabria;

la strada statale 281 è, a tutt'oggi, in uno stato di impercorribilità a causa dei mancati interventi di ripristino —:

quali urgenti iniziative intenda assumere, peraltro più volte sollecitate dall'interrogante, al fine di avviare un piano per il completo ripristino della viabilità di tutta la tratta della strada statale 281 conside-

rata e in particolare, del tratto Mammola-Cinquefrondi. (4-12421)

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

*Il collegamento stradale fra versante tirrenico e versante ionico, in corrispondenza della Piana di Rosarno e Marina di Gioiosa Ionica, era assicurato dalla SS. 281 « del Passo di Limina ». Con l'entrata in esercizio della Strada di Grande Comunicazione « Ionio-Tirreno », costruita e gestita dalla Provincia di Reggio Calabria, il traffico viene totalmente assorbito da quest'ultima, mentre la SS. 281 assolve al compito del collegamento locale tra vari centri.*

*In effetti negli ultimi anni si è ravvisata la necessità di procedere ad uno scambio di gestione fra ANAS e provincia di Reggio Calabria, da realizzarsi mediante statizzazione della S.G.C. « Ionio-Tirreno » e declassifica della SS.281, secondo quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada. Lo scambio di gestione, peraltro non ancora realizzato, nasce dalla considerazione che i due tracciati corrono quasi paralleli e in più punti si intersecano e si collegano tramite raccordi.*

*Per quanto riguarda in particolare la SS. 281, è stato segnalato che la stessa è stata interessata dagli anni 70 da eventi franosi che hanno comportato asportazione del manto stradale e interruzioni del tracciato, successivamente ripristinato. Inoltre, negli anni seguenti sono stati realizzati interventi nei tratti più disastrati, per evitare ulteriori danni al patrimonio stradale senza tuttavia poter intervenire su tutta la tratta disastata.*

*Nel periodo 1996-1997 l'attività dell'ANAS sulla SS. 281, nel tratto da Mammola a Cinquefrondi, si è caratterizzata attraverso le seguenti iniziative:*

*l'8.3.1996 è stata redatta la perizia n. 667 di L. 672.000.000 (lavori ultimati);*

*il 27.3.1996 è stata redatta la perizia n. 587 di L. 139.486.000 (lavori ultimati);*

*il 27.5.1996 è stata redatta la perizia n. 740 di L. 618.800.000 (in fase di aggiudicazione);*

il 3.2.1997 è stata redatta la perizia n. 807 di L. 400.000.000 (lavori aggiudicati).

Sono state redatte n. 3 perizie, la prima dell'importo di L.1.999.000.000 che prevede lavori per la riapertura al traffico del tratto compreso tra i Km. 25+000 e 31+000, le altre due, rispettivamente dell'importo di L.936.000.000 e L.576.000.000 che prevedono lavori per il rafforzamento del corpo stradale e la sicurezza della circolazione. Le stesse saranno sottoposte all'esame della Commissione consultiva Compartimentale di prossima convocazione.

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

OLIVERIO. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

a causa della grave carenza di personale, l'organizzazione del servizio degli uffici postali in provincia di Cosenza versa in una situazione di grave difficoltà;

nei giorni scorsi è stata assunta la decisione di sopprimere, sia pure provvisoriamente, il servizio pomeridiano in numerosi centri della provincia e ciò ha determinato disagi e comprensibili tensioni nelle popolazioni interessate;

nell'Epi della provincia di Cosenza si registra una carenza complessiva di personale dipendente di oltre trecento unità. Infatti, su un fabbisogno di 1738 unità lavorative (1040 area operativa — gestione e 698 area operativa — recapito), sono attualmente in forza 1536 unità (943 area gestione e 593 area recapito) con una carenza di 202 unità (meno 97 area gestione e meno 105 area recapito). A tale carenza bisogna aggiungere quelle relative ai quadri (meno 32), di altri servizi (meno 27), di personale distaccato altrove (11), i provvedimenti di pensionamento (oltre 30);

è evidente che di fronte ad una carenza di portalettere di questa entità, il servizio di recapito è posto in enorme

sofferenza con gravi ripercussioni per i servizi pubblici e privati;

altresì, per quanto riguarda i servizi di sportello, la carenza di personale si ripercuote nei servizi forniti al pubblico che, nonostante la buona volontà e lo spirito di sacrificio dei lavoratori dipendenti, sono notevolmente limitati e quindi lenti, ed inadeguati nella risposta agli utenti che in molti casi sono costretti a file interminabili;

a fronte di tale grave situazione, l'Epi di Cosenza non dispone di personale da utilizzare per garantire il servizio nei casi di assenza per ferie, malattie, eccetera, e ciò contribuisce ad aggravare la difficile situazione richiamata;

i processi di modernizzazione (automazione, innovazioni, informatizzazione, riorganizzazione) necessari per rendere competitiva ed efficiente un'azienda importante, per molti aspetti insostituibile, come l'Epi sono ancora molto lenti e ciò pesa negativamente sul sistema dei servizi, delle imprese, delle istituzioni locali;

alla luce di questa insostenibile situazione si impongono misure urgenti, strutturali e non provvisorie, a partire dalla integrazione del personale dipendente attraverso l'assunzione di giovani nelle varie forme consentite dalle leggi (es. contratti di formazione lavoro a pieno orario o a *part time*) —:

quali iniziative intenda assumere affinché l'ente poste italiane:

a) adotti misure urgenti e straordinarie per fare fronte alla grave situazione in cui versa l'azienda in provincia di Cosenza, anche attraverso la immediata integrazione del personale necessario ad un normale funzionamento dei servizi;

b) predisponga un progetto di modernizzazione dell'azienda in Calabria al fine di rendere più efficiente e competitivo il servizio in una regione nella quale l'ente Poste rimane un solido punto di riferimento, come si può evincere anche dai dati

disponibili sui depositi postali e le diverse forme di risparmio gestite dall'Epi.

(4-15078)

**RISPOSTA.** — Al riguardo si fa presente che l'ente Poste Italiane, ora società per azioni, ha posto la massima attenzione al problema della razionale distribuzione del personale tra le varie aree geografiche del Paese al fine di raggiungere l'obiettivo del recupero di produttività oltre al contenimento dei costi.

A tale scopo l'Ente ha precisato di aver elaborato un apposito piano che ha progressivamente portato alla riduzione del fabbisogno di personale operativo, fissato dall'Amministrazione p.t. in 204.000 unità nel 1993 e che l'ente ha rideterminato sulla base di criteri aziendalistici rigidamente ancorati all'equilibrio tra costi e ricavi.

Ciò premesso in linea generale, il ripetuto ente ha comunicato che la disponibilità di personale presso la sede della Calabria appare adeguata e complessivamente idonea a garantire un soddisfacente livello di esecuzione dei servizi.

Per far fronte alle assenze del personale derivanti da malattie, congedo, maternità o altro, la sede in parola fa ricorso all'assunzione di personale a tempo determinato o a prestazioni di lavoro straordinario, previo assenso degli interessati, adeguando così le risorse umane al flusso del traffico ed alle richieste della clientela.

Quanto alla lamentata politica recessiva che sarebbe stata adottata dalla dirigenza locale, l'ente ha precisato che la riduzione di orario presso alcune agenzie postali non è riconducibile ad una carenza di organico bensì all'adozione di sistemi operativi diversificati in relazione al traffico postale registrato nelle varie località, in modo da poter effettuare un riequilibrio nel rapporto domanda/offerta arrivando, dove ritenuto necessario, all'apertura degli uffici a giorni alterni o con orari limitati.

Tale organizzazione viene adottata salvaguardando la continuità e la qualità del servizio e previa consultazione con le amministrazioni locali e le OO.SS.

Il ripetuto ente ha precisato che in tale sede — in relazione allo sviluppo del turismo, dei trasporti e delle attività portuali —

sono in corso proficui contatti con le locali strutture amministrative, culturali, commerciali e industriali (Università, società Medcenter, gestione porto di Gioia Tauro, nucleo industriale di Crotona, ecc.) al fine di dare una più ampia diffusione e maggiore pubblicizzazione dei nuovi servizi forniti dall'EPI (pick-up, sistema "carnet" per servizio postacelere, possibilità di istituire uno "sportello avanzato" dei servizi p.t. nell'area del Nucleo Industriale di Crotona, ecc.).

L'ente ha precisato, infine, che nell'ottica dell'ammodernamento tecnologico delle proprie strutture operative, necessario per rendere competitiva ed efficiente l'Azienda, ha in fase di avanzata realizzazione il progetto di informatizzazione delle prime 4.000 agenzie postali; il citato progetto, articolato in quattro fasi di attuazione, prevede, per la regione Calabria, la informatizzazione delle più importanti agenzie di base entro il mese di agosto 1999.

Il Ministro delle comunicazioni:  
Antonio Maccanico.

**PECORARO SCANIO.** — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

con la risoluzione delle Nazioni unite del 3 marzo 1998, si è conclusa positivamente la pericolosa vicenda riguardante il possibile attacco americano contro l'Iraq, in seguito al diniego posto dal dittatore Saddam Hussein a far effettuare i sopralluoghi ispettivi dei commissari Onu nei suoi territori;

la riapertura della crisi tra Iraq e USA ha riproposto l'annosa problematica dell'inottemperanza del dittatore di quello Stato a rispettare le risoluzioni Onu riguardanti il suo non riarmamento e quelle tendenti a concedere maggiore democrazia al suo popolo, verso cui, anzi, lo stesso dittatore adotta un regime di vera criminalità, nel completo disprezzo di tutti i più elementari diritti dell'uomo;

non potendo trovare comunque seria giustificazione, procedere con atti bellici verso un governante per fargli cambiare la

linea di governo, sia pure per assicurare il rispetto dei diritti fondamentali dell'uomo alle popolazioni che governa, diventa necessario perseguire lo stesso fine con i mezzi democratici e previsti dai trattati internazionali oggi disponibili, primo tra tutti l'istituzione di un tribunale internazionale in cui chiamare a rispondere quel dittatore per i crimini commessi ed accertati —:

se non intenda avviare le opportune iniziative affinché venga istituito un tribunale internazionale atto a giudicare il dittatore dell'Iraq per i crimini contro l'umanità da esso commessi verso il suo popolo e verso altre popolazioni dei paesi arabi.

