

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

PAGINA BIANCA

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

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

in relazione ad una situazione di grave pericolo per l'incolumità dei cittadini che percorrono la strada statale 106, nella zone di S. Leonardo di Melito P.S. (provincia di Reggio Calabria), laddove, esattamente all'uscita dalla cittadina di Roghudi Nuovo, si sono verificati numerosi incidenti, alcuni dei quali mortali — se non ritenga di dovere urgentemente installare un semaforo nel punto di incrocio tra l'uscita di Roghudi Nuovo e S. Leonardo —:

se non ritenga di dovere così venire incontro alle reiterate legittime richieste di abitanti dei due citati centri della provincia di Reggio, evitando il perdurare di una assurda situazione che mette in pericolo la incolumità e la vita di chi si trova a transitare in quella zona. (4-18915)

RISPOSTA. — *In relazione all'interrogazione indicata, da notizie fornite dalla Direzione Generale dell'Ente Nazionale per le Strade (ANAS), si riferisce che l'intersezione della Strada Statale n. 106 tra Rodughi Nuovo e S. Leonardo è stata recentemente adeguata dal Comune di Rodughi mediante la realizzazione di uno svincolo a raso con corsie di accelerazione e decelerazione, corsie di canalizzazione del traffico per e dagli abitati nonché corsie di accumulo.*

In entrambe le corsie dell'asta principale sono stati realizzati, a cura dell'ANAS, rallentatori di velocità ad effetto acustico e relativa segnaletica verticale di limite di velocità (50 km/h).

Alla luce dei summenzionati interventi, l'Ente Nazionale per le Strade non ritiene opportuna l'installazione di un impianto semaforico avendo conseguito validi livelli di sicurezza con l'adeguamento dello svincolo in argomento alla normativa vigente.

Si riferisce che l'Ufficio periferico competente — Compartimento ANAS per la Calabria — è comunque senz'altro disponibile per vagliare ed individuare eventuali misure atte ad aumentare il grado di sicurezza della strada, nel rispetto delle competenze.

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

ARMAROLI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

lunedì 14 dicembre 1998 era in programma a Genova un concorso del ministero per i beni e le attività culturali a sette posti per l'ottavo livello-« storici dell'arte » al quale partecipavano 119 candidati provenienti da ogni parte d'Italia;

dopo la distribuzione delle domande oggetto della prova, vi è stata una vera e propria sollevazione da parte dei candidati che hanno protestato in modo vivace per il fatto che nel questionario vi erano imprecisioni, errori e domande indefinite;

la tensione è salita in modo tale che sono dovute intervenire le forze dell'ordine che hanno sequestrato questionari e verbali, e la prova è stata sospesa e invalidata;

la vibrata protesta dei candidati è nata in particolar modo a causa della natura delle domande che, seppure attinenti ad un concorso a carattere nazionale, vertevano quasi esclusivamente sull'arte locale tanto che, a giudizio dei partecipanti al concorso, solamente un cultore in materia poteva conoscere così nel dettaglio le risposte esatte —:

quali responsabilità siano individuabili in merito a questo episodio e quali iniziative intenda intraprendere al fine di espletare nel più breve tempo possibile il concorso oggetto della vicenda, sulla base di criteri maggiormente corrispondenti a quanto dettato dall'apposito bando. (4-21276)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione parlamentare indicata si comunica che il giorno 14 dicembre u.s. si sono svolti a Genova le prove attitudinali, basate su quesiti a risposte multiple, del concorso per storico dell'arte di VIII qualifica funzionale, per le Regioni Liguria e Lombardia.*

Da una dettagliata relazione della commissione giudicatrice risulta che alcuni candidati hanno contestato una eccessiva presenza, tra i quesiti proposti, di argomenti relativi all'arte ligure e lombarda, richiedendo chiarimenti su alcuni specifici quesiti.

La commissione ha fornito tempestivamente ai candidati tutti i chiarimenti richiesti, consentendo il regolare svolgimento delle prove; tuttavia lo stesso presidente della commissione ha chiesto l'intervento delle forze dell'ordine e, preso atto della situazione verificatasi, ha dichiarato nulla la prova.

La Direzione generale del personale, anche in considerazione del fatto che gli atti del concorso sono stati consegnati alle forze dell'ordine, si riserva di effettuare le valutazioni del caso in merito ad eventuali provvedimenti da adottare a seguito di quanto accaduto.

Circa la rilevante presenza, tra le domande formulate nel questionario, di argomenti afferenti all'arte ligure e a quella lombarda, ferma restando la totale autonomia della commissione giudicatrice, si ritiene che ciò sia opportuno per verificare l'idoneità dei candidati a svolgere la propria attività tecnica a tutela del patrimonio artistico delle anzidette regioni, nelle quali verranno assegnati i vincitori del concorso.

Ciò non esclude, ovviamente, la conoscenza in generale dell'arte italiana, assicurata dal possesso della laurea e del diploma di specializzazione.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

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

anche e soprattutto nell'ultimo fine settimana l'autostrada A14 tra Bologna ed

il mare è rimasta per lunghe ore totalmente paralizzata da migliaia di auto;

la tangenziale del capoluogo emiliano-romagnolo, realizzata oltre 30 anni fa, è oggi peraltro clamorosamente inadeguata;

*l'ingegner Pierantonio Visentin, direttore del terzo tronco della società Autostrade, in una intervista rilasciata in data odierna al *Resto del Carlino* ha riconosciuto che « è inutile giocare con i numeri, tanto sappiamo che ormai i passaggi giornalieri sulla tangenziale di Bologna sono nell'ordine di centomila, con punte che superano abbondantemente le centoventimila durante gli eventi fieristici più importanti. La tangenziale tutti i giorni dalle 7.00 alle 10.00 e dalle 16.00 alle 19.00 è un'arteria a grande rischio di paralisi »;*

è opinione unanime tra gli esperti del settore che il problema si potrebbe agevolmente risolvere portando da 2 ad almeno 3 le corsie della A14 nel tratto bolognese e della stessa tangenziale, perché le due attuali si trasformano troppo spesso in veri e propri imbuto con conseguenze drammatiche per il traffico che vi si convoglia;

Assindustria Bologna nel maggio di due anni fa presentò un progetto che prevedeva la realizzazione di un « by-pass » di 50 chilometri che avrebbe incanalato il traffico dalla A1 verso la A14 più a nord, nella pianura tra Lavino e Castel San Pietro Terme, sicché la tangenziale, allargata alle corsie dell'automare, sarebbe stata destinata esclusivamente all'attraversamento urbano di Bologna, ritornando in tal modo al suo ruolo naturale;

tale progetto, che non ha avuto alcun seguito, sarebbe tuttora validissimo, realizzabile in soli 4 anni, non particolarmente oneroso e comunque autofinanziabile con l'intervento del Mediocredito Centrale. La renumerazione del capitale investito verrebbe assicurata attraverso l'aumento di lire 2.000 del pedaggio —:

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra, per quale motivo non sia

stato preso in alcuna considerazione il progetto di Assindustria Bologna e se non ritenga almeno ora, sia pure con deplorabile ritardo, di adoperarsi affinché sia preso in seria ed urgente considerazione, garantendone una rapida e trasparente realizzazione. (4-18384)

RISPOSTA. — *Per corrispondere ai quesiti proposti si è provveduto a richiedere all'ANAS elementi in merito alle soluzioni da adottare per risolvere i problemi giustamente prospettati nell'atto ispettivo.*

Come precisa l'Ente l'attuale situazione di criticità sul nodo autostradale bolognese riguarda in modo particolare e prevalentemente le condizioni di circolazione sulla Tangenziale di Bologna.

Per risolvere tale situazione, la Società Autostrade S.p.A., concessionaria della A14, ha individuato, d'intesa e in raccordo con gli Enti locali interessati, alcune soluzioni d'intervento che hanno formato oggetto di elaborazione progettuale.

Nell'ambito di tali soluzioni assumono particolare rilevanza il progetto di rifunzionalizzazione della tratta autostradale Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro e delle sue complanari che costituiscono la Tangenziale di Bologna, nonché gli interventi di potenziamento degli svincoli finalizzati ad eliminare i fenomeni di congestione mediante la razionalizzazione degli scambi tra viabilità ordinaria e viabilità autostradale.

Nell'ambito degli studi effettuati dalla citata società concessionaria, sono stati esaminati altri progetti alternativi, tra cui è compreso quello connesso al by-pass autostradale proposto dall'Assoindustria di Bologna e di cui è menzione nell'atto ispettivo.

Da una valutazione dell'elaborato tale ultima soluzione, che pur appare funzionale al traffico di attraversamento, non porterebbe benefici al sistema tangenziale e quindi alla congestione del traffico, infatti il by-pass risulterebbe scarsamente concorrenziale rispetto alla tangenziale che continuerebbe ad essere preferita dagli utenti per la minore lunghezza e per la facilità di accesso.

Tale ultima soluzione, secondo l'Ente, non risolverebbe in ogni caso il problema fondamentale rappresentato dagli scambi fra grande viabilità e viabilità ordinaria che è all'origine delle condizioni di congestione di traffico rilevate soprattutto in ambito metropolitano.

Il problema posto è seguito con costante attenzione da questo Dicastero nella prospettiva di pervenire ad una soluzione razionale ed adeguata in un arco di tempo possibilmente ridotto.

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

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

la recentissima morte di una giovane studentessa nel tratto della strada statale n. 26 della Val d'Aosta, in frazione Mosche di Chivasso, nel rettilineo fra Chivasso e la frazione Arè di Caluso pone urgentemente il problema della adozione di interventi di ampliamento della carreggiata e di installazione di adeguato spartitraffico che gli enti locali, purtroppo inutilmente, hanno chiesto da anni —:

se non ritengano, quindi, doversi assumere i più urgenti provvedimenti per la sicurezza della viabilità nella strada statale n. 26, affinché il sacrificio di Samanta Cerato, una bella ragazza piemontese — notissima per essere stata eletta miss padania del canavese 1997 e, poi miss sole delle alpi — non risulti totalmente inutile come quello delle altre numerose persone del canavese che hanno perso la vita in quel maledetto rettilineo della morte a causa del disinteresse totale delle autorità centrali di Governo. (4-18516)

RISPOSTA. — *Per corrispondere ai quesiti proposti con l'atto ispettivo indicato, sono stati sollecitati all'ANAS elementi sui problemi proposti.*

L'Ente fa presente che il tratto della Strada Statale n. 26 « della Valle d'Aosta »,

dal Comune di Chivasso alla frazione di Arè di Caluso, ha una carreggiata di metri lineari 6,30 e perciò è inadeguata a sopportare l'intenso traffico veicolare.

Di concerto con il Compartimento ANAS di Aosta i Comuni di Chivasso e Caluso, hanno, pertanto, in corso di elaborazione un progetto per l'adeguamento del suddetto tratto della Strada Statale che prevede anche una variante alla frazione di Arè.

L'intervento comporta un notevole impegno finanziario (14 MLD circa): da ciò possono emergere tempi non brevi per la realizzazione dell'opera tenuto conto che dovrà essere inserito nei piani programmatici dell'ANAS e della Regione Piemonte, e dovrà successivamente essere sottoposto ai vari Enti interessati per i pareri di competenza.

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

BORGHEZIO. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha potuto rinvenire presso l'Archivio centrale di Stato, nel fondo della Direzione generale della pubblica sicurezza del ministero dell'interno, il fascicolo della polizia politica intestato a Padre Pio da Pietrelcina;

in detto fascicolo riservato sono contenuti rapporti informativi molto dettagliati, contenenti notizie di prima mano raccolte negli anni trenta anche dall'interno delle gerarchie ecclesiastiche attestanti sia i miracoli, le stimmate, le doti profetiche e la vita in odore di santità del celebre cappuccino, sia il diffuso sentimento popolare di venerazione verso lo stesso, sia le persecuzioni di cui fu oggetto da parte delle citate gerarchie, sia le opinioni molto severe che lo stesso non nascondeva nei riguardi delle gerarchie e del Papa —:

se non ritenga doversi effettuare comunicazione ufficiale dell'esistenza di tali documenti e trasmissione degli stessi alla « Congregazione per le cause dei santi » in

Vaticano, affinché questa preziosa documentazione — sepolta da 65 anni — vada ad aggiungersi alle testimonianze che pervengono da ogni parte del mondo in favore di Padre Pio, testimone e profeta di una fede pura e incontaminata dal potere. (4-20912)

RISPOSTA. — Dalle informazioni assunte dall'Ambasciata d'Italia presso la Santa Sede risulta che i documenti cui si fa riferimento siano già stati consultati e vagliati dalla Postulazione della causa di beatificazione del Venerabile Padre Pio da Pietrelcina. Come noto, inoltre, il 2 maggio 1999 Padre Pio sarà proclamato Beato, con una solenne cerimonia in San Pietro.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Umberto Ranieri.

BORGHEZIO. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:

dopo essere stata annunciata con grande risonanza dal Ministro *pro tempore* Veltroni, l'iniziativa di tenere aperti i grandi musei anche durante il pomeriggio dei giorni festivi, per quanto riguarda il prestigiosissimo « Museo Egizio » di Torino l'apertura si è interrotta, quasi silenziosamente, il 31 dicembre 1998 —:

quali urgenti misure si intendano prendere al fine di ripristinare l'apertura per l'intera giornata dei giorni festivi del Museo Egizio di Torino, secondo museo egizio per importanza nel mondo, per restituire la piena fruibilità di tale importantissima istituzione museale anche nei giorni festivi. (4-21426)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione parlamentare indicata si comunica che il programma di apertura pomeridiana festiva delle più rilevanti strutture museali era previsto da un progetto sperimentale straordinario concordato tra l'Amministrazione e le organizzazioni sindacali, con inizio al 7 aprile e conclusione al 31 ottobre 1998.

In considerazione del successo dell'iniziativa, il progetto, a seguito di ulteriore accordo sindacale, è stato eccezionalmente prorogato al 31 dicembre 1998.

La realizzazione del progetto è stata consentita dall'utilizzo di uno speciale fondo destinato ad incrementare la produttività del personale e la qualità dei servizi.

La consistenza di tale fondo non consente purtroppo ulteriori proroghe. Si fa presente tuttavia che l'accordo sindacale ha previsto, accantonando le relative somme sul fondo, la ripetizione del progetto, della medesima durata (aprile-ottobre), anche per gli anni 1999 e 2000.

In questo contesto sarà certamente presa in considerazione l'esigenza di apertura straordinaria al pubblico del Museo Egizio di Torino.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

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

è attualmente in costruzione il tratto terminale, fra Morgex e Courmayeur, della autostrada del monte Bianco, opera di rilevante interesse internazionale per il sistema viario europeo;

in una recente risposta alla interrogazione n. 4-10523 — sulla base delle informazioni dell'Ente nazionale per le strade — si situa la realizzazione della parte mancante dell'autostrada per l'anno 2000;

in realtà questa data risulta eccessivamente ottimistica, perché i tempi di realizzazione dell'opera non sono purtroppo risultati quelli previsti all'inizio e ciò crea preoccupazione in Valle d'Aosta e anche una comprensibile attesa oltralpe —:

quali siano le diverse ragioni cui addebitare i ritardi sinora accumulati;

se siano state assunte decisioni che consentano un recupero dei tempi e una velocizzazione dei lavori;

quali siano allo stato i tempi per giungere alla conclusione dell'autostrada del monte Bianco;

quali saranno infine i tempi di realizzazione del tratto fra l'uscita dell'autostrada e il tunnel del monte Bianco, in fase progettuale a cura della società del traforo del monte Bianco. (4-18439)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata sono stati acquisiti elementi di risposta dall'Ente Nazionale per le Strade.*

L'Ente al riguardo fa presente che il progetto esecutivo del secondo tronco dell'Autostrada Aosta-Monte Bianco, tratto Morgex-Courmayeur (Entreves), è stato approvato con decreto ministeriale n. 930 del 30.05.1991 e la realizzazione è affidata alla concessionaria R.A.V. S.p.A.

I relativi lavori, iniziati nel luglio 1992, furono sospesi a seguito della sentenza n. 1149 del 15.07.1994 del TAR del Lazio in accoglimento di ricorsi promossi da associazioni ambientaliste per l'annullamento del citato Decreto. Tale sentenza è stata sottoposta al parere del Consiglio di Stato che, con decisione n. 754 del 18.07.1995, ha autorizzato la ripresa dei lavori, avvenuta nell'autunno del 1995.

Il prolungamento dei tempi di esecuzione dell'opera va ascritto, inoltre, a difficoltà economiche dell'Impresa appaltatrice del 4° lotto (lotto in posizione intermedia tra il 3° e 5°), che hanno pesantemente condizionato l'esecuzione dei lavori e costretto la Concessionaria a risolvere, nel 1997, il contratto di appalto. A seguito del contenzioso instauratosi per la risoluzione di tale contratto, la concessionaria è stata obbligata a ricorrere al Pretore di Aosta al fine di rientrare in possesso del suddetto lotto, il cui accesso era stato impedito dall'Impresa appaltatrice.

Ciò ha ostacolato e ritardato le verifiche dello stato di consistenza dei luoghi da parte della Direzione Lavori, operazioni necessarie ai fini della redazione del progetto di completamento del lotto. Infine, il provvedimento di reintegra del possesso delle aree di cantiere è stato emesso dal Pretore, in data 10.4.1998, ed il superamento degli

ostacoli di tale fase del contenzioso ha consentito di provvedere al riaffidamento dei lavori.

L'ANAS riferisce che, per i lotti 3° e 5°, l'andamento dei lavori è soddisfacente e sono stati recuperati i precedenti ritardi, anche se le elevate difficoltà tecniche ed operative emerse durante la realizzazione del 3° lotto hanno provocato un dilazionamento dei tempi contrattuali originariamente previsti. In tale lotto, infatti, si colloca la pendice di Verrand interessata dalla costruzione dell'omonimo viadotto, la quale è caratterizzata da fenomeni di instabilità che hanno riguardato tratti della sovrastante S.S. 26 che si è dovuta arginare con opportuni interventi.

L'ANAS fa presente che anche il 2° lotto è stato oggetto di un contenzioso giudiziario che si è concluso con la sentenza n. 918 del 5 giugno 1998 emessa dal Consiglio di Stato, che si è definitivamente pronunciato sul ricorso promosso dall'Impresa che aveva a suo tempo ottenuto l'affidamento fiduciario dei lavori. Tale affidamento era stato successivamente revocato su prescrizione dell'ANAS in ottemperanza alla legge 406/91.

La pendenza del suddetto contenzioso ha impedito l'espletamento delle procedure per il riappalto del lotto in questione ed, inoltre, è stato necessario adeguare il progetto esecutivo del lotto alle disposizioni della nuova normativa prevista dalla legge 109/94 e successive modificazioni.

Soltanto il 5 giugno u.s., pertanto, è stato possibile approvare in linea tecnica il citato progetto, subordinando però le procedure di affidamento alla formale approvazione dei nuovi atti convenzionali. La società concessionaria, nelle more del perfezionamento degli strumenti convenzionali, ha richiesto all'ANAS l'autorizzazione a procedere all'espletamento degli adempimenti propedeutici all'affidamento dei lavori.

Allo stato attuale l'ANAS rappresenta che il tratto compreso tra Morgex e Courmayeur sud potrebbe essere completato e messo in esercizio entro l'anno 2000, mentre per il successivo tratto autostradale terminale fino all'allacciamento con la S.S. n. 26 (2° lotto), l'ultimazione dei lavori e l'apertura al traffico è prevista per l'inizio dell'anno 2003.

Relativamente al collegamento con il tunnel del Monte Bianco l'Ente riferisce che la concessionaria Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco ha espletato un concorso internazionale di idee per il progetto di adeguamento funzionale ed ambientale della S.S. 26/dir, nel tratto fra il termine dell'autostrada Aosta-Monte Bianco ed il piazzale del Traforo. La competente Commissione giudicatrice ha individuato nella proposta denominata « La collina dei ciliegi » la soluzione progettuale migliore.

Attualmente sono in corso, a cura della suddetta concessionaria, le procedure per l'affidamento delle relative progettazioni preliminari, definitiva ed esecutiva. Dopo l'affidamento dell'incarico dovrà essere redatto il progetto definitivo, che sarà, poi, sottoposto per l'approvazione alla Regione Val d'Aosta.

Entro 60 giorni dall'approvazione Regionale del progetto definitivo, dovrà essere predisposto quello esecutivo che, a sua volta, dovrà essere poi approvato dall'ANAS. Successivamente la società concessionaria provvederà ad indire una gara europea (ad evidenza pubblica) per l'affidamento dei lavori. La tempistica delle relative procedure è quantificabile in circa 120 giorni, considerando che tra la pubblicazione del bando e la ricezione delle offerte non possono trascorrere, per legge, meno di 52 giorni. Entro 30 giorni dall'aggiudicazione dovrà essere stipulato il contratto d'appalto.

L'ANAS informa, infine, che i relativi lavori, la cui durata non è ovviamente ancora prevedibile, dovrebbero terminare nell'arco di un triennio, e cioè entro il 2002/2003, tenuto anche conto delle sospensioni invernali imposte dalle particolari condizioni meteorologiche della zona in cui i lavori stessi si svolgeranno.

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

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

in Italia è ancora tutto da costruire il « federalismo stradale », nonostante la

prossima scadenza del 10 febbraio 1998 per una prima approvazione, da parte del Governo, dei decreti legislativi attuativi della legge n. 59 riguardi anche l'Anas ed il settore strade;

nel corso del 1996, ultimo anno con bilancio approvato, l'Anas ha registrato entrate di competenza per lire 6.177 miliardi, di cui il 90,6 per cento di trasferimenti statali;

l'Anas ha oggi oltre 9.500 dipendenti e per far fronte agli impegni assunti nel 1998 stima un fabbisogno di cassa di lire 8.242 miliardi a fronte di un tetto massimo di pagamenti fissato dalla finanziaria nel 95 per cento delle erogazioni 1997, cioè lire 6.100 miliardi;

da anni la viabilità del basso Garda sopporta enormi problemi di traffico che in parte potrebbero essere risolti dal completamento della variante alla S.S. 11, soluzione da sempre prorogata per carenza di disponibilità —:

quanto sia costata la recente installazione di segnaletica verticale nel comune di Peschiera del Garda sul tratto della strada statale 11;

chi abbia deciso di apporre la dicitura Lago di Garda Sud in prossimità dello svincolo per il centro di Peschiera del Garda e Lago di Garda Nord in direzione del comune di Sirmione, essendo noto a tutti che le strade che costeggiano il lago si chiamano « Gardesana orientale ed occidentale » ed essendo oltretutto chiaro che si arreca offesa al buon senso e alla geografia, confondendo est-ovest con nord-sud;

se non si ritenga che una radicale riforma dell'ente Anas non possa aver luce se non coinvolgendo maggiormente gli enti locali, iniziando nel frattempo a prestare maggiormente attenzione alle esigenze dei cittadini, in un mutato rapporto fra amministrazioni locali e dipartimenti Anas.

(4-14994)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione indicata l'ANAS fa presente che le località turistiche site lungo il lago di Garda, nel territorio della Regione Veneto, si sviluppano geograficamente in direzione sud-nord e che, la preesistente segnaletica stradale « Lago di Garda » era considerata generica ed insufficiente da molti automobilisti, come peraltro evidenziato anche dall'Associazione Albergatori e Campeggiatori di Peschiera, pur considerando le indicazioni presenti sulla A/22 che distinguono l'uscita per il lago di Garda Sud (casello di Affi) e quella per il lago di Garda Nord (casello di Rovereto).*

Sulla base di dette considerazioni l'ANAS ha ritenuto necessario integrare la segnaletica di percorso lungo le statali n. 11 e n. 450 (rotatoria di Affi) con le diciture « Lago di Garda Nord » e « Lago di Garda Sud », inserite nei segnali stradali di preavviso, indispensabili per consentire agli utenti della strada di scegliere in maniera chiara ed immediata la direzione desiderata.

In particolare, nel preavviso situato sulla S.S. n. 11, in prossimità dello svincolo per il centro di Peschiera, si è giudicato opportuno integrare dette indicazioni con le località di riferimento presenti lungo gli itinerari stradali.

Con la dicitura « Lago di Garda Sud » è stata segnalata l'area turistica del lago raggiungibile dalla statale n. 1 in direzione Sirmione e, con quella « Lago di Garda Nord » è stato indicato l'itinerario della statale n. 249 che costeggia la riviera orientale del lago e conduce fino all'estremo nord in località Riva del Garda.

I citati interventi, il cui costo è ammontato a circa 5 milioni di lire divisi in più esercizi finanziari (dal 1993 al 1997) sono stati ritenuti necessari dall'ANAS per migliorare l'informazione agli utenti stradali in ordine alla località turistiche presenti lungo la fascia orientale del Lago di Garda in direzione Nord-Sud, direzione che appare più aderente alla geografia dei luoghi.