(4-16024)

**RISPOSTA.** — *Alla questione irachena, richiamata dall'Onorevole interrogante, il Governo italiano continua a prestare la massima attenzione, soprattutto per quanto attiene al tema dei diritti umani, nella convinzione che questo problema, nel rispetto della sovranità di tutti i Paesi, rappresenti una delle sfide della politica estera alla vigilia del nuovo secolo.*

*Per quanto concerne l'eventuale costituzione di un Tribunale Internazionale incaricato di giudicare il Presidente dell'Iraq per i suoi presunti crimini contro l'umanità commessi nei confronti della sua popolazione e di quella di altri Paesi arabi, essa non è prevista dalle Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza adottate durante e dopo la guerra del Golfo.*

*La decisione di costituire un simile Tribunale rappresenterebbe quindi una misura addizionale rispetto a quelle indicate alla fine del conflitto nella risoluzione 678. Tale iniziativa potrebbe peraltro incidere negativamente nel processo di reinserimento dell'Iraq nella Comunità Internazionale, che rimane l'obiettivo dell'azione italiana finalizzata ad una pronta cessazione dell'embargo contro l'Iraq non appena Baghdad provvederà ad adempiere a tutte le pertinenti Risoluzioni delle Nazioni Unite.*

*La costituzione del Tribunale dovrebbe inoltre poter contare sull'appoggio incondizionato dei Paesi della regione. Tuttavia,*

*proprio gli avvenimenti della crisi tra Iraq e Nazioni Unite dello scorso febbraio hanno evidenziato come il mondo arabo si stia allontanando da una posizione percepita come immotivatamente punitiva nei confronti dell'Iraq.*

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia.

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

nelle prime ore del 14 novembre 1997 una squadra di operai della Sirti, chiamata ad intervenire su un guasto sulla linea telefonica tra Salerno e Reggio Calabria, aprendo il tombino in cemento di una stazione amplificatrice interrata nei pressi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria all'altezza del chilometro 138 e 400, poco dopo l'uscita di Lauria nord, ha fatto i rilievi con l'esplosimetro e ha rilevato tracce di idrogeno solforato;

l'idrogeno solforato è un gas altamente tossico per inalazione, infiammabile ed esplosivo;

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stata chiusa al traffico in entrambe le direzioni e così pure la strada statale n. 104 che costeggia l'autostrada;

i vigili del fuoco, con un'operazione tempestiva e coraggiosa, hanno disinnescato il pericolo —:

l'esatta dinamica dell'accaduto;

se non si ritenga di effettuare verifiche, a scopo preventivo, su tutto il tratto autostradale. (4-13883)

**RISPOSTA.** — *In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade, in merito a quanto accaduto il 14.11.1997 sulla autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, ha riferito quanto segue.*

*A seguito di un guasto sulla linea telefonica TELECOM Salerno-Reggio Calabria, gli operai della Società SIRTI, addetti alla riparazione, rilevavano la presenza di idro-*

geno solforoso in una stazione amplificatrice interrata, adiacente al tracciato della A3; veniva, quindi, richiesto il sollecito intervento dei Vigili del Fuoco e della A.S.L. di zona per intraprendere gli interventi di sicurezza del caso e, inoltre, si rendeva necessaria l'interdizione del traffico su entrambi i sensi di marcia dell'autostrada, per evitare che eventuali incendi o deflagrazioni potessero coinvolgere gli utenti.

L'apertura della botola della stazione amplificatrice, eseguita dopo circa 6-7 ore dal rilevamento di gas, avveniva senza conseguenze; tuttavia, riferisce l'ANAS, si rilevava ancora la presenza di gas, per cui i Vigili del Fuoco provvedevano al "lavaggio" della camera stagna.

Il tratto autostradale è stato poi riaperto al traffico e la ditta incaricata dalla TE-LECOM ha successivamente provveduto ad effettuare le riparazioni necessarie.

L'Ente medesimo riferisce infine che il proprio Ufficio, competente per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, ha invitato la TE-LECOM ad effettuare, a scopo preventivo, la verifica dell'intera tratta autostradale.

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

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

sulla strada statale dello Stelvio, nel tratto di montagna compreso tra Trafoi e il passo dello Stelvio, a seguito di piccole frane locali causate da intemperie, da ormai quasi dieci anni la sede stradale è ridotta in due punti ad una sola carreggiata;

questa limitazione di transitabilità, oltre ad ostacolare il traffico automobilistico, ha reso e rende tuttora impossibile su quel versante il passaggio di pullman;

la prestigiosa località alpina dello Stelvio (che nei mesi estivi dà lavoro a circa quattrocento persone) ha subito e subisce per effetto di tale minore accessibilità stradale la perdita di un cospicuo numero di turisti in pullman: sia dei turisti

(in particolare svizzeri, austriaci e tedeschi) intenzionati dalla Val Venosta a fare una puntata sul passo più alto d'Europa, sia dei turisti appassionati dei giri alpini (ad esempio, le agenzie di viaggio svizzere hanno ormai eliminato dal catalogo l'una volta famoso giro dei tre passi: Maloja, Stelvio, Resia) —:

per quale motivo l'Anas non ha proceduto — per quasi dieci anni — al ripristino della piena percorribilità della strada statale dello Stelvio;

se e quando siano previste le riparazioni necessarie per assicurare tale percorribilità. (4-12555)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che la SS. n. 38 « dello Stelvio » nel tratto compreso tra Trafoi e Passo Stelvio, presenta caratteristiche plano-altimetriche di rilevante ed eccezionale difficoltà che a volte pregiudicano la stabilità e percorribilità.

Nel 1995 è stato effettuato uno studio lungo il tratto che va da Passo Stelvio a Spondigna (innesto SS.40 « del Passo Resia »), dal quale è emerso che per un radicale intervento di miglioramento viabile all'epoca occorrevano in totale L. 22.441.000.000 che rapportati a oggi corrispondono a L. 25.000.000.000 circa.

L'ANAS riferisce inoltre che opere stralcio sono tuttora in esecuzione con i fondi a disposizione per la manutenzione straordinaria, ma per consentire l'agevole percorribilità ai pulmann turistici nel tratto di alta montagna, che va da Passo Stelvio a Trafoi, occorrerebbe intervenire su quasi tutti i tornanti.

In particolare due punti sono i più critici: per il primo, ubicato al Km. 140, è all'esame dei competenti Organi Tecnici un progetto che prevede la eliminazione del senso unico alternato, migliorando sostanzialmente la percorribilità dei tratti di stradale a ridosso del nuovo manufatto che si propone in sostituzione dell'attuale ponte Bailey.

*Per il secondo, ricadente in località "Rocca Bianca", è in fase di studio la progettazione di adeguamento.*

*Atteso l'elevato impegno finanziario delle possibili soluzioni, l'Ente suindicato sta procedendo — di concerto con la Provincia Autonoma di Bolzano — alla stesura di un progetto esecutivo per la costruzione di un semi viadotto; trattandosi di una zona in frana di vaste dimensioni, l'elaborazione progettuale si palesa particolarmente complessa, dato che richiede studi propedeutici ad alto livello di specializzazione ed oneri di intervento notevoli.*

*L'Ente Nazionale per le Strade fa infine presente che nell'elenco delle nuove opere concordate in precedenza con la Provincia autonoma di Bolzano, la cui esecuzione rientra nel Piano triennale 1997/1999, figura, tra le altre, l'intervento al Km. 141 per la costruzione di una galleria artificiale paramassi, avverso la cui aggiudicazione sono stati presentati ricorsi giurisdizionali.*

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

PROCACCI. — Al Ministro della sanità.  
— Per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1986 n. 189, recante « Approvazione del regolamento di amministrazione per la Guardia di finanza », all'articolo 228 prevede che « i quadrupedi affetti da morbo o lesione inguaribile, che li renda non più idonei a qualsiasi servizio, su autorizzazione del comando generale, sono abbattuti o ceduti gratuitamente, quale materiale di studio, ad una facoltà di medicina veterinaria o ad altri istituti scientifici »;

il successivo decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 116, che regola la sperimentazione sugli animali, obbliga gli stabilimenti autorizzati a rifornirsi di animali solo da allevamenti appositamente autorizzati a tale scopo —:

quanti cani siano stati abbattuti o ceduti alla sperimentazione in ottempe-

ranza del decreto del Presidente della Repubblica n. 189, a quali istituti, per quali sperimentazioni;

se e quali altri corpi (polizia di Stato, carabinieri, Guardia forestale, eccetera) prevedano cessioni simili di cani impiegati per servizio;

se non ritenga di far modificare la seconda parte dell'articolo 228 citato e di ogni altro regolamento di altri corpi, prevedono la cessione a privati cittadini, in modo da consentire ai cani usati per scopi di controllo di passare in vita i rimanenti anni, sia per motivi etici sia per non permettere la violazione del decreto legislativo citato da parte di un'amministrazione pubblica. (4-03203)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione parlamentare in esame sulla base degli elementi fino ad oggi comunicati dalle Amministrazioni pubbliche che detengono cani da impiegare per servizi di Istituto.

Secondo quanto riferito dalla Direzione di Veterinaria e Cinofili del Comando Generale della Guardia di Finanza, risulta che nessun cane divenuto inidoneo al servizio per morbo o lesioni inguaribili sia stato ceduto, quale materiale di studio o per altri fini scientifici, ad una Facoltà di Medicina veterinaria o ad altri istituti scientifici.

La Guardia di Finanza ha inteso sottolineare che, di fatto, la seconda parte dell'articolo 228 del decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1986, n.189 non ha mai ricevuto concreta applicazione, preferendo il Comando Generale, di volta in volta, autorizzare l'abbattimento con metodi eutanasici dei cani non più idonei al servizio.

Nel 1995, il numero degli animali abbattuti, in quanto affetti da malattie incurabili e con gravi sofferenze in atto, è stato di 26 su 530 complessivamente in forza.