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

CHINCARINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici con incarico per le aree urbane.* — Per sapere — premesso che:

nell'interrogazione a firma Chincarini n. 4-10051 presentata il 19 maggio 1997 alla Camera dei deputati, ancora senza risposta, riguardante le difficoltà verificatesi nelle giornate del 25 aprile e del 1° maggio 1997 per la viabilità del basso lago di Garda, a causa del traffico dovuto all'afflusso turistico diretto al parco di divertimenti Gardaland; e che si ripetono annualmente e sono state segnalate dai sindaci interessati, puntualmente, da almeno cinque anni;

il 21 gennaio 1998, il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone prendendo atto che la società Brescia-Padova concessionaria dell'autostrada ha predisposto interventi nel proprio piano finanziario, ha dichiarato che il progetto di un nuovo casello comprensivo di parcheggio e servizi per gli utenti in località Castelnuovo del Garda (Varese) è: « ... Compatibile con il progetto della variante alla strada statale n. 11 nel tratto tra Peschiera e Cavalcaselle, con quello della variante alla strada statale n. 249 e con la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Venezia »;

anche quest'anno nelle intere giornate del 25 e 26 aprile si sono immancabilmente ripetute code con ingorghi e tamponamenti per le decine di migliaia di visitatori di Gardaland, che hanno paralizzato le uscite dell'autostrada Serenissima, le strade statali 11, 249, 450, le strade provinciali e la viabilità comunale dei comuni di Peschiera del Garda e Castelnuovo del Garda;

il prossimo 5 maggio 1998 si terrà alle ore 10 nella sede della prefettura di Verona la tradizionale riunione indetta annualmente per affrontare la grave situazione della viabilità del basso Garda che terminerà con il consueto, amaro, nulla di fatto;

se si intenda concretamente spiegare alle amministrazioni locali ed ai cittadini

come lo Stato intenda risolvere le gravi situazioni sopra esposte;

se non si ritenga necessario intervenire con urgenza presso la Società Autostradale Brescia-Padova spa, per favorire la costruzione del nuovo casello autostradale di Castelnuovo del Garda, ammettendo questa come l'unica soluzione certa ed immediata e che quindi ad oggi non esistono previsioni di costruzioni di strade alternative per la mancanza di risorse finanziarie. (4-17191)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata sono state acquisite notizie presso l'Ente Nazionale per le Strade, interessato sulle questioni proposte.*

L'Ente al riguardo comunica che la società concessionaria per l'Autostrada A 4 « Serenissima », ha predisposto un progetto preliminare per la realizzazione di un nuovo casello autostradale a Castelnuovo del Garda (VR), aggiuntivo o sostitutivo di quello di Peschiera. Tale casello, progettato con dimensioni adeguate all'attuale intenso traffico veicolare, è dotato di collegamenti con la viabilità ordinaria sia per il traffico in transito che per la popolazione locale.

A corredo del casello, sono previsti un centro servizi per gli utenti autostradali e un parcheggio per i veicoli in entrata e in uscita. Quest'ultimo potrebbe servire anche come stazione per un collegamento di bus — navetta fino alla sponda veronese del lago di Garda. In tal modo, a detta dell'ANAS, il traffico sulla viabilità ordinaria risulterebbe ulteriormente alleggerito.

Il relativo progetto è stato inserito nel Piano Finanziario della concessionaria ed ha ottenuto i pareri del Comune di Castelnuovo del Garda e della Provincia di Verona essendo compatibile con i diversi progetti delle altre infrastrutture della zona interessata, ed è già in fase istruttoria da parte dell'ANAS.

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

DE CESARIS e LENTI. — *Al Ministro dei beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

gravi e reiterati danneggiamenti portati a colpi di ruspe e aratro sono causati alle strutture murarie dei siti archeologici che insistono nel Comune di Anguillara Sabazia;

in questo modo sono stati demoliti muri affioranti di ville romane per distruggere o trafugare marmi o altro;

queste distruzioni avvengono quasi sempre dopo arature profonde che portano in superficie porzioni di marmi, muri,intonaci affrescati, mosaici e vasellame;

non si tratta di avviare un contenzioso con gli agricoltori ma di affermare il rispetto delle distanze in presenza di preesistenze archeologiche affioranti e visibilissime, con modalità di arature più leggere in presenza di siti noti e l'immediata segnalazione per siti di nuova scoperta;

l'agricoltura nel territorio di Anguillara Sabazia è esercitata in larga parte su terreni comunali dati in affitto a rotazione agli aventi diritto ma nella pratica sono lavorati con mezzi meccanici la cui proprietà è riconducibile a pochi operatori;

i siti archeologici che hanno subito danni sono molti e tra questi: Crocicchie, Galera, Sortilunghi, Valle Facciano, Riserva della Valle Facciano, Martignano, Olmetto, Valle Fienata, Spanora, Quartaccio eccetera;

quanto citato in premessa è stato oggetto di una denuncia presentata al pretore di Bracciano, alla Soprintendenza archeologica per l'Etruria meridionale e al Sindaco di Anguillara Sabazia dal locale circolo del partito della rifondazione comunista —:

quali iniziative intenda intraprendere allo scopo di salvaguardare i siti archeologici nel comune di Anguillara Sabazia;

quali iniziative risulti che siano state attivate dal comune di Anguillara Sabazia e dalla Soprintendenza archeologica per

l'Etruria meridionale per tutelare quanto di loro competenza. (4-21115)

RISPOSTA. — *L'area che insiste nel settore sud-est del bacino del lago di Bracciano è effettivamente caratterizzata da cospicue testimonianze riferibili alla fase della romanizzazione del settore settentrionale dell'Urbe.*

Vi sono siti di notevole entità e consistenza archeologica, sottoposti già a tutela ai sensi della legge n. 1089 del 1939 (loc. Grottone, Pantano, Mura di S. Stefano, Acqua Claudia, Albucetto, Cancelli, ecc.).

In tali località non è consentito alcun intervento di sfruttamento agricolo del terreno, ciò nonostante, pur sotto il costante controllo del personale di custodia e delle forze dell'ordine, che hanno sempre coadiuvato la Soprintendenza archeologica per l'Etruria meridionale, si è verificato qualche caso di inadempienza da parte dei proprietari dei lotti vincolati (ad esempio in loc. Mura di S. Stefano) e la predetta Soprintendenza ha immediatamente disposto la sospensione dei lavori, denunciando il caso alle Autorità competenti.

Per quanto riguarda i siti già menzionati risulta che negli ultimi due anni si è accertato il fenomeno dello scavo clandestino, soprattutto concentrato e delimitato al territorio del comune di Anguillara, con particolare riguardo ad aree utilizzate a scopo agricolo.

La Soprintendenza è intervenuta su molteplici fronti ovvero con un intervento di somma urgenza in loc. Crocicchie nel novembre 1997, che ha consentito di comprendere la situazione storica della zona depredata e garantire, in una prima fase, la tutela del sito mediante una recinzione. È in fase di completamento l'istruttoria per l'apposizione del vincolo archeologico su tale zona ai sensi della legge n. 1089 del 1939.

Con il supporto degli Uffici tecnici comunali si è provveduto all'immediata copertura delle strutture portate alla luce, al fine di evitare ulteriori incursioni e sono state segnalate alle forze dell'ordine dette località per avviare un controllo costante dei siti a rischio. È stata prodotta una lista delle zone archeologiche in parte individuate

dai clandestini, con allegata planimetria, in cui si evince l'ubicazione puntuale dei siti ancora a rischio. Detta carta delle località interessate da preesistenze archeologiche è stata inoltrata, a richiesta, anche al Nucleo Tutela Patrimonio Artistico, che si è reso disponibile ad effettuare ulteriori controlli su dette zone.

È stato inoltre ribadito al comune, sia per le vie brevi che per iscritto, che tutte le aree ad alto rischio archeologico non siano sottoposte a lavori agricoli e periodici controlli vengono effettuati da personale tecnico scientifico della Soprintendenza, che ha in corso l'istruttoria della pratica di vincolo.

I controlli effettuati con il supporto dell'Arma hanno comunque consentito di fermare due pregiudicati che operavano ad uno scavo archeologico nella notte del 23 giugno 1998. In data 16 luglio il Pretore di Bracciano ha emesso sentenza nei confronti dei due pregiudicati e nel procedimento la Soprintendenza si è costituita parte offesa.

Un secondo procedimento è stato avviato presso la Procura di Roma contro gli stessi clandestini; sono in corso da parte dei periti nominati dal PM le valutazioni dei materiali sequestrati presso il domicilio dei due pregiudicati.

La Soprintendenza, d'intesa con l'Amministrazione comunale e le forze dell'ordine, continua a sottoporre a costante controllo le varie zone del territorio di Anguillara al fine di reprimere il grave fenomeno dell'attività clandestina.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

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

durante i lavori per la costruzione della tangenziale di Voghera vennero rinvenuti bidoni dal contenuto sospetto, interrati in corrispondenza del tracciato della strada;

in seguito a tale rinvenimento, il tracciato originale è stato modificato, con l'inserimento di una doppia curva a « S » per

evitare che le ruspe finissero per danneggiare i bidoni, con conseguente dispersione del contenuto nell'ambiente;

secondo le intenzioni dell'Anas, la variante avrebbe dovuto essere provvisoria: una volta terminata la bonifica del terreno, la doppia curva doveva essere eliminata con il ripristino del tracciato originario;

attualmente i lavori di bonifica del terreno sono terminati, ma non sono ripresi i lavori per l'eliminazione della variante, che rappresenta una fonte di pericolo per gli automobilisti, in quanto la doppia curva si trova dopo un lungo tratto rettilineo e chi non conosce bene il tracciato rischia di affrontare a velocità troppo elevata la variante e di andare a urtare contro il *guard-rail*;

la pericolosità del suddetto tratto di tangenziale è testimoniato dalla lunga serie di incidenti che si sono verificati in corrispondenza della variante, di cui quello mortale avvenuto nella notte del 18 luglio 1997 e solo l'ultimo in ordine di tempo, dovuti all'eccesso di velocità, ma anche all'inadeguatezza del tracciato e delle segnalazioni di pericolo —:

quali siano i motivi per i quali non sono ancora ripresi i lavori per il completamento della tangenziale di Voghera secondo il tracciato originale, nonostante siano terminati i lavori di bonifica del terreno che avevano determinato la modifica del percorso;

se non ritenga opportuno intervenire affinché con una celere ripresa dei lavori sia eliminata la doppia curva ad « S » della variante e ripristinato il tracciato rettilineo secondo il progetto originario. (4-12025)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione indicata, sono state acquisite informazioni presso l'ANAS che al riguardo ha comunicato che in data 22.5.98, in seguito all'ultimazione dei lavori di bonifica della ex discarica in fregio alla tangenziale di Voghera, è stata aperta al traffico la strada in

rettifica del tratto tra i km. 3+600 e 4+000 della tangenziale medesima.