Più in generale, è opportuno segnalare che lo stesso Comando Generale della Guardia di Finanza ha comunicato che un apposito gruppo di lavoro, alla luce del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, sta provvedendo alla rideterminazione globale

del Regolamento di Amministrazione per la Guardia di Finanza, approvato con il citato decreto del Presidente della Repubblica n. 189/86.

In tale contesto, l'articolo 228 appare riformulato nel senso di permettere che i quadrupedi non idonei al servizio per patologie irreversibili, a seguito di autorizzazione del Comando Generale della Guardia di Finanza, vengono ceduti gratuitamente a privati ovvero siano abbattuti, in presenza di gravi stati di sofferenza, con mezzi eutanasici.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Bruno Viserta Costantini.

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

alla interrogazione con risposta in Commissione n. 5-01623, pubblicata sull'allegato B n. 150 del 3 febbraio 1997 (Ponte di S. Benedetto Po — provincia di Mantova) compare nel testo della risposta che il ponte di Ostiglia sulla strada statale n. 12 non è in ottime condizioni e con limitazione di carico e che per esso è prevista una parziale ristrutturazione;

l'Anas ha più volte affermato in modo generico la stessa cosa per giustificare la costruzione di un nuovo ponte baricentrico tra S. Benedetto Po e Ostiglia;

il ponte di Ostiglia non ha alcuna limitazione di carico;

l'Anas non ha mai comunicato al sindaco di Ostiglia la situazione del ponte in modo dettagliato —:

quale sia, con precisione, la situazione del ponte di Ostiglia (provincia di Mantova);

se non si ritenga che l'Anas debba comunicare immediatamente al sindaco di Ostiglia tutti i dati in suo possesso;

se non si ritenga che l'Anas debba, dopo quasi dieci anni di incuria, intervenire sul ponte di San Benedetto Po in modo da ripristinarne la portata originale

anche con risorse aggiuntive ai dieci miliardi previsti dal piano triennale Anas e risolvere, nella chiarezza, eventuali e non conosciuti problemi del ponte di Ostiglia. (4-12367)

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

Il ponte di Ostiglia presenta una carreggiata molto ristretta ed è in comunione con la linea ferroviaria Bologna-Verona; con l'ipotizzato trasferimento della sede ferroviaria su nuovo ponte e l'apertura di una nuova carreggiata, da destinarsi alla viabilità veicolare, occorrerebbe procedere al rifacimento dell'impalcato, gravando ulteriormente sulle esistenti pile e fondazioni.

Queste ultime sono state oggetto di recenti indagini conoscitive sullo stato di conservazione che hanno evidenziato la necessità, in caso di allargamento ed appesantimento del ponte, di un rafforzamento molto costoso.

Per ciò che concerne il ponte di San Benedetto Po, è attualmente in via di ultimazione il progetto esecutivo per le opere di ristrutturazione e riqualifica.

A causa di deficienze strutturali, il ponte, anche a riqualifica avvenuta, non potrà essere classificato di 1<sup>a</sup> categoria secondo la normativa vigente; l'attuale limitazione di carico di 15 tonnellate di massa complessiva, a pieno carico, sarà però aumentata e probabilmente sarà possibile il transito ai mezzi con carico di 12 tonnellate per asse, a norma del Codice della Strada, sarà quindi vietato soltanto il passaggio dei mezzi d'opera, dei trasporti eccezionali e dei mezzi militari.

L'ANAS riferisce infine che, da quanto sopra esposto, emerge l'opportunità di prevedere la realizzazione di un ponte, da ubicare in posizione intermedia tra i due esistenti, in zona da concordare con gli Enti locali ed in armonia con il Piano provinciale della viabilità, che abbia le caratteristiche necessarie per sopportare un traffico anche di tipo pesante e a carattere eccezio-

nale, alleggerendo i carichi degli altri attraversamenti.

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

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

nel 1989 il Genio civile opere marittime di Palermo realizzò, per conto dell'assessorato ai lavori pubblici della regione siciliana, un progetto di costruzione del molo foraneo nell'isola di Marettimo, che prevedeva la collocazione di due massi cellulari di metri 25 x 12 x 7 da disporre a « L »;

la realizzazione dell'opera fu affidata all'impresa Sailem spa di Palermo e all'associata Romano spa di Trapani. Quest'ultima, impegnata per lo più nella prima parte della realizzazione, solo a distanza di due anni (nel 1991) e solo dopo un complicato iter, anche giudiziario, ottenne quanto necessario ad avviare i lavori;

in seguito alla constatata impossibilità di eseguire i lavori mantenendo attivo, nel frattempo, il servizio di nave traghetto fra Trapani e la stessa Marettimo, fu disposta, essendo indisponibile l'unica area di attracco a causa dei lavori, la costruzione di una banchina provvisoria, che rimase quasi completamente inutilizzata per le condizioni meteo-marine che, particolarmente nei mesi invernali, rendevano difficile il suo utilizzo da parte del traghetto, il quale continuò ad ormeggiarsi presso la vecchia banchina, ostacolando i lavori;

i primi cinque anni di attività proseguirono fra ritardi, mancanze della pubblica amministrazione e, in particolare, del Genio civile opere marittime di Palermo che aveva la responsabilità della realizzazione dell'opera. A evidenziare lo stato di totale disinteresse fu anche il ritardo nella nomina di un « responsabile del procedimento » da parte dell'assessorato regionale ai lavori pubblici, nomina che fu forma-

lizzata solo nel 1996 a distanza di tre anni dall'approvazione della relativa legge regionale;

il posizionamento ed il riempimento dei cassoni cellulari furono iniziati nel maggio del 1996 e continuarono fino al novembre dello stesso anno. In questo arco di tempo, comunque, l'opera proseguì a rilento per le cattive condizioni meteorologiche, che rendevano necessario l'attracco del traghetto di linea presso la vecchia banchina;

nel novembre del 1996 i lavori furono definitivamente interrotti per il mancato riconoscimento dei danni economici all'impresa Romano spa che determinò, addirittura, il tracollo finanziario della stessa;

nell'estate del 1997 il contratto dei lavori fu rescisso da parte dell'Assessorato regionale ai lavori pubblici, dietro richiesta del Genio civile opere marittime. Quest'ultimo, inoltre, richiese lo stanziamento di un ulteriore finanziamento al fine di « eliminare stato pericolo incolumità e ripristinare condizioni minime sicurezza navigazione » —:

quali provvedimenti intenda adottare, direttamente o intervenendo presso i competenti uffici della regione siciliana, per:

a) individuare eventuali responsabilità dell'ufficio Genio civile opere marittime di Palermo e di ogni altro ente coinvolto nel procedimento;

b) verificare quali cause abbiano determinato il prolungamento dei lavori che dovevano essere realizzati in pochi mesi e che, invece, si sono protratti per ben otto anni;

c) individuare quali comportamenti della pubblica amministrazione abbiano determinato il ripetuto verificarsi di ritardi nell'emissione dei finanziamenti, cosa che ha causato il tracollo economico ed il successivo fallimento dell'impresa associata Romano spa di Trapani;

d) assicurare i collegamenti indispensabili al mantenimento di decenti condizioni di vita sull'isola di Marettimo, e ciò

anche nell'attuale momento, caratterizzato dalla mancanza dei requisiti minimi di sicurezza per l'attracco del traghetto e dall'atteggiamento della Siremar, che non garantisce l'attracco se non in condizioni meteo-marine di assoluta calma. (4-13323)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ufficio del Genio Civile di Palermo ha riferito sull'andamento dei lavori relativi al 1° lotto del molo foraneo dell'isola di Marettimo, delimitato fra le progressive ml. 97,00 e ml. 167,30 nonché sulle motivazioni che hanno condotto alla autonoma interruzione dei lavori stessi da parte dell'Impresa appaltatrice.*

*In particolare, la determinazione dell'Impresa, costituita dal R.T.I. Sailem S.p.A. e Romano S.p.A., rappresenta l'apice di una recidiva inadempienza agli svariati Ordini di Servizio emessi dalla Direzione Lavori, che ha indotto legittimamente il predetto Ufficio a ricorrere alla procedura di rescissione contrattuale per grave negligenza dell'Impresa ed avanzare al competente Assessorato Regionale dei LL.PP. nella qualità di Ente Finanziatore dell'opera, richiesta in tal senso, evidenziando anche i motivi che hanno indotto detto Ufficio a disconoscere i danni provocati dalle mareggiate a quelle opere non eseguite a sagoma piena.*

*A giudizio dell'Ufficio stesso, tali danni sono addebitabili alla mera disattenzione dell'impresa alle disposizioni impartite dalla D.L. che imponevano il prioritario e logico posizionamento del secondo cassone cellulare in modo da costituire il naturale contenimento del pietram di saturazione dei vuoti a tergo dei due cassoni.*

*Così operando si sarebbe impedito alle mareggiate di disperdere buona parte del pietrame già collocato.*

*Le mareggiate, infatti, hanno imperversato nel mese di dicembre 1996 mentre il secondo cassone cellulare è stato collocato nel mese di marzo 1997.*

*Per quanto concerne i danni provocati dalle mareggiate ad opere finite, quali l'attracco provvisorio, il citato Ufficio ha assunto posizione diversa e riconoscendo i danni derivanti dall'evento calamitoso, in considerazione della loro lieve entità, ha*

*manifestato la possibilità di eseguirne la riparazione nell'ambito delle somme progettuali.*

*Da quanto fin qui esposto l'Ufficio ritiene di non avere alcuna responsabilità nelle vicende che hanno condotto l'Impresa Romano al tracollo finanziario, certamente non determinato dai ritardi od insolvenze della Pubblica Amministrazione.*

*Infatti l'Amministrazione ha puntualmente effettuato i pagamenti contrattualmente spettanti, anzi, in deroga alle stesse clausole contrattuali, l'Assessorato Regionale ai LL.PP. ha acconsentito ad effettuare pagamenti in acconto di importo inferiore a quello minimo contemplato in contratto.*

*Ciò dimostra che l'Impresa appaltatrice, nei limiti consentiti dalla legge, ha sempre incontrato la massima disponibilità da parte di tale Ufficio e dell'Ente finanziatore per cui le cause del fallimento dell'impresa Romano S.p.A. sono da ricercare altrove.*

*Per quanto riguarda l'affermazione che la rescissione del contratto sia avvenuta nell'estate del 1997, il menzionato Ufficio ha precisato che a tutt'oggi, non risulta che l'Assessorato Regionale dei LL.PP. abbia emesso il relativo decreto di rescissione.*

*Infatti nella riunione del 24.09.97 tenutasi fra le parti interessate all'opera (Assessorato Regionale LL.PP., Ispettorato Tecnico dell'Assessorato Regionale LL.PP., Capitaneria di Porto di Trapani, Comune di Favignana, rappresentate della Comunità isolana di Marettimo e Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo) si è preso atto del fallimento del "bonario accordo" tentato dall'Assessorato LL.PP. nei confronti dell'impresa appaltatrice e lo stesso Assessorato ha manifestato il proprio orientamento verso la rescissione contrattuale che, attualmente, non risulta ancora formalizzata.*

*L'ufficio suddetto ha, infine, precisato di non aver avanzato alcuna richiesta di ulteriore stanziamento di fondi al fine di eliminare lo stato di pericolo dell'attracco nell'isola.*

*Probabilmente, l'equivoco è sorto dalla inesatta interpretazione della relazione istruttoria redatta dall'Ufficio in conseguenza della rescissione del contratto ai*

sensi dell'articolo 27 del Regolamento n.350/1895, nella parte che testualmente si cita.