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

TERESIO DELFINO e VOLONTÈ. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

con atto di consiglio provinciale n. 3/29 del 5 marzo 1993 venne approvato il piano provinciale della viabilità Pedemontana: collegamento strade statali n. 62 e 357 — indicazione prioritaria per la costruzione del ponte tra Collecchio e Noceto-Medesano;

con atto di giunta provinciale n. 36 del 30 dicembre 1993 venne approvata la progettazione di un ponte sul fiume Taro tra Medesano e Collecchio, l'affidamento di incarico di studio ambientale nonché gli elaborati del progetto preliminare e di massima;

con atto di giunta provinciale n. 127 del 30 dicembre 1993 si approvò uno studio progetto della mobilità-consulenza finalizzata alle verifiche di simulazioni di interventi sulla rete viaria con particolare riferimento al ponte fra Medesano e Collecchio;

il progetto è inserito nelle previsioni del Prit della regione Emilia Romagna nello stralcio attuativo 1994-1996 del piano decennale della viabilità di grande comunicazione ex legge 351/82 nonché tra gli interventi fondamentali e prioritari compresi nell'allegato D della delibera di consiglio della regione Emilia Romagna n. 1972 del 4 maggio 1994;

con atto di consiglio provinciale n. 65/6 del 7 giugno 1996 è stato approvato il piano della viabilità provinciale 1996 nell'ambito del quale sono stati previsti gli studi e i progetti afferenti l'opera;

è stato predisposto un accordo di programma per la redazione del progetto esecutivo di detto tratto di Pedemontana

fra la provincia di Parma, l'Anas la regione Emilia Romagna, il comune di Parma, Collecchio, Medesano, Noceto, Fidenza, Salsomaggiore, Fidenza, la camera di commercio, l'Unione parmense degli industriali, la Banca Monte, la Cassa di Risparmio e l'Autocamionale della Cisa;

con atto di giunta provinciale n. 947/22 del 15 ottobre 1997 è stato predisposto l'elenco delle priorità per il piano triennale degli investimenti Anas 1997-1999 nel quale il tratto di collegamento fra la ss 62 della Cisa e la ss 357 con ponte sul fiume Taro fra Medesano e Collecchio figura al primo posto;

in esecuzione di quanto approvato con determinazione dirigenziale n. 495 del 19 marzo 1998 lunedì 6 aprile è stato firmato il contratto per la redazione del progetto esecutivo e definitivo del nuovo ponte sul fiume Taro tra Medesano-Noceto e Collecchio con il collegamento tra la ss n. 62 della Cisa e la ss n. 357. L'affidamento è avvenuto a seguito dell'aggiudicazione al raggruppamento temporaneo di imprese costituito dal dottor Giuseppe Sforza, dal professor Claudio Cherubini e dagli Studi tecnici & servizi srl della gara indetta con delibera di giunta provinciale n. 668/29 del 24 luglio 1997. L'importo a base d'asta è stato fissato in lire 370.000.000 mentre l'offerta economicamente più conveniente è stata di lire 225.000.000 —;

in considerazione dell'importanza che detta opera riveste per l'intero territorio della regione Emilia-Romagna quali siano gli orientamenti del Governo in ordine al finanziamento dell'opera da parte dell'Anas una volta completato il progetto esecutivo. (4-19116)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata con la quale si chiede di conoscere notizie in ordine al finanziamento dei lavori di realizzazione del collegamento tra la S.S. n. 62 e la S.S. n. 357 con ponte sul fiume Taro tra Medesano e Collecchio, si fa presente che la previsione dell'opera di che trattasi, pur segnalata dalla Regione Emilia*

Romagna tra gli interventi ritenuti prioritari, non si è potuto inserirla nella programmazione per il 1997-1999 in quanto non dotata di progettazione avanzata e, perciò, non rispondente ai requisiti fissati nella direttiva ministeriale del 16 dicembre 1996 per la definizione degli indirizzi programmatici per la predisposizione di tale Programma che, com'è noto, ha attribuito rilevanza prioritaria e discriminante, tra l'altro — ai criteri del completamento e della cantierabilità.

L'intervento relativo al tratto di collegamento tra la S.S. 62 e la S.S. 357 potrà, tuttavia, essere eventualmente previsto nella futura programmazione ANAS subordinatamente all'esistenza di un adeguato livello di progettazione.

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

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

già con precedenti atti ispettivi veniva segnalata la pericolosità della strada litorale ionica E90 (ex strada statale 106-bis), non a caso denominata « strada della morte », sulla quale continuano a verificarsi numerosi incidenti, spesso mortali;

oltre ad una ristrutturazione ed ammodernamento della stessa arteria, si ritiene da più parti estremamente necessario provvedere a regolarizzare meglio il traffico e, soprattutto, a limitare la velocità dei veicoli in transito in corrispondenza dei numerosi centri abitati attraversati e degli incroci di particolare rilevanza;

in particolare, si segnalano, nel territorio del comune di Corigliano Calabro (Cosenza) i seguenti punti di estrema pericolosità: al chilometro 19 circa, svincolo in corrispondenza con la zona industriale Asi. Tale incrocio, dove si sono registrati più incidenti mortali, non è assolutamente regolato, né tantomeno sufficientemente evidenziato la segnaletica orizzontale e/o verticale; al chilometro 15,500, svincolo di

C.da S. Lucia. L'Anas sta sperimentando varie soluzioni per limitarne la pericolosità, con l'adozione di diversi criteri, in tempi diversi, che non fanno che aumentare la pericolosità dello stesso; al chilometro 11 circa, svincolo di "Insiti". Tale svincolo, oltre ad essere in corrispondenza di centro abitato, è ultimamente fortemente interessato dal traffico di tipo urbano, diretto e proveniente da un centro sportivo intercomunale (dei comuni di Corigliano Calabro e Rossano), che lo ha reso estremamente pericoloso —:

se non ritengano opportuno e necessario provvedere con urgenza alla soluzione dei problemi esposti, prevedendo in particolare una migliore segnalazione degli incroci suddetti, con eventuale installazione di impianto semaforico, onde prevenire il verificarsi di incidenti. (4-13249)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata, l'Ente Nazionale per le Strade rende noto che la SS. 106 Radd., ha inizio in corrispondenza del Km. 323 della S.S. 106 Jonica e termina al Km. 369 della stessa.*

Essa attraversa gran parte della Piana di Sibari ricalcando una vecchia strada intercomunale detta delle Bruscate. La SS. 106 Radd. ha larghezza di mt. 12,50 e costituisce il ramo veloce per gli utenti in transito sulla costa Jonica in alternativa alla vecchia S.S. 106.

Nel corso degli anni non è stato possibile negare gli accessi ai fondi latitanti che diversamente sarebbero rimasti interclusi.

A causa dei diversi incidenti verificatisi l'ANAS ha provveduto a rendere altimetricamente sfalsato l'incrocio con la Strada Provinciale che congiunge la frazione di Corigliano Calabro Scalo con la frazione di Schiavonea dello stesso Comune.

Inoltre, ha consentito mediante impianto semaforico, al Comune di Corigliano di regolare l'incrocio con la strada di contrada Amica e, al Comune di Cassano, di regolare l'incrocio con la Strada Provinciale degli Stombi.

Al fine di ovviare ad altre possibili situazioni di pericolo, l'Ente ha dato l'assenso solo per quanto concerne la realizzazione di svincoli altimetricamente sfalsati.

Inoltre, il sorgere di numerose costruzioni di tipo civile ed industriale su entrambi i lati di detta strada, segnatamente nei territori dei Comuni di Rossano e Corigliano unitamente ai vincoli paesaggistici ed archeologici esistenti nella zona, non ha consentito una ristrutturazione dell'arteria finalizzata alla eliminazione delle interferenze.

La strada, d'altra parte, ha assunto nei citati Comuni le caratteristiche di una strada di conurbazione per cui l'ipotesi di regolare mediante impianti semaforici le intersezioni principali deve essere attentamente valutata.

*L'Ente fa presente, infine, che per il tramite del competente Compartimento della Calabria, non ha mai fatto opposizione alle richieste dei Comuni tendenti ad apportare migliorie alle condizioni di transi-
tabilità e sicurezza.*

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

FINO e DELMASTRO DELLE VEDOVE.
— Al Ministro dei beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:

con nota pubblicata nell'allegato « B » al resoconto della seduta del 25 settembre 1998 il Ministro rispondeva alla interrogazione n. 4-16786;

nella citata interrogazione si chiedeva, tra l'altro, quali fossero i film che avevano ottenuto il finanziamento ed a quanto ammontassero i singoli finanziamenti;

nella risposta si afferma che la nuova commissione consultiva per il cinema ha operato una severa selezione, portando la percentuale di approvazione dei progetti dal 74 per cento della precedente sotto-commissione per la cinematografia al 37 per cento, senza peraltro indicare quanti fossero i progetti approvati e che, di detti progetti approvati, n. 27 avevano completato l'iter del finanziamento ed erano stati sottoposti al parere della commissione per il credito cinematografico, la quale aveva

espresso pareri per un finanziamento complessivo di 89 miliardi;

non sono stati indicati i n. 27 progetti approvati e finanziati, così come richiesto dagli interroganti —:

se il nuovo Ministro intenda indicare con chiarezza i progetti approvati e finanziati, con esposizione dei singoli finanziamenti;

se intenda portare a conoscenza dei criteri adottati per la selezione dei film da finanziare, così come già richiesto nella precedente interrogazione. (4-20380)

RISPOSTA. — Con riferimento ai quesiti posti con l'interrogazione si trasmettono, in allegato (in visione presso il Servizio Stenografia) l'elenco dei film di interesse culturale nazionale approvati dalla nuova Commissione Consultiva per il Cinema, con l'indicazione, ove già sottoposti al parere della Commissione per il Credito, dell'importo deliberato, nonché i criteri di selezione della citata Commissione.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

GRAMAZIO, PAGLIUZZI, RASI, LANDI, CARUSO e PROIETTI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

se il settimanale *Il Borghese* in data 11 marzo 1998, ha riportato una intervista dell'ambasciatore sloveno in Italia, Peter Andrej Bekes, (esponente di spicco del partito comunista sloveno) nella quale l'ambasciatore sloveno dichiara che le foibe furono utilizzate dagli italiani contro gli slavi;

gli interroganti ritengono offensive le dichiarazioni riportate dal settimanale *Il Borghese* che sono attribuibili, perché virgolettate, all'ambasciatore sloveno in Italia signor Bekes;

in questo modo si riapre una tragedia, quella degli italiani infoibati nell'Istria e

nella Dalmazia alla fine del secondo conflitto mondiale, e si umiliano i 350 mila profughi italiani che hanno abbandonato ogni bene per non rimanere nella Jugoslavia di Tito;

se siano a conoscenza dell'intervista;

se in considerazione delle dichiarazioni rilasciate intendano revocare il gradimento all'ambasciatore sloveno in Italia, signor Peter Andrej Bekes. (4-16152)

RISPOSTA. — *Il Governo italiano, particolarmente attento allo sviluppo dei rapporti bilaterali con la Slovenia, si è immediatamente attivato a seguito dell'intervista dell'Ambasciatore Sloveno a Roma, Peter Andrej Bekes, apparsa sul settimanale il « Borghese » in data 5 marzo 1998. L'Ambasciatore a Lubiana, Massimo Spinetti, su istruzioni del Ministero Affari Esteri, ha prontamente effettuato un passo presso il Ministero degli Esteri Sloveno, per esprimere il vivo disappunto italiano per le affermazioni contenute nell'intervista in parola e chiedere chiarimenti sulle posizioni espresse dall'Amb. Bekes che, peraltro, appaiono in netto contrasto con le posizioni delle Autorità Slovene registrate nel contesto delle intense relazioni esistenti fra i due Paesi e, da ultimo, in occasione della visita compiuta a Lubiana dal Ministro Dini, il 4 febbraio u.s. Esse non corrispondono infatti al clima di fiducia, collaborazione e buon vicinato instauratosi fra Italia e Slovenia, clima che entrambi i Paesi sono impegnati a mantenere e rafforzare in nome dei principi generali di pace, progresso e sicurezza e, in particolare, nella prospettiva dell'imminente adesione di Lubiana all'Unione Europea.*

Anche a seguito dell'intervento effettuato dall'Amb. Spinetti, il Ministero degli Esteri Sloveno ha rilasciato un comunicato in cui si rende noto che l'Ambasciatore Bekes, convocato per consultazioni a Lubiana, ha chiarito di non avere mai autorizzato l'intervista, in cui sono riportate, in chiave completamente distorta, manipolata e quindi non attendibile, alcune riflessioni emerse in un colloquio che egli ha avuto con un giornalista del settimanale il « Bor-

ghese ». *Facendo stato degli ottimi rapporti bilaterali fra Italia e Slovenia, il comunicato precisa che l'« intervista » non esprime la posizione ufficiale slovena e nemmeno le posizioni personali dell'Ambasciatore e sottolinea il reciproco interesse italo-sloveno per la stabilità e per lo sviluppo della cooperazione bilaterale in un contesto comune europeo in cui, fra l'altro, le rispettive minoranze trovino adeguata tutela.*

Lo stesso Ambasciatore Bekes ha ribadito i medesimi concetti in una lettera indirizzata al Ministro degli Esteri italiano, garantendo di volersi impegnare, anche nel futuro, a rafforzare e consolidare ulteriormente i rapporti di cooperazione amichevole fra i due Paesi e le due popolazioni.

Da quanto sopra esposto appare chiaramente che la vicenda non è suscettibile di turbare i rapporti di amicizia e cooperazione fra Italia e Slovenia né, tantomeno, di determinare un cambiamento nella politica italiana di favorire l'integrazione della Slovenia nelle strutture euro-atlantiche. Vale peraltro la pena di notare che proprio nel contesto dell'Unione Europea sarà possibile garantire nel modo più efficace i diritti degli esuli italiani: infatti, gli impegni presi da Lubiana nel contesto dell'Accordo di Associazione con l'Unione prevedono l'apertura del mercato immobiliare sloveno per tutti i cittadini europei, nonché la possibilità accelerata di accesso a tale mercato per coloro che possano dimostrare di aver risieduto nel territorio dell'attuale Repubblica di Slovenia per un periodo di almeno tre anni, fatti specie che si applica de facto soprattutto agli esuli italiani.

Quanto al processo storico di indagine sulle foibe e gli altri drammatici eventi della guerra e dell'immediato dopo guerra, si ricorda che è stata istituita, nel 1993, un'apposita Commissione Storica fra Italia e Slovenia, con il compito di stendere un documento comune d'interpretazione degli eventi nei territori di confine, dal 1880 al 1954, che verrà consegnato ai rispettivi Governi non appena predisposto.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Umberto Ranieri.

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

con decreto del 22 aprile 1998 il Ministro dei beni culturali ed ambientali con incarico per lo sport e lo spettacolo di concerto con il Ministro del tesoro ha stabilito che la dotazione organico-funzionale del personale artistico, tecnico e amministrativo dell'Ente autonomo San Carlo di Napoli (divenuto successivamente Fondazione) è definita, ai sensi del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 367, in 434 unità così ripartite: 134 tecnici, 107 professori d'orchestra, 10 collaboratori, 1 direttore stabile, 93 coristi, 45 tescicorei, 9 addetti dell'area artistica, 35 impiegati amministrativi;

l'organico funzionale viene individuato sulla base di una media operativa (programmazione artistica, numero delle rappresentazioni, pubblico pagante ecc.) degli ultimi tre anni di attività e esso rappresenta il parametro su cui si fissano i contributi statali;

attualmente, il numero complessivo dei dipendenti del San Carlo è di 231 unità;

l'ultimo concorso pubblico per coro, orchestrali, tecnici è stato bandito nel 1992;

dal 1991 ad oggi l'incidenza della spesa per il personale sul contributo statale è scesa dal 78 per cento al 62 per cento;

negli ultimi anni sono stati smantellati i laboratori di sartoria, scenografia, falegnameria e l'attrezzeria che, oltre ad occupare numerose persone, rappresentavano vere e proprie scuole nel loro settore, disperdendo in tal modo esperienze e professionalità;

per determinate rappresentazioni (tipo «Aida») occorre un numero di artisti del coro e di orchestrali superiore alla dotazione attuale, per cui si ricorre ad assunzioni temporanee con contratti a termine che comportano difficoltà di affiatamento fra gli artisti;

l'attuale direttore artistico, proveniente dal teatro di Torino, si sta avvalendo di collaboratori provenienti anch'essi dal teatro di Torino;

relativamente ai contributi statali erogati, il San Carlo ricopre il nono posto nella graduatoria dei teatri italiani;

il ricorso ad artisti con contratto a termine influisce in modo determinante sul risultato artistico con grave danno per la fama del teatro che proietta la statura culturale di Napoli in tutto il mondo —:

quali siano le ragioni della mancata assunzione dei lavoratori previsti nell'organico del teatro San Carlo (in base al decreto ministeriale succitato), che rappresenta sia un danno sul piano delle prestazioni artistiche e sia un'occasione negata di lavoro per 203 persone qualificate in una città già duramente colpita sul piano occupazionale. (4-20137)

RISPOSTA. — *Con riferimento ai quesiti posti con l'interrogazione indicata, relativi alla mancata assunzione presso l'Ente Autonomo Teatro S. Carlo di Napoli, ora Fondazione, di personale a tempo indeterminato a completamento dell'organico di n. 434 unità, a suo tempo approvato da questa Amministrazione di concerto con il Ministero del Tesoro, si fa presente che il Teatro interessato ha giustificato le carenze di copertura della pianta organica come conseguenza del divieto posto dall'articolo 9 comma 4 della legge 23 dicembre 1999 n. 498, confermato da successive disposizioni legislative, che inibiva agli enti lirici di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato anche in sostituzione di quello cessato dal servizio.*

Per effetto quindi delle disposizioni legislative di cui sopra il Teatro S. Carlo di Napoli, così come tutti gli altri enti similari si è trovato nella necessità di fare ricorso all'utilizzo di personale con contratto a termine.

Si deve, però aggiungere che diversamente da tutti gli altri enti lirici, il Teatro S. Carlo di Napoli non si è poi avvalso della disposizione dell'articolo 10, comma 5, legge

30 maggio 1995, n. 203, che consentiva di assumere personale in pianta stabile, sia pure solo per gli anni 1995 e 1996, previa autorizzazione concedibile nel rispetto delle condizioni previste.

Tanto premesso, con la trasformazione dell'Ente Autonomo pubblico in Fondazione di diritto privato sono venute meno le restrizioni in tema di assunzione; pertanto il Consiglio di Amministrazione della fondazione partenopea ha affrontato il problema dell'avvio di un programma di completamento della pianta organica nei limiti consentiti dalle disponibilità di bilancio e tenuto altresì conto della circostanza che la deliberazione dell'ente determinativa dell'organico contempla che n. 65 dei 434 posti sono da ricoprire comunque con contratti a termine e ciò in linea con quanto previsto dal CCNL.

Tale programma, — riferisce l'Ente —, è stato oggetto di un confronto con le organizzazioni sindacali. In data 23.10.1998 è stata raggiunta e sottoscritta una intesa che prevede la copertura di 71 figure professionali nei reparti artistici e tecnici, utilizzando graduatorie di idoneità pregresse.

Il primo punto dell'intesa raggiunto con le OO.SS., allo scopo di conseguire un costante miglioramento qualitativo dei reparti artistici, prevede la copertura a mezzo di concorso di n. 12 coristi e n. 6 ballerini, nonché l'assunzione di a n. 23 orchestrali con l'utilizzo di selezioni-concorso già effettuate nel 1996 e nel 1997; si precisa a tale ultimo riguardo che n. 21 orchestrali sono già stati stabilizzati e che in questi giorni è in via di definizione la posizione di altri due orchestrali risultati idonei nelle selezioni; con procedimento analogo è in corso di definizione la posizione di n. 30 tecnici.

Con l'accordo sulle 71 assunzioni è stata dunque coperta una quota pari al 50 per cento dei posti vacanti in organico: ai restanti 70 posti stabili aspirano n. 35 contrattisti.

Infine si fa presente che la mancata copertura dell'organico con personale stabilizzato non inciderà negativamente, per tale aspetto, nel riparto della quota del F.U.S. destinata al settore come previsto dall'articolo 24 del D.lgs. 29 giugno 1996

n. 367 e successive modificazioni perché — dovendosi assumere come valido il costo del personale rapportato al numero dell'organico approvato con decreto 24 aprile 1998 — non si rinviene motivo nella normativa per escludere il costo del personale effettivamente utilizzato dal Teatro con contratti a termine.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

MARTINI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno, dei lavori pubblici, dell'ambiente, della sanità e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. — Per sapere — premesso che:

il 27 novembre 1996 il quotidiano « La Nazione » dedicava un'intera pagina a Ponsacco, alla sua laboriosità, ai suoi problemi, ma anche ai programmi a breve e a lungo termine, cioè a quelle strategie immaginate dagli amministratori pubblici per risolvere o quantomeno alleviare una situazione diventata ormai intollerabile da qualsivoglia punto di osservazione, compreso quello giuridico; basterebbe infatti un impianto di controllo del rumore da sistemare in pieno abitato, sulle tre principali direttrici che convergono su Ponsacco, per avere la prova che si è in presenza di un tasso di inquinamento atmosferico al di sopra dei limiti consentiti dalla legge;

risulta infatti un inquinamento atmosferico ma anche acustico, l'impossibilità di passeggiare e di compiere qualche attraversamento (via N. Sauro, viale della Rimembranza, via Verdi, zona camposanto, via Togliatti, via Carducci, ecc.); e addirittura in queste aree è impossibile perfino scambiare due parole incontrando un amico o un parente poiché tutto è coperto da un tuono senza fine provocato da autotreni e containers che vanno e che vengono dalle discariche, le uniche miliardarie aziende ad avere un beneficio da questa babelica, infernale situazione caratterizzata da un vorticoso giro di TIR di

parecchio tonnellaggio che disselciano le strade nel mezzo alle case dove, se uno s'azzarda a mettere fuori la testa dall'uscio, rischia grosso;

dunque « *La Nazione* », riportando notizie di fonte comunale, diceva che « con il terzo lotto della circonvallazione, costo otto miliardi, verrà posto fine a tale situazione »;

pochi sono i ponsacchini disposti ad accogliere con compiacimento quelle assicurazioni e a mettersi l'animo in pace: infatti, tutti sono concordi nell'affermare che la bolgia è destinata a protrarsi per anni, stante così le cose;

a Ponsacco da qualche tempo si sta vivendo l'esatta situazione che anni fa riempì le cronache dei giornali di mezza Europa quando una comunità nel territorio di Roseto degli Abruzzi dichiarò guerra gli autotreni organizzando blocchi stradali in prossimità della litoranea adriatica —:

se non ritengano doveroso ed urgente accertare quale sia la realtà della situazione sopra esposta;

se intendano recepire le istanze dei numerosi cittadini di Ponsacco e come intendano sanare concretamente il problema del traffico pesante nell'abitato;

se gli organi competenti intendano aprire un'inchiesta al fine di accertare eventuali responsabilità sulla mancata realizzazione del terzo lotto della circonvallazione, per il cui progetto l'ANAS prevede un finanziamento di 20 miliardi che in poco tempo avrebbe permesso di completare l'opera;

quale siano i motivi e le ragioni del ritardo per la realizzazione del 3° lotto;

quali conseguenti doverose iniziative si intendano adottare nei confronti dei responsabili, la cui inerzia e inefficienza provoca ai cittadini di Ponsacco dei notevoli problemi, primo fra tutti quello della salute pubblica.

(4-19371)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata si fa preliminarmente presente che la statale n. 439 « Sarzanese-Valdera » dal Km 62+140 al Km 65+400, attraversando l'abitato di Ponsacco centro urbano con popolazione superiore a 10.000 abitanti, è in gestione all'Amministrazione Comunale, così come previsto dal nuovo Codice della Strada.*

Per evitare l'attraversamento dell'abitato, l'Amministrazione Provinciale di Pisa e quella Comunale di Ponsacco hanno previsto un piano di viabilità connessa alla statale 439 che prevedeva n. 4 lotti, di cui due (lotto 1 e 2) realizzati dagli Enti locali e già in esercizio e il 4° lotto sarebbe dovuto essere realizzato dall'ANAS, fermo restando l'impegno del Comune a redigere il Progetto.

Tale proposta è stata accettata dall'ANAS con nota n. 7266 del 29/05/92 che indicava anche il limite di 20 miliardi come previsione di spesa. Il progetto relativo non è stato inoltrato dal Comune.

In data 21/07/97 l'Amministrazione Comunale di Ponsacco proponeva all'ANAS una soluzione alternativa a quella concordata chiedendo, formalmente, di farsi carico della realizzazione del 3° lotto anziché del 4° (restando fermo l'impegno del Comune di eseguire la progettazione e di rinunciare al finanziamento del 4° lotto). A giustificazione di tale richiesta veniva addotta la variazione dei flussi veicolari di lunga percorrenza che si era venuta a verificare a seguito dell'apertura della S.G.C. FI-PI-LI.

Tale ultima soluzione ha ottenuto l'approvazione della Direzione Generale dell'ANAS che, con nota n. 14173 in data 15/01/98 ha autorizzato la redazione del progetto il cui importo dovrà essere contenuto nel limite di 20 miliardi (nel merito veniva adottata la procedura di cofinanziamento prevista dal decreto-legge 398/93).

Lo schema di convenzione è stato approvato dalle parti in data 14/07/98 ed attualmente è in fase di approvazione da parte della Direzione Generale dell'ANAS. Definita tale fase preparatoria potrà procedersi alla stipula formale della convenzione e, conseguentemente, potrà procedersi al finanziamento e all'appalto dei lavori consentendo, finalmente, di risolvere i problemi

dell'attraversamento dell'abitato di Ponsacco da parte del traffico transitante sulla statale n. 439.

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

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

nel dicembre 1991 la società Co.Ge.I. otteneva dall'ANAS l'aggiudicazione dei lavori per la nuova tangenziale di Monteroni D'Arbia (Siena);

la stessa società garantiva l'esecuzione degli stessi in 690 giorni, ma non completò l'opera per dichiarato fallimento, lasciando incompiuta la stesura dell'asfalto all'altezza dello svincolo Nord, l'installazione del guardrail, della relativa segnaletica ed illuminazione;

nell'autunno 1997 a seguito di gara d'appalto destinata a terminare i lavori incompiuti fu dichiarato che gli stessi sarebbero ripresi non più tardi del marzo 1998 —:

quali siano i motivi per i quali a tutt'oggi i lavori non sono ancora ripresi e se non si reputi opportuna una indagine ministeriale atta a chiarire i ritardi occorsi per un semplice completamento di lavori già eseguiti. (4-16463)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata l'Ente Nazionale per le Strade comunica che i lavori di costruzione della variante di Monteroni d'Arbia lungo la S.S. 2 « Cassia » sono stati appaltati all'Impresa Co.Ge.I.*

A seguito delle inadempienze contrattuali della suddetta Impresa, tuttavia, l'Amministrazione appaltante è stata costretta a rescindere il contratto di appalto con provvedimento n. 3463 del 9.10.1997.