"Al riguardo dell'esecuzione d'ufficio dei rimanenti lavori, stante la loro indifferibilità ed estrema urgenza, al fine di porre rimedio con prontezza allo stato di pericolo in atto, sia per le opere realizzate sia per la pubblica incolumità, si richiede fin d'ora l'autorizzazione alla presa in possesso dei lavori e del cantiere abbandonato ed alla sola esecuzione, nel rispetto dell'articolo 30 del regolamento n.350/1895, a trattativa privata, con il rito della somma urgenza di cui all'articolo 70 del medesimo regolamento, mediante idonee imprese di fiducia dell'Amministrazione da selezionare previo esperimento di apposita gara esplorativa preliminare, in grado di eliminare con prontezza i pericoli e completare funzionalmente i lavori nel più breve tempo possibile".

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

RICCIO. — Al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che:

il signor Raffaele Bove, nato in Castel San Giorgio (Salerno) il 13 novembre 1915, riceveva, in data 20 gennaio 1997, la visita di un esattore della Srt (Servizio riscossione dei tributi) spa - sportello di Isernia che esigeva il pagamento di un tributo di lire 16.000, di cui sarebbe stato debitore l'omonimo Raffaele Bove, nato in Castel di Sangro (L'Aquila), il 12 novembre 1915;

a nulla valevano le rimostranze sulla non identità di persona e sul fatto che il tributo preteso avrebbe riguardato un immobile posto in provincia di Caserta, nella quale l'intimato non vantava proprietà alcuna;

l'esattore procedeva persino a pignoramento;

il signor Alfredo Bove, figlio dell'intimato, si determinava al pagamento, nonostante esso non fosse dovuto;

ben si comprende l'agitazione procurata in una persona dell'età di oltre ottanta anni;

episodi del genere vanno verificandosi con sempre maggiore frequenza, per cui andrebbe condotta una seria indagine onde verificare se essi si realizzino sempre nel rispetto della vigente normativa e se non sia possibile evitare situazioni imbarazzanti, soprattutto se rapportate alla esiguità delle somme pretese —:

quali iniziative intenda assumere per porre termine ad episodi come quello segnalato, già oggetto di discussione nella rubrica televisiva di Rai tre « Mi manda Lubrano ». (4-12678)

RISPOSTA. — Con l'interrogazione cui si risponde la S.V. Onorevole, nel rappresentare un caso di omonimia in base al quale è stato chiesto erroneamente da parte del Servizio riscossione dei tributi di Isernia il pagamento di un tributo di lire 16.000 al Sig. Raffaele Bove, nato a Castel S. Giorgio il 13 novembre 1915, anzichè al Sig. Raffaele Bove, nato a Castel di Sangro il 12 novembre 1915, chiede di conoscere quali iniziative intenda assumere l'Amministrazione Finanziaria al fine di porre rimedio ad episodi simili.

Al riguardo, si osserva che dai chiarimenti forniti dal Servizio Riscossione dei Tributi s.p.a. alla Direzione Regionale delle Entrate per il Molise, risulta che il medesimo servizio ha ricevuto, dal concessionario della riscossione per la provincia di Caserta (Banco di Napoli), delega per la riscossione del ruolo a carico del Sig. Raffaele Bove nato a Castel di Sangro il 12.11.1915, per il pagamento di sanzioni amministrative e, conseguentemente, di aver regolarmente notificato al medesimo contribuente il relativo avviso di mora.

Tuttavia, nell'espletamento degli atti esecutivi per la riscossione del credito, l'Ufficiale della riscossione, incaricato degli adempimenti, si è recato presso l'abitazione dell'omonimo contribuente, sig. Raffaele Bove nato a Castel S. Giorgio il 13 novembre 1915.

*L'errore è da attribuirsi, con ogni probabilità, alla circostanza che presso il Servizio Riscossione Tributi s.p.a., concessionario per la provincia di Isernia, risulta soltanto il nominativo di tale ultimo contribuente.*

*Pertanto, l'Amministrazione Finanziaria, pur constatando che la procedura per la riscossione dei ruoli è stata espletata regolarmente, non può non rilevare che l'errore determinato dall'ufficiale della riscossione ha indubbiamente causato disagi nei confronti del contribuente estraneo alla vicenda.*

*Ciò posto, il competente Dipartimento delle Entrate ha comunque invitato la Direzione regionale della Campania, Sezione staccata di Caserta, a porre in essere i provvedimenti necessari per evitare che casi del genere possano ripetersi in futuro.*

Il Ministro delle finanze: Vincenzo Visco.

**RICCIO.** — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

la Corte dei conti della regione Molise, con sentenza n. 50 del 1997 depositata in segreteria il 30 gennaio 1997, adeguandosi alla decisione presa dalla Corte dei conti a sezioni riunite e deliberata con sentenza 99/C del 13 giugno 1994, ha accolto il ricorso 452/PC promosso dal pensionato Gentile Antonio, nato a Bojano il 16 aprile 1914 ed ivi residente in via Biferno, 43 — matricola 032585, fascicolo 059005 — avverso il prelievo mensile di tutta la quota di pensione Inps operata dall'istituto dei postelegrafonici sulla pensione dallo stesso corrisposta maggiorata di interessi e rivalutazione monetaria;

a seguito di detta sentenza, il predetto istituto, nel mese di aprile 1997, ha restituito al Gentile Antonio la somma di lire 43.670.285 corrispondente a quanto indebitamente trattenuto dalla data di collocamento in pensione fino a detto mese;

nel computo non sono compresi gli interessi e la rivalutazione monetaria

espressamente indicati nel dispositivo della richiamata sentenza;

senza risposta sono rimaste le molte richieste del creditore, volte a sollecitare il pagamento di tali interessi e rivalutazione monetaria spettantigli —:

quali iniziative intenda assumere per far sì che il pensionato riceva tutto quanto a lui dovuto, ponendo termine ad un comportamento che pare all'interrogante di autentico sciacallaggio nei confronti di un cittadino inerme. (4-13840)

**RISPOSTA.** — *Al riguardo l'Istituto postelegrafonici ha comunicato che la pratica relativa al signor Gentile Antonio risulta definita.*

*Ed invero, nello scorso mese di febbraio, allo stesso, oltre alla pensione, è stata liquidata la somma di L. 60.525.285 a titolo di interessi.*

Il Ministro delle comunicazioni:  
Antonio Maccanico.

**PAOLO RUBINO.** — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il 12 dicembre 1989 il Compartimento per la viabilità dell'Anas-Bari redigeva il progetto n. 5269 relativo ai « lavori di ammodernamento dei collegamenti della SS n. 100 e del casello autostradale di Taranto con le SS n. 7 e 106 jonica dir. », dell'importo di lire 37.000.000.000;

detto progetto riceveva tutti i pareri richiesti dalla normativa vigente, ivi compresi quelli della Sovrintendenza ai beni culturali ed ambientali per la Puglia (voto n. 11394 del 13 settembre 1989) e della Sovrintendenza archeologica di Taranto (nota n. 3084 del 20 marzo 1989);

in data 2 gennaio 1991, con decreto del Ministro dei lavori pubblici — Presidente Anas — n. 1467, tale progetto veniva approvato anche ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 1/1978, stante l'indifferibilità e l'urgenza;

con tale decreto veniva tra l'altro stabilito il termine di 360 giorni per l'inizio dei lavori;

tutti i termini dettati dal citato decreto del Ministro dei lavori pubblici sono stati ampiamente disattesi, con conseguenti ulteriori gravi danni per la comunità di Palagiano, che ha visto allungarsi in questi anni la già spaventosa sequela di morti e feriti sulla statale 106-dir, che taglia in due l'abitato;

dopo cinque lunghi anni ed innumerevoli iniziative di sollecito, mobilitazioni e proteste dell'intera collettività si è finalmente giunti all'emanazione di tutti i nulla-osta e pareri previsti dalla legge;

da circa tre mesi, le Commissioni V.I.A. regionale e nazionale, per quanto di rispettiva competenza, non riescono ancora ad ultimare l'esame della pratica e quindi a determinarsi;

la zona in oggetto e l'intera provincia di Taranto è fortemente penalizzata nelle sue possibilità di sviluppo dalla grave arretratezza delle vie di collegamento con il resto del Paese, determinandosi così un altissimo tasso di disoccupazione al limite dell'emergenza sociale, per cui l'immediata cantierizzazione di quest'opera costituirebbe una prima significativa boccata di ossigeno —:

quali iniziative intenda adottare al fine di attivare tutti i procedimenti opportuni perché si possa giungere in tempi strettissimi alla convocazione delle Commissioni V.I.A., al loro definitivo pronunciamento ed alla immediata cantierizzazione dell'opera. (4-00768)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS ha comunicato che il progetto n. 5269, redatto dal Compartimento ANAS di Bari e relativo ai « lavori di ammodernamento dei collegamenti della S.S. n. 100 e del casello autostradale di Taranto con le SS. n. 7 e 106 Jonica dir. », è stato appaltato per un importo totale di £. 37 miliardi.*