Alla data della suddetta rescissione, per il completamento della variante rimanevano da eseguire la pavimentazione e tutte le opere complementari quali guardrails, segnaletica orizzontale e verticale ecc.

Il Compartimento della viabilità di Firenze in data 30.10.1997 ha riappaltato i lavori di pavimentazione all'Impresa Berti Sisto di Firenze.

L'Ente precisa infine che i lavori della strada di Monteroni d'Arbia sono stati ultimati il 24.4.98 e l'apertura al traffico è avvenuta in data 19.06.98 dopo l'esecuzione delle opere complementari.

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

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

da circa otto anni sono in corso i lavori relativi alla variante della strada statale 11 tra Urigo Mella e Chiari in provincia di Brescia;

oltre alla lentezza dell'esecuzione dei lavori ed ai fallimenti delle imprese appaltatrici, si verifica un grave ritardo nel pagamento delle indennità di esproprio ai proprietari dei terreni interessati dalla variante. Infatti, gli espropri risalgono al 1991 ed è stato pagato soltanto un acconto dell'indennità —:

per quale motivo l'Anas sia in ritardo nel pagamento delle indennità di esproprio;

quali interventi intenda effettuare il Ministro interrogato per sanare questa situazione che lede un diritto sacrosanto del cittadino, già danneggiato dall'esproprio ed ora beffato dai ritardi nel pagamento di un'indennità che gli spetta. (4-17175)

RISPOSTA. — *Per corrispondere ai quesiti proposti sono stati richiesti elementi all'ANAS. L'Ente fa presente che, per quanto concerne il 2° lotto dei lavori di variante da Urigo dell'Oglio a Brescia, tutte le Ditte interessate hanno ricevuto l'acconto di Legge pari all'80 per cento, mentre sono in fase di perfezionamento i relativi frazionamenti.*

Il saldo dell'importo, ovvero il 20 per cento, verrà corrisposto non appena sarà riemesso il Decreto Prefettizio, nel frattempo scaduto.

Anche in relazione al 3° lotto, si sono poi assunte iniziative per corrispondere l'acconto di Legge e cioè l'80 per cento alle ultime quattro ditte.

Il pagamento del saldo a tutti gli espropriati avverrà ad ultimazione dei lavori principali a seguito di misurazione definitiva delle aree occupate.

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

PAGLIARINI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

il 12 dicembre 1998 verrà inaugurata la nuova sistemazione della piazza Cavour di Cremona;

i lavori di « rifacimento » della piazza, già in fase avanzata di ultimazione, denotano la stridente incompatibilità architettonica della moderna tensostruttura metallica con i circostanti caseggiati storici e con l'adiacente piazza Comunale di epoca medievale;

la struttura, costituita da sette enormi pali di acciaio e da vele metalliche che la ricoprono, ha profondamente snaturato l'aspetto storico-architettonico di uno degli angoli più belli e più fotografati della città, noto in tutto il mondo per il suo valore artistico;

l'approvazione del progetto di « rifacimento » da parte della giunta comunale non ha tenuto conto dei connotati artistici del centro storico di Cremona che si caratterizza per la particolarità dell'impianto urbanistico, per l'uniformità delle strutture edilizie e per l'omogeneità degli ambienti prospicienti la piazza, come il Palazzo Comunale e la piazza del Duomo;

la scelta operata dalla giunta comunale, oltre a comportare ingenti spese per i cittadini, rappresenta un danno per il centro storico della città di Cremona ed ha

leso l'identità architettonica, unica e insostituibile, di questa città;

tra la popolazione locale forti sono le perplessità circa le motivazioni che hanno spinto la giunta comunale ad approvare il nuovo progetto della piazza;

la nuova sistemazione della piazza ferisce le tradizioni, la cultura e l'identità stessa della città di Cremona, aggravando il lento degrado del centro storico e disincentivando notevolmente lo sviluppo turistico della città —:

sulla base di quali criteri la soprintendenza alle belle arti abbia concesso il permesso per la realizzazione di un tale scempio al patrimonio storico-architettonico della città di Cremona;

quali iniziative intenda intraprendere per accertare gli eventuali responsabili;

se corrisponda al vero che il progetto iniziale è stato modificato e, in caso affermativo, quali siano le ragioni che hanno giustificato l'approvazione della variante.

(4-20981)

RISPOSTA. — *A seguito dell'interrogazione parlamentare indicata è stata interpellata la Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Brescia, che ha comunicato quanto segue.*

In piazza Cavour a Cremona sono tutelati ai sensi della legge n. 1089 del 1939 sia il Palazzo Comunale, con decreto ministeriale 22 gennaio 1996, sia la cosiddetta « Ex Casa di Bianco » con decreto ministeriale 27 agosto 1957, a tutela dei resti della Torre del Capitano e del portico cinquecentesco, con confini delimitate, ad est e a sud, dalla stessa piazza Cavour.

In data 10 ottobre 1996 il comune di Cremona chiese alla Soprintendenza un parere su un progetto di massima relativo ad un intervento sulla piazza, sul cui sedime non sussiste vincolo specifico.

La relazione del comune, nel confermare l'inesistenza di un progetto definitivo, avanzava le seguenti proposte:

« a) eliminazione degli spazi verdi, residui di aree non veicolari;

b) realizzazime di un piano lastricato, anche se per il vero si intende proporre due fronti alberati con lo scopo di delimitare una certa parte. I fronti alberati sono posti su allineamenti precisi;

c) per i materiali, pur non ancora precisati, si vorrebbe proporre elementi lapide anche con tonalità colorate che si trovano sulla facciata non solo di edifici monumentali circostanti (Duomo, Battistero), ma anche su quelli costruiti negli anni quaranta ».

In data 5 ottobre 1996 la Soprintendenza dichiarava, per quanto di competenza e in linea di massima, dato il dichiarato carattere di proposta, di ritenere che.... « tale progetto dovrebbe proporre la massima conservazione possibile della piazza, così come si è ormai istituita ed evidentemente ormai acquisita nella coscienza comune della cittadinanza, quale patrimonio esistente e storicizzato, da trasmettere, così come pervenuto, alle generazioni future, tanto più che gli attuali filari alberati di tigli e la disposizione generale della piazza non appaiono spazialmente incompatibili con le esigenze, in particolare distributive, del mercato. Ciò considerato, si ritiene, comunque, che le eventuali nuove linee di progetto dovrebbero non solo adattarsi all'esistente, ma, se e quando possibile, collocarsi in modo dinamico rispetto sia alle preesistenze, sia ai percorsi della piazza medesima, limitando, in ogni modo, e uniformando il più possibile all'esistente, le nuove ideazioni ».

Del resto che la predetta Soprintendenza non abbia mai valutato positivamente l'intervento in questione è confermato anche dalla nota n. 11815 del 26 novembre 1998, diretta al comune.

Con tale nota la Soprintendenza esprimeva il seguente parere:

« ... Effettuato, anche a seguito delle pertinenti notizie in sede di stampa sopralluogo in piazza Cavour (23 novembre u.s.), se ne esprime parere di competenza del tutto negativo rispetto alla tensostruttura metallica che vi si sta allestendo. Simile struttura, infatti, appare elemento di intrusione visiva, del tutto discordante alla percezione non

solo dell'intera piazza, ma anche della pregevole veduta — da via Verdi — delle più importanti fabbriche cittadine, da Palazzo Ducale, al Duomo e al Torrazzo.

Spiace, inoltre che codesta Amministrazione non abbia tenuto conto delle osservazioni collaborativamente già rilasciate nella nostra suddetta nota — che, fra l'altro, commentava relazione tecnica datata 9 ottobre 1996 non accennante alla struttura metallica in parola, a sua volta non chiaramente indicata neanche negli elaborati progettuali, e dove si prospettavano sostanzialmente interventi legati a ingegneria naturalistica — nella quale ci si era espressi sfavorevolmente al taglio dei tigli, poi ugualmente effettuato.

Malgrado quanto sopra, si dichiara e si ribadisce, comunque, la propria collaborativa disponibilità a discutere e valutare congiuntamente anche il problema in questione ».

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

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

il Ponte detto dell'Impero sulla statale SS1 Aurelia che attraverso l'Arno a Pisa ha subito in data 2 settembre un cedimento del manto stradale che ha portato all'immediata chiusura del traffico sulla corsia interessata;

il cedimento in oggetto secondo sopralluoghi effettuati nei giorni successivi sembra dovuto a un deterioramento delle strutture portanti del ponte, in particolare della soletta che sorregge la superficie stradale;

la causa principale del deterioramento della struttura del ponte pare essere l'eccessivo carico di traffico pesante in transito sul ponte;

secondo uno studio effettuato su commissione della provincia di Pisa è pari

a 151.128 il totale dei mezzi transitati sul ponte nel periodo dal 19 marzo al 26 marzo;

il tratto autostradale da Migliarino Pisano a Rosignano è caratterizzato da tariffe di pedaggio fra le più alte in Italia;

il comune di Pisa, unitamente ai comuni di San Giuliano terme a Vecchiano hanno emanato una ordinanza di divieto di circolazione per i mezzi superiori a 7,5 tonnellate nel tratto di strada SS1 che attraversa i territori dei rispettivi comuni, e che tale ordinanza rimarrà in vigore finché non siano stati risolti problemi del ponte;

in conseguenza dell'ordinanza tutti i mezzi pesanti superiori alle 7,5 tonn. sono obbligati a percorrere il tratto della A12 fra Migliarino e Rosignano, fatto che ha suscitato vibrante proteste dalle associazioni di categoria degli autotrasportatori;

l'odierno interrogante in data 26 settembre 1996 aveva già presentato un'interrogazione parlamentare a codesti ministri — avente per oggetto proprio gli eccessivi flussi di traffico sul tratto in oggetto della SS1, in particolare di mezzi pesanti, con possibili conseguenze negative sia per la sicurezza della circolazione che per la salute pubblica, essendo la zona di Pisa attraversata ad alta intensità abitativa — in cui si chiedeva quali provvedimenti intendessero prendere per eliminare le cause di tale situazione;

la soluzione auspicata dagli enti locali interessati consiste nel declassamento del tratto interessato di autostrada o in subordine di un abbassamento delle tariffe autostradali in misura sufficiente da favorire la scelta di automobilisti e autotrasportatori a percorrere l'autostrada invece che la statale —:

quali provvedimenti urgenti intendano assumere per ripristinare la piena sicurezza e funzionalità del ponte dell'Impero sulla SS1;

quali provvedimenti urgenti si intendano prendere per permettere un regolare

flusso di traffico anche in futuro sia di persone che di merci, senza penalizzare l'attività di autotrasporto e senza minacciare la salute e sicurezza degli abitanti della zona. (4-19511)

RISPOSTA. — Per corrispondere ai quesiti proposti sono stati richiesti elementi all'ANAS.

L'Ente fa presente che il problema del notevole volume di traffico di mezzi pesanti nel tratto di Aurelia tra Migliarino Pisano e Rosignano forma oggetto da anni di segnalazioni e richieste locali rivolte sia all'Ente medesimo che a questo Ministero.

Per quanto riguarda le Amministrazioni locali le stesse hanno rappresentato la improrogabile necessità di deviare il traffico sulla tratta parallela autostradale dell'A12 in quanto sottutilizzata.

I problemi emergenti appaiono aggravati dal fatto che in località Chioma la statale in questione è a due corsie ed attraversa il centro abitato di Quercianella, mentre in corrispondenza della città di Pisa, la stessa statale risulta tangente all'abitato e quindi è classificata comunale con la conseguenza che anche il ponte dell'Impero sulla SS. n. 1 segnalata nell'atto ispettivo, ricade nel tratto classificato comunale ed eventuali interventi ricadono nella competenza della Amministrazione Comunale.

Negli incontri intervenuti tra le Amministrazioni interessate, la Regione Toscana ha manifestato perplessità ad intervenire in quanto l'adeguamento del tratto rimasto ancora a due corsie richiederebbe un impegno finanziario di 300-4000 miliardi di spesa non ritenuto giustificabile per la presenza del tratto autostradale dell'A12, che, come già riferito, è sottutilizzato.