*Detti lavori, iniziati tempestivamente, sono allo stato di avanzamento per circa il 60 per cento.*

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

SAIA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei lavori pubblici. — Per sapere —* premesso che:

già pochi giorni fa con atto ispettivo n. 4-11016 del 19 giugno 1997 si interrogava il Governo sulle precarie condizioni delle autostrade abruzzesi, con particolare riferimento alle autostrade A24 e A25 ove sono aperti numerosi cantieri di lavoro che rendono pericoloso il percorso ed allungano i tempi di percorrenza;

si approfittava comunque per segnalare come tutte le autostrade abruzzesi siano malgestite e mantenute in condizione di precarietà;

a conferma di quanto asserito nella premessa della suddetta interrogazione si aggiunge la gravissima situazione creata nell'autostrada A14, nel tratto compreso tra Chieti-Pescara ovest e Pescara sud, nella giornata di sabato 28 giugno 1997, quando a causa dell'intenso traffico in direzione sud (legato al primo grande esodo estivo) e di una inopportuna interruzione di carreggiata, si è verificato un gravissimo incidente che ha coinvolto oltre venti automobili, con numerosi feriti, che ha causato un grave intasamento del traffico con una condizione di panico diffuso dovuto anche al caldo intenso, alla presenza di numerose gallerie e di numerosi mezzi di soccorso;

è ancora più grave il fatto che, a distanza di circa tre ore dall'incidente avvenuto alle ore 15, ed esattamente alle ore 18, non era stato assunto alcun provvedimento di deviazione del traffico tanto che l'interrogante in persona si è immesso in autostrada dal casello di Pescara ovest

rimanendo intrappolato per oltre un'ora in una coda quasi ferma lunga molti chilometri;

si ha notizia che solo dopo ben quattro ore, intorno alle 19, sarebbe stato deciso di interrompere provvisoriamente la corsia sud per far defluire il traffico nell'altra corsia —:

quale valutazione dia il Governo di quanto accaduto;

se non ritenga il Governo che tutti e, in primo luogo, coloro che gestiscono le autostrade, dovrebbero contribuire ed assicurare condizioni di maggior sicurezza ed a prevenire, per quanto possibile, gli incidenti;

se non ritenga inammissibile che lavori di manutenzione ordinaria vengano eseguiti in periodi, come quelli delle ferie, nei quali il traffico si fa particolarmente intenso;

per quale motivo, allorché la situazione si è drammaticamente aggravata a causa del « maxitamponamento », nessuno sia intervenuto per bloccare gli ingressi da Pescara ovest-Chieti, direzione sud, e perché solo quattro ore dopo l'incidente si è provveduto a trovare una soluzione per decongestionare il traffico;

chi siano i responsabili della scellerata gestione delle autostrade abruzzesi, sia quelle della Sara sia quelle dell'Iri-Italtat, che hanno consentito su tali arterie un numero incredibile di cantieri di lavoro in un periodo in cui il traffico è particolarmente intenso, senza neanche adottare elementari misure di prevenzione, come ad esempio quella di fare eseguire i lavori, ove possibile, nelle ore notturne;

se si ritenga giusto che il Governo lasci completa discrezionalità ai concessionari sulla gestione delle autostrade, senza minimamente curarsi dei risvolti che una gestione sconsiderata, come quella delle autostrade abruzzesi, crea sulla sicurezza del traffico;

per quale motivo le condizioni delle autostrade abruzzesi non vengano ade-

quate a quelle delle altre regioni (a partire dalla segnaletica, dai servizi, eccetera);

quali iniziative intenda assumere il Governo nel merito delle questioni denunciate. (4-11408)

SAIA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

in questi ultimi giorni si è fatta particolarmente precaria la situazione delle autostrade abruzzesi e in particolar modo quella della A-24 e A-25 che collegano Pescara e l'Aquila con Roma;

in particolare nel tratto Pescara-Roma, di circa 180 chilometri, vi sono una serie di interruzioni che rendono estremamente disagiata il percorso per gli utenti ed allungano di molto i tempi di percorrenza;

a conferma di quanto su detto si fa presente che nella giornata di oggi, nei suddetti 180 chilometri vi erano interruzioni per lavori (alcune delle quali da molti giorni), nei seguenti tratti: *a)* tra uscita di Chieti ed autogrill Manoppello-Brecciarola; *b)* uscita di Popoli-Bussi (necessaria anche per chi deve raggiungere l'ospedale di Popoli); *c)* tratto Bussi-Pratola; *d)* tratto Pratola-Cocullo (interruzione molto lunga); *e)* tratto tra il chilometro 56 e il chilometro 59; *f)* tratto tra chilometro 33 e chilometro 37; *g)* tratto tra chilometro 3 e chilometro 7 (qui il traffico si fa particolarmente intenso e rischioso, specie nelle ore di punta, trattandosi dell'entrata ed uscita da Roma);

vi sono poi le interruzioni parziali che interessano solo mezza corsia nei seguenti tratti: *a)* vicino all'uscita di Avezzano, direzione Roma; *b)* tra chilometro 61 e chilometro 62 in direzione Pescara;

le suddette interruzioni sono dovute all'esecuzione di lavori che in modo inopportuno vengono eseguiti in contemporanea e in un periodo in cui, nell'approssimarsi della stagione estiva, vi è un intenso traffico in entrata ed uscita da Roma e da

Pescara ed in direzione (e/o) ritorno da mare o montagna;

a questa situazione che riguarda in modo particolare il tratto Pescara-Roma, a gestione Sara, si aggiunge la precaria condizione di tutte le autostrade abruzzesi (ivi compresa la A14) ove si lamentano una serie di inefficienze: *a)* precarietà del fondo stradale; *b)* cartelli segnaletici piccoli, spesso invisibili, di certo diversi e meno funzionali di quelli in uso in tutti gli altri tratti di tutte le autostrade italiane; *c)* insufficienza dei servizi di rifornimento (basti pensare che tra Roma e Pescara vi è un tratto di quasi 100 chilometri senza autogrill, tra Magliano dei Marsi e Chieti); *d)* mancanza in molte stazioni anche importanti di caselli riservati ai possessori di Tessera Via-Card, di Telepass e Fast pay, come avviene anche in uscite particolarmente importanti e trafficate come quella di Chieti-Pescara sulla A24 —:

quali iniziative intenda assumere il Governo nei confronti della Società Concessionarie delle autostrade abruzzesi perché: *a)* vengano rimossi inconvenienti e disservizi; *b)* i lavori di manutenzione vengano eseguiti in modo più costante e programmato in modo da evitare che essi vengano concentrati nello stesso periodo, soprattutto se si tratta di mese in cui vi è maggior traffico, sì da evitare disagi, incidenti ed inutile dispendio di tempo per gli utenti; *c)* le autostrade abruzzesi vengano dotate di servizi e segnaletica idonei in modo tale da essere efficienti al pari delle altre tratte autostradali delle restanti regioni italiane. (4-11016)

**RISPOSTA.** — *In merito alle interrogazioni in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha fatto presente quanto segue.*

*In particolare, circa l'interrogazione n. 4-11408 ha precisato che nella programmazione dei lavori autostradali è di primaria importanza valutare gli effetti che i cantieri possono produrre sul traffico e in relazione a questi vengono, infatti, definiti i tempi di svolgimento delle attività manutentorie, in modo da ridurre possibili turbative.*

*La chiusura della carreggiata Nord della A14 nel tratto Pescara Ovest-Pescara Sud per i lavori di ripristino e impermeabilizzazione del viadotto Alento, con la conseguente deviazione del traffico proveniente da Sud nella carreggiata opposta, ha provocato dei disagi minimi e, comunque, nella norma.*

*In particolare nella giornata di sabato 28 giugno 1997, i volumi di traffico attesi (ed effettivamente registrati) erano considerati inferiori alla media e compatibili con la riduzione della carreggiata. Le turbative del traffico, con formazione di code, sono avvenute nel pomeriggio (alle ore 5.20) della stessa giornata, a monte della deviazione per il cantiere. La criticità era innescata da alcuni tamponamenti provocati dal rallentamento del traffico. L'intervento della Polizia stradale e dei mezzi di soccorso è stato immediato e sono stati prestati i necessari soccorsi.*

*Alle ore 17.45 è stato deciso dalla Società Concessionaria, in accordo con la Polizia Stradale, un provvedimento di uscita obbligatoria del traffico diretto a Nord Sul casello di Pescara sud-Francavilla e la rimozione della deviazione per lavori, allo scopo di facilitare il deflusso dei veicoli diretti a Sud sull'intera carreggiata. Il provvedimento, reso effettivo alle ore 19.00 circa, nonostante rilevanti difficoltà operative, ha permesso il rapido deflusso dei veicoli accodati e il ripristino della normale transibilità in soli 35 minuti.*

*Tutte le necessarie informazioni agli utenti erano state già diramate dalla Direzione di Tronco di Pescara e dal Centro Informazioni della Società Autostrade, tramite i servizi « Ondaverde » e « Isoradio ».*

*Il cantiere in argomento è stato rimosso il 10 luglio 1997, in concomitanza con il periodo di traffico estivo e riattivato nello scorso settembre, per l'ultimazione di rifacimento dei giunti del citato viadotto.*

*In ordine, poi, ai quesiti posti nell'atto ispettivo n. 4-11016, l'Ente stesso ha riferito che i cantieri di manutenzione sulle autostrade A24 e A25 sono necessari per conservare e migliorare i livelli di servizio e di sicurezza.*

*Nell'esecuzione dei relativi lavori si tiene sempre nella massima considerazione la necessità di contenere limitazioni del traffico e disturbi all'utenza, riducendo al minimo i tempi di intervento e l'estensione di scambi o riduzione di carreggiata.*

*La natura stessa dei lavori (spesso consistenti nella stesa di pavimentazioni, nelle impermeabilizzazioni e nell'esecuzione di getti di calcestruzzo) e le condizioni climatiche dei luoghi montuosi attraversati dai tracciati delle due autostrade, limitano purtroppo il periodo utile per l'esecuzione dei lavori, che risulta ridotto a non più di 5 o 6 mesi all'anno.*

*In più, sulla A25, le deviazioni diventano particolarmente lunghe nelle zone ove le carreggiate sono altimetricamente sfalsate.*

*Tuttavia, il fondo stradale risulta mantenuto in buone condizioni di percorribilità (a tale scopo è destinata buona parte dei lavori) e i tipi e le dimensioni dei segnali stradali sono quelli prescritti dal Codice della Strada e dalle norme ministeriali. Si aggiunge che le stazioni autostradali di Roma, Tivoli, Carsoli, L'Aquila Ovest, Teramo e Avezzano risultano dotate di piste automatiche viacard e inoltre, a Roma e Tivoli, sono operativi anche telepass e fast pay.*

*Circa l'Autostrada A14 (con particolare riferimento al tratto abruzzese), è stato assicurato che i livelli di efficienza della pavimentazione e della segnaletica risultano allineati agli elevati standard della rete autostradale nazionale e che i lavori di manutenzione vengono eseguiti in maniera programmata, evitando così una eccessiva contemporaneità di cantieri.*

*Inoltre, tutte le stazioni della A14 sono dotate di porte per esazione automatica o elettronica senza fermata ai caselli e le aree di servizio ubicate lungo il tratto abruzzese (Sangro, Alento, Torre Cerrano, Vomano e Tortoreto), sono a distanza di poco superiore ai 20 chilometri l'una dall'altra e offrono nel complesso qualificati servizi di rifornimento, assistenza tecnica e ristorazione.*

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

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

dal mese di settembre 1996 è stata chiusa al traffico la strada statale olimpica, che dalla via dei Laghi raggiunge il lago di Albano di Castelgandolfo, a seguito della caduta di un masso;

da allora l'Anas non ha provveduto a ripristinare la barriera di protezione;

detta chiusura al traffico sta mettendo in crisi le numerose attività turistiche, economiche e sociali, che si svolgono intorno al lago —:

se non reputi opportuno intervenire con urgenza, affinché la strada venga al più presto riaperta alla circolazione veicolare, allo scopo di impedire che le aziende operanti nell'area lacuale corrano il rischio di una chiusura. (4-10962)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha riferito sulle iniziative in corso per eliminare lo stato di pericolosità e ripristinare la viabilità lungo la SS. 297 « del Lago Olimpico » compromessa dal distacco di parete rocciosa che in data 19.10.96 ha colpito mortalmente un motociclista.*

*Al riguardo, è stato precisato che il distacco roccioso si è verificato fuori delle pertinenze della statale nella parte alta della pendice in zona di proprietà del Comune di Castel Gandolfo.*

*Il 13 giugno u.s. il Compartimento della Viabilità di Roma, ha formalmente diffidato il Comune suddetto affinché effettuasse gli interventi di consolidamento sulle ripe a monte della SS. 297 « del Lago Olimpico » al fine di impedire il franare del terreno e la caduta dei massi o di altro materiale terroso sul piano viabile.*

*In riunioni successive, svoltesi presso la Regione Lazio ed alle quali hanno partecipato la stessa Regione, il Comune di Castel Gandolfo e l'Ente ANAS, non sussistendo i presupposti per intervenire nel caso in questione tramite la L.R. 1010/1948 (pronto intervento in caso di calamità naturali), è emersa la necessità che il Comune suddetto*

*predispone un progetto complessivo degli interventi di risanamento idonei a riqualificare tutta la zona.*

*Per finanziare tali interventi si dovranno attivare le possibilità di accesso a fondi comunitari o di altra origine.*

*Il citato Compartimento nello scorso mese di ottobre ha comunicato al Comune di Castel Gandolfo la disponibilità dell'Ente ad intervenire limitatamente al ripristino di sicurezza delle opere a suo tempo eseguite, nonché dei paramassi esistenti.*

*Tali interventi potranno essere effettuati soltanto dopo che il Comune suddetto avrà messo in sicurezza la pendice franosa prospiciente la SS. 297, in quanto proprietario della stessa, e quindi competente, ai sensi dell'articolo 31 del C.d.S., ad intervenire per il consolidamento delle ripe a monte.*

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:

*prima dell'inizio dei lavori di costruzione della « Autocamionabile della Cisa S.p.A. » furono, da parte dell'Anas, acquistati terreni e case, mediante esproprio, per permettere la formazione del tracciato autostradale;*

*tra questi il terreno su cui, con molta disinvoltura, il consiglio di amministrazione dell'Autocisa ha costruito la sede della società di gestione;*

*risulta che tra le diverse acquisizioni vi sia anche una scuola elementare di Ponte Taro, frazione del comune di Fontevivo, risparmiata peraltro della demolizione —:*

*se non ritengano opportuno intervenire per conoscere la reale situazione;*

*se non ritengano opportuno intervenire al fine di accertare se detta scuola fu restituita al comune di Fontevivo;*

*se non ritengano opportuno intervenire al fine di conoscere quale sia l'attuale destinazione della scuola sopra menzionata.* (4-11631)

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

*Le operazioni di esproprio, avvenute prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della Autostrada Cisa, non sono state eseguite dall'ANAS ma direttamente dalla Società concessionaria Autocamionabile della CISA S.p.A.*

*Gli espropri si sono resi necessari affinché la concessionaria potesse acquisire terreni e immobili interessati alla costruenda autostrada, tra cui l'edificio adibito a scuola elementare in località Pontetaro, di proprietà del Comune di Fontevivo (PR).*

*L'edificio in questione fu registrato con atto di compravendita « causa di pubblica utilità » in data 28.12.1973 - rep. n. 1388. L'acquisizione fu egualmente formalizzata anche se, nel frattempo, era intervenuta l'approvazione della prima perizia di variante nel tronco Fornovo-Autosole che escludeva l'edificio scolastico per la realizzazione dello svincolo di Parma Ovest. Pertanto, la concessionaria propose al Comune di Fontevivo la retrocessione che il Comune medesimo, insieme ad altri proprietari inizialmente espropriati, rifiutò.*

*La concessionaria, in data 16.05.1978, chiese all'ANAS — Ufficio Speciale Autostrade di Bologna — l'autorizzazione alla vendita degli immobili rimasti inutilizzati, sulla base delle valutazioni U.T., e indisse un'asta pubblica in cui l'offerta presentata dalla Ditta Costruzioni Meccaniche San Giuliano risultò la migliore.*

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

**STORACE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, della difesa, dei lavori pubblici, dell'ambiente e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

a Roma dall'argine del Tevere, all'altezza di Tor di Quinto, a monte di ponte Flaminio, sono ben visibili alcuni grandi pilastri che a suo tempo servivano da sostegno al ponte Bailey, installato intorno agli anni sessanta per eliminare momentaneamente il traffico dal ponte Flaminio sul quale si svolgevano lavori;

successivamente le sovrastrutture del ponte provvisorio vennero rimosse, lasciando però in sito i grandi piloni di sostegno;

questi piloni insomma rappresentano innegabilmente un elemento di grave danno ambientale e di preoccupante ostacolo alla navigabilità e sicurezza fluviale;

sembra incredibile che queste strutture, peraltro, di grandi dimensioni, siano rimaste *in loco* senza avere più alcun significato e funzione ormai da molti anni e nessuno si preoccupi di rimuoverli;

sulla vicenda la presidenza della XX circoscrizione ha chiesto chiarimenti all'ufficio competente, vale a dire all'ufficio ponti del comune di Roma —:

se non ritengano opportuno intervenire per conoscere le ragioni di tale situazione;

se la presenza dei pilastri del ponte Bailey costituisca ostacolo per la sicurezza fluviale e alla navigabilità, deturpi gravemente l'ambiente e il paesaggio e in caso di piena possa costituire un fattore di grave pericolo e, in caso affermativo, se non ritengano opportuno adoperarsi perché siano rimossi. (4-12893)

**RISPOSTA.** — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ufficio Speciale del Genio Civile per il Tevere e l'Agro Romano ha riferito che i piloni presenti in alveo del Tevere subito a monte di Ponte Flaminio furono realizzati intorno agli anni '60 per sostenere un ponte provvisorio Bailey e potervi deviare il traffico di ponte Flaminio, oggetto di importanti interventi di manutenzione straordinaria e consolidamento statico.*

*A lavori terminati la sovrastruttura venne rimossa, restando i piloni metallici ancora oggi presenti in alveo.*

*Tale Ufficio ha già relazionato ad analogo domanda della Circoscrizione XX del Comune di Roma, rappresentando che la competenza sui ponti di Roma, pile e sovrastrutture, è dell'Ufficio Ponti dello stesso Comune, presso la V Rip.ne LL.PP. alla quale spetta anche il compito del controllo periodico della stabilità dei piloni.*

*Per quanto riguarda il possibile ostacolo dei piloni alla navigazione ed al regolare deflusso delle piene nel tratto, il citato Ufficio ha fatto presente che sinora non si sono rilevati problemi al decorso delle acque, anche se un qualsiasi manufatto presente in alveo, seppure di limitate dimensioni, può rappresentare comunque un potenziale pericolo ed ostacolo.*

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

**TREMAGLIA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se non si ritenga, nell'ambito della rivisitazione dell'imposizione fiscale sulla prima casa prevista dal disegno di legge finanziaria per il 1997, di cui si sta discutendo in questi giorni, di affrontare e risolvere l'annoso, assurdo e ingiusto problema delle abitazioni in Italia dei nostri connazionali emigrati all'estero. Infatti, queste sono giustamente considerate « prima casa » ai fini dell'imposta comunale sugli immobili (Ici), ma non lo sono per l'imposta sui redditi delle persone fisiche (Irpef), cosa che obbliga tantissimi cittadini italiani residenti all'estero ad un adempimento fiscale, essendo impossibilitati o non a conoscenza della normativa;

se non si avverta altresì l'esigenza di una sanatoria fiscale per tutti quegli emigrati che, inconsapevolmente, non hanno mai dichiarato al fisco italiano la proprietà dell'abitazione tenuta a propria disposizione in Italia, e che quindi non produce

alcun reddito se non quello catastale, problema più volte e da anni sollevato dai nostri emigrati e dalle loro associazioni;

se non sia auspicabile approfittare dell'occasione offerta dalla manovra economica per il 1997, e dalla discussione che ne è scaturita sull'esigenza di non penalizzare fiscalmente la prima casa, per porre rimedio a questa ulteriore grande ingiustizia che colpisce gran parte dei nostri emigrati, troppe volte abbandonati e discriminati nei loro diritti. (4-04951)