Un approfondimento del problema da parte del Compartimento ANAS di Firenze induce a ritenere che qualsiasi decisione sulle reali possibilità di utilizzo o meno delle tratte autostradali, con oneri a carico delle Amministrazioni interessate, debba essere razionalmente preceduta da uno studio di « origine-destinazione » dell'intero bacino di traffico che interessa l'area pisano-livornese al fine di conoscere quali traffici siano di transito e, quindi, deviabili sul tratto

autostradale, quali invece, di penetrazione nei Centri storici e quali attratti dai vari centri di produzione e di intermodalità (porto di Livorno) che interessano la S.S. n. 1 « Aurelia ».

Mi riservo di fornire ulteriori notizie in merito non appena possibile.

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

PEZZONI, BARTOLICH, OLIVO e LENTO. — Ai Ministri degli affari esteri, dell'ambiente e del tesoro. — Per sapere — premesso che:

il 9 settembre 1997 il consiglio dei direttori della banca mondiale ha discusso l'autorizzazione all'apertura di un'indagine in seguito alla presentazione, il 25 aprile 1997 di un ricorso contro il progetto *National thermal power corporation* (NTPC) *Power generation project* nella regione di Singrauli in India, dove la stessa banca mondiale prevede di finanziare la costruzione di ulteriori 15 centrali a carbone nei prossimi anni;

la stessa banca mondiale ha prestato, con l'appoggio dei rappresentanti italiani, nel solo 1993, più di 400 milioni di dollari, mentre dal 1975 l'NTPC è l'ente che in tutto il mondo ha ricevuto più finanziamenti, pari a oltre 4 miliardi di dollari nel 1975;

secondo il ricorso suddetto, la banca mondiale avrebbe violato le sue stesse regole, riguardo il reinserimento forzato di popoli indigeni, le valutazioni d'impatto ambientale, il coinvolgimento delle popolazioni locali nella supervisione e nel monitoraggio e la presa in considerazione di progetti alternativi;

i ricorrenti affermano di aver subito pesanti danni economici e sociali a causa di queste violazioni: a partire dagli anni sessanta l'espansione delle miniere di carbone e la costruzione di centrali termoelettriche hanno provocato l'espulsione di 250.000 persone, mentre 51.000 sono state

reinsediate forzatamente a causa di progetti finanziati dalla banca mondiale; le popolazioni locali non hanno avuto alcun risarcimento e i progetti realizzati non hanno portato loro alcun beneficio, tanto che due terzi della popolazione è disoccupata e, nonostante l'installazione nella zona di 17 megacentrali, la maggior parte delle abitazioni è priva di energia elettrica; l'enorme distruzione di foreste ed il contemporaneo inquinamento di atmosfera ed acque hanno causato un nettissimo peggioramento della salute;

la situazione appare molto tesa, alcune organizzazioni non governative denunciano interventi intimidatori da parte di rappresentanti dell'NTPC e delle forze di polizia, tra cui nuove minacce di abbandono forzato di villaggi —:

di quali informazioni disponga il Governo e quali valutazioni dia dei progetti NTPC power generation project;

quale sia stata la posizione del rappresentante italiano presso la banca mondiale riguardo al ricorso presentato ed al pronunciamento conseguente. (4-12558)

RISPOSTA. — *L'India, come molti Paesi in via di sviluppo, si confronta con il problema di un crescente fabbisogno energetico. Si stima che il divario tra la domanda potenziale e l'offerta di energia sia pari a circa il 10 per cento; questo valore sale al 20 per cento se calcolato sulla capacità di picco. Il sottosuolo indiano è ricchissimo di giacimenti di carbone: le altre possibili fonti di energia sono presenti in quantità insufficienti (petroli e gas), o richiedono ingenti investimenti con ritorni differiti nel lungo periodo (energia idroelettrica).*

La Banca Mondiale, che non è il solo finanziatore del settore energetico locale, dovendosi confrontare con un crescente volume di investimenti privati che sono spesso meno « esigenti » in materia di standards ambientali, mira a che questi investimenti vengano realizzati con misure di contenimento dell'impatto sull'ambiente.

L'ultimo progetto della Banca Mondiale nel settore del carbone in India è stato

approvato nel settembre 1997 (Coal Rehabilitation Project). Il costo totale del progetto è di circa 1,7 miliardi di dollari, di cui 532 milioni di dollari, pari al 31 per cento, verranno finanziati dalla Banca. Parte del prestito verrà destinato al finanziamento di assistenza tecnica in materia di salvaguardia dell'ambiente. Parallelamente, la Banca ha approvato un prestito di 65 milioni di dollari destinato esclusivamente a sostenere la realizzazione di misure di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale del Coal Rehabilitation Project. La previsione di condizionalità incrociate, che subordinano l'erogazione del prestito summenzionato alla realizzazione delle suddette misure, rafforza l'impegno delle Autorità locali verso il progetto.

Nessun prestito è stato invece erogato nel 1993. Il contributo della Banca Mondiale al progetto NTPC: Power Generation Project risale al giugno 1994 e ammonta a 400 milioni di dollari. Anche in questo caso il progetto comprendeva non solo il finanziamento del programma di espansione della capacità di generazione, ma anche la prestazione di assistenza tecnica per il rafforzamento della capacità istituzionale dell'ente pubblico indiano responsabile del settore dell'energia termica in materia ambientale. Il programma prevedeva un piano di reinsediamento delle circa 370 famiglie situate nell'area del progetto.

Su richiesta di alcune famiglie, asserenti essere state disagiate dalla realizzazione del progetto, il Consiglio di Amministrazione della Banca ha autorizzato una ispezione per accertare l'esistenza di danni provocati da progetti finanziati dalla Banca stessa a causa di violazioni di regole e procedure stabilite.

La Direzione della Banca, ammesse le proprie responsabilità, ha preparato un piano di intervento destinato a venire incontro alle legittime richieste delle popolazioni colpite dal progetto. Tanto il piano di intervento che l'ispezione sono tuttora in corso. Esistono fondati sospetti che le condizioni di vita delle popolazioni reinsediate si siano deteriorate rispetto alla situazione antecedente al progetto. Questo stato di cose, secondo le accuse, sarebbe imputabile al

mancato coinvolgimento delle popolazioni locali nel disegno e realizzazione del piano di reinsediamento così come prescritto dalla politica della Banca Mondiale.

Più in generale va detto che, a fronte delle critiche suscitate per diversi progetti relativi al settore energetico, la Banca Mondiale sta valutando l'opportunità di orientare le proprie attività in questo campo in senso più coerente alle indicazioni della Convenzione quadro sui cambiamenti climatici. È stato predisposto, a questo proposito, un documento « Energy and environment strategy paper », attualmente in discussione. Anche altre istituzioni finanziarie internazionali e molti Governi stanno avvertendo questa esigenza, man mano che si avvia il processo di attuazione della Convenzione sul Clima.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Valentino Martelli.

PROCACCI, GALLETTI, DALLA CHIESA e PECORARO SCANIO. — Al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:

Roma è una città universalmente nota per il suo irripetibile patrimonio storico e artistico; non ha dunque alcuna necessità di strutture di « attrazione » del tutto estranee alla sua natura. Vanno piuttosto potenziate le possibilità di piena fruizione dei suoi beni naturali e culturali per tutti i cittadini;

la stampa ha dato di recente notizia di un progetto per un megazoo marino che si dovrebbe realizzare nella Capitale sotto il laghetto dell'Eur con il malinteso intendimento di celebrare l'anno del Mediterraneo;

il progetto prevederebbe una struttura dotata di tunnel trasparenti per consentire ai visitatori la vista delle diecimila specie mediterranee che si intenderebbe introdurre; specie marine compartimentate per aree geografiche ognuna delle quali includerebbe più esemplari in grandi vasche di 40 metri di lunghezza per altrettanti di larghezza, per complessivi diecimila metri quadrati;

il mega-acquario dovrebbe essere finanziato da privati del Consorzio ExpoMed e direttamente gestito poi da quest'ultimo con un preventivo di spesa di 50 miliardi per la struttura e 200 miliardi per gli esemplari da esporre; la proprietà resterebbe all'Ente Eur;

il Consiglio comunale di Roma in merito potrebbe esprimere soltanto parere consultivo —:

se non intenda opporsi con determinazione a questo assurdo progetto pseudomuseale che prefigura il saccheggio di specie marine proprio da quel Mediterraneo che si vorrebbe celebrare, e ne riprodurrebbe « ambienti marini » falsi e diseducativi;

se non ritenga che l'anno del Mediterraneo, piuttosto che attraverso baracconi di tale sorta e sventramenti di tranquilli quartieri romani, si debba onorare con seri programmi di risanamento delle coste del nostro Paese e di maggior cura per l'ecosistema tutto del Mare Mediterraneo;

se non voglia intervenire tempestivamente per impedire il progetto del « megalager » per animali marini. (4-16163)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata e sulla base degli elementi forniti dall'Ente Autonomo Esposizione Universale di Roma, tramite il Dipartimento per le Aree Urbane — Roma Capitale Giubileo 2000 — della Presidenza del Consiglio dei Ministri, si riferisce quanto segue.*

Il progetto Expomed è stato promosso dal Presidente dell'Ordine Ingegneri della Provincia di Roma, d'intesa con l'Ente Autonomo suindicato ed è volto a recuperare gli aspetti peculiari del Mare Mediterraneo quale culla di antiche civiltà ed a porre in risalto le prospettive ecologiche del sistema Mare Mediterraneo — Mar Nero, nonché a promuovere la difesa del Mare e le tecnologie dello sviluppo sostenibile ed infine a proporre Roma quale capitale del Mediterraneo.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il progetto prevede l'allestimento a Roma nella

zona dell'EUR di un museo del Mediterraneo che rappresenti il mare in tutti i suoi aspetti, la realizzazione di un grande acquario rappresentativo di zone del Mediterraneo, l'attivazione di un « percorso mediterraneo » che colleghi i vari organismi scientifico-operativi marini non solo nazionali e che offra la possibilità di rappresentare la risorsa mare nella sua globalità di « ambiente » « usi dell'uomo » e « nave », la valorizzazione dei musei dell'EUR.

All'iniziativa hanno aderito numerosi organismi di importanza nazionale ed internazionale quali, — oltre l'Ente suindicato che vi partecipa per essere proprietario delle aree e degli edifici nei quali l'iniziativa stessa si svilupperà — il C.N.R., il CoNISMA, la Fondazione Michelangioli, la Fondazione Cetacea, tutti gli Ordini e Collegi professionali tecnici della Facoltà di Ingegneria delle tre Università Capitoline, l'ispettorato Centrale per la Difesa del Mare, ecc.

Per quanto riguarda in maniera specifica l'acquario, il progetto è ancora allo studio e prevederà tutte le soluzioni tecniche dirette a salvaguardare l'ambiente, la fauna ittica e l'amenità della zona circostante; nessuna specie sarà catturata per essere trasferita a Roma, ma le vasche che costituiranno l'acquario saranno popolate da esemplari prelevati da altri acquari o comunque da allevamenti.

L'Ente Autonomo Esposizione Universale di Roma si è dichiarato disponibile ad assecondare l'iniziativa anche per assolvere funzioni promozionali del quartiere con attività di respiro internazionale in linea con le elevate possibilità offerte dalle strutture culturali già esistenti nel comprensorio ed in aderenza alla funzione di alta e prestigiosa rappresentatività e funzionalità, conferendo al quartiere anche il compito di « porta di Roma » per progetti e manifestazioni di risalto internazionale ed ha altresì assicurato che vigilerà affinché l'iniziativa sia consona al decoro ed alla funzionalità del quartiere.

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

ROSSETTO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

mercoledì 18 novembre 1998 i mosaici e gli affreschi di Piazza Armerina di Enna, una delle più importanti aree archeologiche del mondo, sono stati sfregiati da atti di vandalismo;

l'assessore regionale ai beni culturali Nino Croce aveva disposto una rotazione dei sovrintendenti, che però non è stata mai attuata;

risulta che il provvedimento del ministero per i beni e le attività culturali che stanziava un finanziamento di 800 milioni, destinato alla dotazione di un sistema di telecamere a circuito chiuso, sia ancora in attesa di essere reso esecutivo —:

quali siano i motivi che, nonostante l'urgenza, hanno impedito l'utilizzazione del finanziamento di 800 milioni stanziato dal ministero per dotare la Villa romana, più volte oggetto di gravi atti vandalici, di un adeguato sistema di sicurezza;

se non ritenga opportuno accertare le responsabilità dei funzionari del ministero e quali provvedimenti urgenti, anche disciplinari, intenda assumere nei loro confronti;

se risulti che la regione abbia disposto accertamenti sui propri funzionari.