**RISPOSTA.** — *Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.*

*Con l'interrogazione cui si risponde la S.V. Onorevole, al fine di affrontare e risolvere il problema « delle abitazioni in Italia » di cittadini italiani emigrati all'estero chiede che l'abitazione tenuta a disposizione in Italia dai predetti cittadini residenti all'estero, venga considerata « prima casa » ai fini IRPEF, come lo è ai fini ICI ed, inoltre, che venga prevista una « sanatoria fiscale per tutti quegli emigranti che, inconsapevolmente, non hanno mai dichiarato al fisco italiano la proprietà dell'abitazione a propria disposizione in Italia ».*

*Al riguardo, il competente Dipartimento delle Entrate ha rappresentato che la lamentata disparità, per i cittadini residenti all'estero possessori di immobili nel territorio dello Stato, tra il tributo locale (Imposta Comunale sugli Immobili) e quello personale (Imposta sul reddito delle persone fisiche) non sussiste atteso che il legislatore, nel limitare al solo tributo locale la detrazione di lire 200.000 annue, ha considerato che l'abbattimento di lire 1.100.000 previsto ai fini dell'IRPEF per la « abitazione principale » (così detta « prima casa ») non può essere riconosciuta, in quanto il presupposto di carattere giuridico sul quale si fonda il beneficio consiste nel fatto che l'unità immobiliare in questione sia utilizzata come dimora abituale dal contribuente.*

*Pertanto l'impossibilità di fruire della suddetta deduzione nel caso dei cittadini residenti all'estero possessori di case di abitazione in Italia è stata esplicitata sia attraverso disposizioni di servizio (circolare*

*n. 150/E del 10 agosto 1994), che in sede di istruzioni per la compilazione della dichiarazione dei redditi, e, pertanto, dovrebbe ben risultare nota agli interessati.*

*Ciò posto, non sussistendo motivi di « obiettiva incertezza » nelle disposizioni normative di riferimento e nell'orientamento applicativo costantemente manifestato dall'Amministrazione finanziaria, non si ritiene di poter procedere alla introduzione di sanatorie fiscali in materia.*

Il Ministro delle finanze: Vincenzo Visco.

**TREMAGLIA.** — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere:*

*se la sede del Coasit di Melbourne (Australia), che riceve contributi dal Mae Ministero degli affari esteri per miliardi di lire per la sua attività di assistenza ai connazionali, sia di proprietà del comitato di assistenza o del suo attuale direttore, signor Martini Piovano;*

*chi siano i proprietari degli appartamenti recentemente edificati sulla sede stessa del Coasit di Melbourne. (4-14329)*

**RISPOSTA.** — *In merito ai quesiti posti dall'Onorevole interrogante si fa presente che il COASIT di Melbourne è un ente, senza fini di lucro, di diritto australiano, che opera per conto del Governo locale nell'ambito dell'insegnamento della lingua italiana e dell'assistenza sociale.*

*L'Ente riceve consistenti finanziamenti da parte delle Autorità locali, segnatamente il Governo Federale, il Governo dello Stato del Victoria e l'Ufficio di Istruzione Cattolica, per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali sotto forma di contributi annuali e di finanziamenti ad hoc per specifici programmi nel settore della formazione professionale e dell'assistenza.*

*Il COASIT di Melbourne riceve altresì un contributo di circa 2,5 miliardi di lire dal Governo italiano per la fondamentale funzione che esso assolve nell'organizzazione dei corsi di lingua italiana, sia di quelli integrati che non integrati nel sistema sco-*

lastico, e dell'assistenza ai cittadini di origine italiana bisognosi.

Il Consiglio di Amministrazione del COASIT, che delibera sui principali atti dell'ente, è eletto annualmente dai soci ed è costituito da un Presidente, quattro vice presidenti, un tesoriere, un segretario e 12 membri.

L'Ente si avvale per la sua azione delle prestazioni professionali di un numero elevato (circa 300) di dipendenti e insegnanti, regolarmente assunti, nonché della collaborazione di numerosi volontari che esso coordina. Il Direttore è da molti anni il Signor Giancarlo Martini Piovano al quale sono riconosciuti grande dinamismo e capacità. Egli è a tutti gli effetti un dipendente del Comitato con funzioni di supervisione, organizzazione e impulso di tutte le attività.

Il COASIT ha recentemente trasferito la propria sede in un edificio acquistato da una fondazione, la « Italian Service Institute » (I.S.I.), all'uopo costituita, alla quale l'Ente paga un regolare canone di affitto. All'ultimo piano dell'immobile è stato ristrutturato un appartamento, già esistente, che è stato ceduto dal Consiglio di Amministrazione in locazione al Direttore del COASIT, Sig. Martini Piovano, dal cui stipendio viene dedotto il relativo ammontare.

I bilanci del COASIT sono pubblici e soggetti a controlli previsti dalla legislazione australiana, che prevede, fra l'altro, l'obbligo della loro certificazione da parte di società abilitate alla revisione dei conti.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia.

VALPIANA, NARDINI e SAIA. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

il 23 ottobre 1997, nel silenzio pressoché totale dei media, il Consiglio di sicurezza dell'Onu ha approvato una nuova risoluzione contro l'Iraq, accusato di non aver collaborato pienamente con gli ispettori della commissione per il controllo del disarmo;

il documento è stato votato da 10 tra i 15 membri del Consiglio, mentre 5, tra cui Russia, Francia e Cina, si sono astenuti;

la risoluzione minaccia nuove misure restrittive contro Baghdad;

il testo votato rappresenta una mediazione tra le richieste di Stati Uniti e Gran Bretagna e quelle di Russia e Francia e congela fino al 26 aprile 1998 ogni decisione sulla revisione dell'embargo;

in risposta a questo documento, il Parlamento iracheno ha raccomandato che sia sospesa ogni collaborazione con gli ispettori per il disarmo sino a che non sia fissata una scadenza precisa per la revoca dell'embargo;

altri sei mesi di embargo rappresentano, secondo i dati delle più accreditate Agenzie internazionali almeno cinquanta-mila nuovi morti a causa dell'embargo stesso;

la Fao ha ribadito, anche nel suo ultimo rapporto del 3 ottobre 1997, che la risoluzione *oil for food* non è sufficiente a colmare il fabbisogno di cibo della popolazione, principale vittima dell'embargo decretato a livello internazionale —

quale sia la posizione dell'Italia rispetto alla risoluzione del 23 ottobre 1997;

quali siano i passi concreti che il nostro Paese sta facendo per il superamento e la revoca dell'embargo, strumento che agisce, prima che sul Governo, sul popolo iracheno condannandolo alla fame, alla miseria, alla disperazione, visto che le principali vittime sono i bambini, che costituiscono il futuro di questa nazione.

(4-14533)

RISPOSTA. — In merito alla questione irachena, cui fa riferimento l'Onorevole interrogante, si ricorda che alla crisi del novembre 1997 tra Iraq e Nazioni Unite — risoltasi successivamente in via diplomatica — ne è succeduta un'altra, egualmente grave.

Come auspicato dall'Italia, anche questa seconda crisi è stata incanalata nell'alveo di una intensa azione diplomatica, che ha visto il Segretario Generale delle N.U. impegnato in prima persona nella ricerca di un accordo sulla questione delle ispezioni UNSCOM ai « siti presidenziali ».

Da parte sua il Governo italiano ha sin dall'inizio ribadito il suo sostegno alla « soluzione diplomatica », sottolineando altresì l'esigenza che Baghdad adempia integralmente alle Risoluzioni delle N.U.: L'Italia ha quindi accolto positivamente l'intesa raggiunta il 23 febbraio tra Kofi Annan e il Vice Primo Ministro iracheno Tarek Aziz e confida che l'Iraq voglia ora dare piena applicazione all'accordo.

Per quanto concerne l'embargo, la sua cessazione dipende dal pieno adempimento da parte irachena delle pertinenti Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza. Appare quindi necessario che Baghdad, in sintonia con lo spirito delle intese raggiunte con il Segretario Generale delle N.U., dia piena collaborazione alla UNSCOM, primo passo verso l'eliminazione delle sanzioni, anche in base ad un approccio progressivo cui l'Italia non si oppone e che dovrebbe comunque incontrare il necessario consenso in Consiglio di Sicurezza.

L'Italia ha inoltre accolto positivamente la decisione del Consiglio di Sicurezza di aumentare, come da noi richiesto da tempo, il plafond finanziario della Risoluzione « Oil for food ». È inoltre nostro auspicio che l'applicazione di tale Risoluzione possa essere resa più funzionale agli interessi della popolazione civile irachena.

Si ricorda infine che il nostro Paese è stato concretamente presente in Iraq con i seguenti finanziamenti:

Contributo alla FICROSS di un miliardo di lire per interventi di assistenza socio-sanitaria ai bambini malnutriti ed alle donne in stato di gravidanza;

contributo alla CICR di cinquecento milioni di lire per un intervento di approvvigionamento idrico;

sono stati erogati altresì cinquanta-mila dollari a valere sul fondo bilaterale di emergenza presso l'OMS per un intervento a favore degli sfollati e rifugiati curdi a ridosso della frontiera Iraq-Iran.

Per il 1997 è stato programmato, a carico della Cooperazione italiana, un piano di evacuazioni sanitarie da Baghdad ad Amman in collaborazione con l'OMS del valore

di 1,3 miliardi di lire per consentire il trattamento medico di malati gravi non curabili in loco. Tale piano è stato sottoposto nel novembre scorso all'esame delle Autorità irachene che si sono riservate di esprimere il proprio parere in merito. Successivamente il progetto dovrà acquisire il nulla osta del Comitato Sanzioni delle Nazioni Unite.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Patrizia Toia.