(4-20932)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione parlamentare indicata si premette che, come è noto, in materia di beni culturali la Regione siciliana ha competenza esclusiva.*

In ordine alle singole richieste avanzate con l'interrogazione si comunica che, in relazione agli accordi intercorsi con la Regione, questo Ministero ha finanziato con decreto ministeriale 15 ottobre 1998, relativo al II stralcio del programma triennale 1998-2000, riferito all'utilizzazione della quota derivante dall'estrazione del gioco del lotto di cui alla legge n. 662 del 1996, interventi per complessivi 18 miliardi di lire annui a favore della suddetta Regione.

Tra gli interventi finanziati vi è anche quello relativo alla sicurezza della Villa Romana del Casale di Piazza Armerina per un importo di 857 milioni di lire.

Detto importo è stato già messo a disposizione della Regione siciliana, previa registrazione del provvedimento da parte degli Organi di controllo.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

ORESTE ROSSI, APOLLONI, PITTINO, TERZI, COPERCINI, STUCCHI, BIANCHI CLERICI e SANTANDREA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 10-bis dei Giovi nel tratto compreso fra l'abitato di Spinetta Marengo e il capoluogo Alessandria è una strada ad alto scorrimento veicolare sulla quale hanno accesso diretto l'azienda Pagglieri e lo svincolo « Stortigliona »;

negli anni si sono verificati numerosi incidenti anche mortali ma l'Anas anziché come sarebbe stato logico allargare la sede stradale, ha ritenuto di lasciare una sola corsia per senso di marcia;

tale decisione dell'Anas presa in contrasto con le richieste del comune interessato comporta un eccessivo intasamento della strada;

nelle ore di punta il tempo richiesto per percorrere il tratto Spinetta-Alessandria di circa quattro chilometri può raggiungere l'ora rispetto ai normali cinque minuti;

la decisione Anas di lasciare ad una sola corsia per senso di marcia la sede stradale oltre a comportare l'intasamento della stessa non ha ridotto i rischi di incidente legati all'accesso della ditta Pagglieri e dello svincolo « Stortigliona »;

se intenda adoperarsi perché all'Anas, responsabile delle decisioni relative la strada statale in questione, con urgenza provveda all'allargamento della sede stradale — almeno per il tratto segnalato — che

per un lato confina esclusivamente con terreni agricoli e quindi facilmente fruibili. Per risolvere il problema relativo all'azienda Paglieri e allo svincolo « Stortigliana » sarebbero sufficienti, così come proposti dal Comune di Alessandria, una rotonda alla « francese » ed una passerella stradale. (4-19640)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata e sulla base degli elementi forniti dall'Ente Nazionale per le Strade, si riferisce quanto segue.*

Il tratto di strada statale n. 10 « Padana inferiore » tra i Km. 95+456 e 99+000 si sviluppa in rettilineo pianeggiante e con carreggiata di ml. 12,50 con corsie di ml. 3,75 cadauna con banchina transitabile superiore a ml. 2,00 e quindi con una visibilità massima; in tale tratto vige un limite di velocità di Km.70 orari.

L'ipotesi di adeguamento della strada a quattro corsie, peraltro non individuato nel Piano Triennale vigente, incontra difficoltà oggettive.

La zona è infatti interessata dai vincoli architettonici e paesaggistici per la presenza dell'albero cosiddetto « platano di Napoleone » ed il Parco storico di Marengo, per la presenza del ponte sul fiume Bormida ad archi, in mattoni, che necessita di allargamento, per l'imbuto che si verrebbe necessariamente a formare nell'incrocio sito al Km. 99+000 dovendosi raccordare la strada da 4 a 2 corsie, data la presenza di abitazioni e del Castello di Marengo.

Per ciò che concerne il problema dell'accesso all'Azienda Paglieri l'Amministrazione Comunale di Alessandria ha avanzato la proposta di eseguire una rotonda « alla francese »; tale proposta, ad avviso degli organi tecnici dell'ANAS, aumenterebbe il disagio del traffico, in quanto chi proviene da Alessandria e/o da Spinetta Marengo dovrebbe necessariamente dare la precedenza a chi esce da uno stabilimento privato o da una stradina sterrata (la strada Stortigliola), con conseguente formazione di lunghissime code e, quindi, con rischio di tamponamenti.

Per ciò che concerne la realizzazione di una passerella stradale, l'Ente suindicato

precisa che la medesima non rientra tra le competenze demandate allo stesso Ente, in quanto trattasi di opere servizio di privati subordinato ad autorizzazione sulla base della domanda della parte interessata.

Si riferisce infine che il giorno 24 luglio 1998 presso la Prefettura di Alessandria si è tenuta una riunione alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il Comune, la Questura ed il Comando Provinciale dei Carabinieri di Alessandria: nel corso della quale si è concordata l'adozione di alcuni urgenti provvedimenti atti a migliorare la sicurezza del tratto di Statale di che trattasi; in data 17 e 18 settembre u.s. il Compartimento ANAS ha quindi provveduto all'installazione di bande anti rumore sulle due corsie in prossimità dello Stabilimento Paglieri.

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

SAIA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

già in precedenti occasioni, con atti di sindacato ispettivo, l'interrogante ha rappresentato i notevoli disagi che devono subire gli utenti delle autostrade abruzzesi a seguito di vari disguidi e, soprattutto del modo disinvolto con cui si scelgono le modalità ed i tempi per eseguire i lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione;

pur avendo avuto risposte alle precedenti interrogazioni, assolutamente insoddisfacenti a giudizio dell'interrogante, si deve constatare che nulla è cambiato rispetto al passato sicché la recente società che gestisce l'autostrada A24 continua a programmare e ad eseguire i lavori senza tenere conto degli utenti che si vedono costretti, dopo aver pagato il pedaggio, a subire inaccettabili disservizi;

il disservizio più recente è legato ai lavori di manutenzione al tratto compreso tra il km 3 e il km 1 in direzione Roma che costringe tutti coloro che viaggiano in direzione Roma a subire estenuanti code di

5-6 chilometri, tutti i giorni, con ritardi di circa un'ora nei tempi di percorrenza previsti per raggiungere la capitale;

ciò è dovuto al fatto che non è stato scelto il periodo giusto, né le giuste modalità (il tratto è completamente chiuso nella corsia nord, mentre si sarebbe potuto procedere ad eseguire i lavori per tratti più brevi, intervenendo su una corsia per volta);

gli automezzi in transito e che devono raggiungere Roma dall'autostrada, non hanno alternativa a dover percorrere il tratto «Lunghezza-Roma» che è quello completamente ingolfato —:

se il Governo ritenga giusto che chi gestisce un servizio pubblico possa con tanta leggerezza arrecare danni e disagi gravi ai cittadini utenti;

quali iniziative intenda mettere in atto per esigere dalla società che gestisce le autostrade abruzzesi e, in particolare, la A24 e la A25, un servizio più adeguato alle esigenze e più rispettoso dei diritti dei cittadini utenti. (4-18913)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata relativa alle problematiche inerenti i disagi arrecati agli utenti a causa dei lavori di manutenzione sulla A24 eseguiti dalla Società concessionaria, sono state richieste notizie in merito all'Ente Nazionale per le Strade.*

L'Ente informa che, in data 14.07.98, a causa dei frequenti disservizi e delle situazioni di pericolo per l'utenza è stata disposta la sospensione dei lavori di pavimentazione, nel tratto della A24 tra i Km. 1+000 e 3+000 carreggiata L'Aquila-Roma.

I lavori di cui trattasi sono stati comunque ultimati durante il mese di agosto u.s.

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

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle politiche agricole, dell'interno, del lavoro e della pre-*

videnza sociale e dei beni culturali ed ambientali. — Per sapere — premesso che:

presso l'immobile sito a Roma in via Urbana, 169/a di proprietà del Fata assicurazioni nei locali seminterrati, originariamente destinati ad archivio, si stanno eseguendo dei lavori di ristrutturazione;

il modo in cui stanno svolgendo i lavori sembrerebbero far prevedere un diverso uso dei locali, garage per i dirigenti della società, rispetto alla destinazione d'origine;

i suddetti lavori comportano elevate vibrazioni che creano notevoli preoccupazioni e potrebbero compromettere la stabilità dell'intero immobile e occorrerebbe accertare se i lavori avvengano in presenza delle necessarie e doverose autorizzazioni e controlli da parte degli uffici preposti e, più in particolare, se siano stati effettuati i controlli sulla staticità dell'immobile —:

se intendano sollecitare la soprintendenza ai Beni culturali al fine di accertare se corrisponde al vero la notizia che durante lo svolgimento degli scavi per la realizzazione del garage siano emersi «ruderi» di epoca romana. (4-17637)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri e si comunica che in data 14 dicembre 1998 un funzionario della Soprintendenza archeologica di Roma ha effettuato un sopralluogo ai locali di Via Urbana, citati nell'interrogazione stessa.*

I lavori non hanno previsto interventi di scavo, né hanno localizzato resti archeologici.

Da quanto accertato dalla predetta Soprintendenza la situazione, per quanto di competenza di questo Ministero, è da ritenersi regolare.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei beni culturali ed ambientali, della difesa e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il signor Antonio Bressi, in data 27 febbraio 1998, segnalava alla soprintendenza dei beni culturali, all'assessore regionale competente di Catanzaro, ai carabinieri di Borgia e alla soprintendenza archeologica di Reggio Calabria, il rinvenimento di un reperto in pietra durante l'esecuzione di alcuni lavori davanti al municipio voluti dall'amministrazione comunale di San Floro (Cz);

tale luogo era sede anticamente della chiesa matrice distrutta dal terremoto;

tra l'altro i lavori in questione hanno deturpato l'aspetto architettonico della casa comunale ed hanno intaccato ciò che è « centro storico », restringendo lo spazio antistante la piazza;

il 13 marzo 1998, malgrado la segnalazione i lavori di cementificazione proseguivano e pertanto si è reso necessario il rinnovo della denuncia;

il 17 marzo 1998 il soprintendente, architetto Giorgio Ceraudo, invitava il sindaco del comune di relazionare allo « scrivente dettagliati chiarimenti sull'intera faccenda al fine di intraprendere le eventuali iniziative di competenza », e così agli altri enti, ognuno per quanto di competenza;

risulta che tale segnalazione non ha sortito alcun mutamento sull'andamento dei lavori intrapresi dall'amministrazione comunale, infatti la costruzione è stata ultimata —:

se non ritengano opportuno intervenire al fine di conoscere per quali motivi nonostante le segnalazioni e l'intimazione da parte della soprintendenza per i beni ambientali di Cosenza la costruzione sopra menzionata sia stata ultimata;

se i carabinieri di Borgia si siano tempestivamente attivati, dopo la segnalazione del Bresso e con quali esiti;

se non ritengano intervenire al fine di predisporre i necessari accertamenti e di procedere eventualmente ad ulteriori scavi. (4-18069)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare indicata per delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

In data 27 febbraio 1998 è pervenuta alla Soprintendenza archeologica di Reggio Calabria una segnalazione da parte del Sig. Antonio Bressi relativa al rinvenimento di reperti archeologici nel centro storico di San Floro, durante lavori condotti per conto dell'Amministrazione comunale.

La predetta Soprintendenza provvedeva, pertanto, ad intimare nello stesso giorno un fermo cautelativo dei lavori, in attesa di un sopralluogo.

Detto sopralluogo veniva effettuato in data 3 marzo 1998 e nel corso dello stesso veniva accertato che nella trincea di fondazione, realizzata per la costruzione di un corpo di fabbrica aggiunto al Municipio, non erano presenti stratigrafie di interesse archeologico, né era presente nel terreno di risulta alcun materiale antico.

Si constataba inoltre la presenza di due blocchi di arenaria locale con bordi scanalati.

A seguito di tali accertamenti, constatata l'inesistenza di stratigrafie, in data 6 marzo 1998 la Soprintendenza autorizzava, per quanto di competenza, la ripresa dei lavori, chiedendo nel contempo al Sindaco di custodire i blocchi di arenaria e di vigilare affinché l'eventuale rinvenimento di materiale archeologico venisse immediatamente segnalato, ai sensi della legge n. 1089 del 1939.

Il Ministero della Difesa, per quanto di sua competenza, ha comunicato che i Carabinieri di Borgia, attivatisi immediatamente dopo la segnalazione, hanno effettuato un sopralluogo nel cantiere sviluppando le prime indagini e deferendo in stato di libertà all'Autorità Giudiziaria competente tre persone per aver eseguito i lavori in questione senza la preventiva autorizzazione del competente Ufficio del Genio Civile.

Il Ministro per i beni e le attività culturali: Giovanna Melandri.