ZACCHERA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze e per la funzione pubblica e gli affari regionali. — Per sapere — premesso che:

le commissioni tributarie provinciali e regionali, insediate ormai da oltre un anno, si trovano in una situazione di grave « disorientamento » e di diffusa « illegalità », con ovvie conseguenze sull'efficienza e sulla qualità della giustizia;

i giudici tributari non solo non hanno ancora ricevuto alcun compenso ma (incredibile, ma vero!) non conoscono neanche l'ammontare dei loro compensi, perché i ministri delle finanze e del tesoro non hanno emanato il decreto, previsto dalla legge (articolo 13 del decreto legislativo n. 545 del 1992), sul trattamento economico dei componenti delle commissioni tributarie;

moltissimi giudici tributari sono liberi professionisti (avvocati, commercialisti, ragionieri, eccetera), i quali, pur trovandosi in situazione di sicura incompatibilità, hanno dichiarato e, probabilmente, continueranno a dichiarare di non trovarsi in alcuna situazione di incompatibilità. La legge, infatti, così come ha recentemente precisato lo stesso consiglio di presidenza della giustizia tributaria, prevede l'incompatibilità per coloro che esercitano, o i cui prossimi congiunti esercitano, sia pure in modo saltuario o occasionale, attività di assistenza o rappresentanza di contribuenti in controversie tributarie o nei rapporti con l'Amministrazione finanziaria;

non pochi giudici tributari, inoltre, specialmente tra i presidenti di commissione o di sezione, sono dipendenti pubblici a tempo pieno (magistrati, professori, eccetera) i quali svolgono un doppio lavoro, ignorando la recente legge che per i dipendenti pubblici a tempo pieno ha introdotto — a pena di decadenza dall'impiego — « il divieto di svolgere qualsiasi altra attività di lavoro autonomo o subordinato » (legge 23 dicembre 1996, n. 662, articolo 1, comma 60);

il Presidente del Consiglio dei ministri, al quale, per legge, compete « l'alta sorveglianza sulle commissioni tributarie e sui giudici tributari » e lo stesso Ministro delle finanze, sebbene siano stati già sollecitati con alcuni atti di sindacato ispettivo (rimasti senza risposta), non hanno mostrato alcun interesse o attenzione, astenendosi dal chiedere informazioni o dal fare comunicazioni al consiglio di presidenza della giustizia tributaria —:

se, non potendo o non volendo determinare per i giudici tributari « congrui » compensi, si astengano deliberatamente e consapevolmente dal sollecitare o dal pretendere la piena osservanza della legge in materia di incompatibilità, divieto del doppio lavoro, eccetera. (4-09981)

**RISPOSTA.** — Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Con l'interrogazione cui si risponde la S.V. Onorevole chiede di conoscere se questa Amministrazione, non determinando « congrui » compensi per i componenti delle Commissioni tributarie provinciali e regionali, si astenga dal sollecitare la piena osservanza delle legge in materia di incompatibilità, di doppio lavoro etc.

Al riguardo, si rileva che con decreto interministeriale del Ministro delle Finanze di concerto con il Ministro del Tesoro del 19 dicembre 1997, è stato stabilito, per l'anno 1997, il compenso fisso mensile ed il compenso aggiuntivo per ogni ricorso definito, da corrispondere ai componenti delle commissioni tributarie in conformità a quanto deliberato dal Consiglio di Presidenza della giustizia tributaria. In particolare, il com-

penso fisso mensile è rimasto invariato rispetto all'anno precedente (Decreto interministeriale de 12 maggio 1997), fatta eccezione per quello spettante ai vicepresidenti di sezione per i quali si prevede un aumento pari a lire 50.000 al fine di differenziare la loro posizione da quella dei giudici. Il compenso variabile, invece, è stato elevato, rispetto al 1996, da lire 45.000 a lire 60.000.

Per quel che concerne il problema delle incompatibilità dei componenti le commissioni tributarie, occorre preliminarmente rilevare che il Consiglio di Presidenza della Giustizia tributaria è l'organo deputato a risolvere tutte le problematiche, anche interpretative, inerenti alla composizione dei Collegi giudicanti di giustizia tributaria; ha, tra l'altro, il potere di deliberare sulle nomine dei giudici tributari e su ogni altro provvedimento riguardante i componenti delle Commissioni tributarie.

Pertanto, spetta al Consiglio di Presidenza della Giustizia Tributaria, quale organo di autogoverno dei giudici tributari, deliberare in merito ad eventuali situazioni di contrasto con l'articolo 8 del D. Lgs. n. 545/1992.

Infatti, relativamente all'articolo 31 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, che ha ampliato i casi di incompatibilità estendendola a tutti coloro « che esercitano in qualsiasi forma la consulenza tributaria ovvero l'assistenza o la rappresentanza dei contribuenti nei rapporti con l'Amministrazione finanziaria », il predetto Consiglio di Presidenza, benchè orientato verso una interpretazione volta a ravvisare l'esistenza di cause di incompatibilità dei giudici tributari solo nelle ipotesi di attività di consulenza svolta con il carattere dell'abitudine, ha disposto (Risoluzione n. 4 dell'8 gennaio 1998) che ogni componente delle Commissioni tributarie segnali tutte le situazioni che « potenzialmente » possono rientrare nelle ipotesi di incompatibilità prevista dal richiamato articolo 31.

Si segnala, comunque, che ogni questione di incompatibilità è verificabile in corso di giudizio.

Infine, in relazione al divieto per i dipendenti pubblici a tempo pieno di svolgere qualsiasi attività di lavoro autonomo o su-

*bordinato, previsto dall'articolo 1, comma 60, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, non si ravvisa l'impossibilità per i pubblici dipendenti di continuare ad esercitare anche l'incarico di giudice tributario. Le funzioni, infatti, svolte dai giudici tributari non sono riconducibili né ad una attività di lavoro autonomo né ad una attività di lavoro subordinato, in quanto trattasi di una funzione giurisdizionale in ordine alla quale deve essere garantita la piena indipendenza.*

*D'altronde, anche la circolare n. 3 del 19 febbraio 1997 del Dipartimento della funzione pubblica, nell'evidenziare che la normativa sopracitata non modifica « la disciplina delle autorizzazioni quando si tratti di incarichi conferiti da amministrazioni pubbliche per esempio commissioni tributarie... », sembra escludere l'applicabilità del predetto articolo 1, comma 60.*

*Non è ravvisabile, pertanto, alcuna inadempienza da parte di questa amministrazione nella corretta applicazione delle norme che regolano le suddette materie.*

Il Ministro delle finanze: Vincenzo Visco.

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

*alcune settimane fa è stata inaugurata sulla strada statale delle valli di Antigorio e Formazza (provincia del Verbano-Cusio-Ossola) una lunga galleria in località Crevoladossola-Pontemaglio;*

*è stato pertanto chiuso un tratto della strada statale lungo il fiume Toce, obbligando però ora gli abitanti della zona, gli agricoltori e chiunque debba attraversare il fiume a scendere a valle della nuova galleria e di qui riprendere il vecchio tracciato della strada statale, con una lunga deviazione anziché poche decine di metri come era in precedenza;*

*in sede di realizzazione della nuova e utile opera, non è stato tenuto conto di questo aspetto che ha anche una sua componente di alto pericolo per la doppia curva in galleria ed il transito di numerosi mezzi agricoli e camions pesanti che pro-*

*cedono a bassa velocità, sui quali si « avventano » gli autoveicoli che non possono vederli per tempo;*

*per risolvere il problema sarebbe bastato tracciare per pochi metri una deviazione (anche sterrata) sul versante a destra dell'ingresso a nord del tunnel, superandone l'imbocco e di qui riconducendosi con la vecchia strada statale, perfettamente utilizzabile per il transito locale;*

*in zona vi sono stati in merito fiere e prolungate proteste, sia degli operatori economici locali che degli abitanti e con la partecipazione di parlamentari ed associazioni di categoria, nonché della Life del Piemonte —:*

*quali iniziative abbia intenzione di intraprendere per invitare l'Anas a tener conto di questa delicata situazione ed in quali tempi e con quali costi si intenda intervenire per risolvere il problema indicato. (4-12270)*

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto, l'ANAS ha fatto presente che la Commissione Consultiva del Compartimento ANAS di Torino ha approvato nella seduta del 27/06/97 la perizia di completamento dello svincolo in corrispondenza dell'imbocco nord della galleria di Pontemaglio.*

*All'esecuzione di detti lavori che risolveranno la problematica evidenziata si procederà non appena saranno completate le procedure tecnico-amministrative necessarie.*

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

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

*la strada statale 33 del Sempione, all'altezza dell'abitato di Domodossola è costruita su di un lungo viadotto e terrapieno che supera il fiume Toce, le strade e le abitazioni circostanti;*

all'altezza del « Ponte della Mizzoccola » interseca la strada provinciale per Trontano e la Valle Vigezzo con un lungo cavalcavia, in una zona molto abitata;

da anni i cittadini residenti lamentano non solo il rumore causato dai veicoli in transito, ma soprattutto la rumorosità dei giunti di dilatazione dell'opera e per questo hanno in ogni sede avanzato proteste e rimostranze;

non risulta che ad oggi l'Anas abbia riscontrato le lamentele, che pur avevano visto l'intervento anche delle prefetture di Novara e di Verbania —:

quali siano gli interventi che l'Anas intende avviare al fine di ridurre il rumore dei veicoli in transito, con particolare riguardo ad interventi di manutenzione sui giunti del manufatto;

se si configurino situazioni di pericolosità;

per quali ragioni l'Anas non abbia risposto alle numerose petizioni ed interventi di protesta da parte della popolazione residente nella zona. (4-12381)

*RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che al fine di risolvere le problematiche evidenziate, si è prontamente attivato per dar corso ad un sopralluogo tecnico che è stato effettuato dal competente Compartimento ANAS di Torino.*

*Il predetto Ufficio sta attualmente provvedendo a redigere apposita perizia che verrà successivamente sottoposta all'approvazione e finanziamento da parte dei competenti Organi, per la successiva attivazione delle procedure di appalto.*

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

196 / DIRITTO