

## LAVORI PUBBLICI

## Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

nel febbraio 1999 il Presidente del Consiglio dei ministri onorevole Massimo D'Alema inaugurò l'inizio dei lavori della strada a scorrimento veloce Licodia Eubea-Libertinia;

dopo un altro anno e mezzo dalla inaugurazione non vi è traccia alcuna dell'inizio dei lavori benché siano stati reiterati i solleciti ad opera dello scrivente, di amministrazioni comunali interessate dalle organizzazioni sindacali (da ultimo la Cgil con nota al quotidiano *La Sicilia* del 27 settembre 2000);

l'allarme viene anche dall'osservatorio per il monitoraggio delle opere pubbliche istituito dalla prefettura di Catania che di recente ha comunicato che la realizzazione della superstrada incontra « intoppi di carattere amministrativo-burocratico »;

da qui la necessità di avere maggiore contezza di siffatti intoppi per rasserenare l'opinione pubblica locale che da oltre 20 anni attende la realizzazione dell'importantissimo asse viario che interessa molti dei comuni del « Calatino-Sud Simeto » —:

1) se le notizie sopra riportate siano a conoscenza del ministro;

2) se e quali siano gli specifici ostacoli o intoppi anche di carattere amministrativo o burocratico che hanno ritardato l'inizio dei lavori per i lotti ancora non realizzati e da tempo finanziati.

(2-02613)

« Garra ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

il territorio delle regioni Veneto ed Emilia-Romagna è attraversato dall'itinerario europeo E 55, facente parte della rete

transeuropea dei trasporti (Ten) di cui alla decisione Unione europea n. 1692 del 1996;

detto itinerario è caratterizzato, nel tratto tra Venezia e Ravenna, da infrastrutture stradali inadeguate a sopportare i traffici sempre crescenti di persone e merci, dal momento che nel tratto indicato l'unica infrastruttura stradale di rilevanza nazionale — come riconosciuto dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 — è rappresentata dalla SS. 309 « Romea »;

in tale tratto stradale si sovrappongono il traffico passeggeri e merci di lunga percorrenza, il traffico merci dei porti di Venezia, Chioggia e Ravenna, nonché il traffico turistico generato dalla città di Venezia e dal turismo balneare che interessa la costa veneto-romagnola;

per tali ragioni, le regioni Veneto ed Emilia-Romagna, unitamente a tutte le amministrazioni provinciali interessate hanno sottoscritto un documento d'intesa — il 18 novembre 1996 — in ordine alla realizzazione della E55 « Romea Commerciale » nel tratto Ravenna-Mestre, chiedendo all'Anas e al Governo di impegnarsi per il finanziamento e la realizzazione dell'opera;

l'amministratore dell'Anas — in data 11 luglio 1997 — preso atto della necessità di realizzare una nuova arteria stradale che consenta un rapido collegamento a sud con la E45 e alleggerisca una quota di traffico gravante sulla A1 nel tratto Modena-Bologna e sulla A14 nel tratto Bologna-Rimini, ha proposto la conclusione di uno specifico accordo di programma tra l'Anas, regione Veneto e regione Emilia-Romagna;

le regioni interessate si sono attivate presso l'Unione europea al fine promuovere il cofinanziamento comunitario per la redazione di uno specifico Sea (Strategic Environmental Assessment) in relazione al tratto E55 fra Ravenna e Venezia. Detto cofinanziamento è stato deciso dalla Commissione europea nella seduta del 24 luglio 1997;

l'accordo di programma tra Anas — regione Veneto — regione Emilia-Romagna è stato siglato il 29 luglio 1997. In esso si prevedeva l'avvio di una fase progettuale preliminare di un asse attrezzato, finalizzato ad individuare un tracciato su cui convergessero le diverse esigenze del territorio e che rispettasse i problemi urbanistici, storico-paesaggistici e di minore impatto fondiario per le aree attraversate;

in base a tale accordo le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna si impegnavano ad aggiornare le progettazioni preliminari della E55 « Romea Commerciale » per quanto di rispettiva competenza territoriale ed in conformità alle specifiche tecniche indicate dall'Anas con la nota del 11 luglio 1997, al fine di fornirle all'Anas stessa entro il 31 dicembre 1997;

le stesse regioni si impegnavano altresì, entro il 31 dicembre 1997, nell'ambito del progetto eventualmente cofinanziato dall'Unione europea, a redigere uno studio preliminare di impatto ambientale, opportunamente anticipato ai Ministeri dell'ambiente e dei beni ambientali e a metterlo a disposizione dell'Anas;

in base all'accordo di programma l'Anas — con il concorso delle Regioni interessate — si impegnavano a dar corso alla progettazione definitiva ed esecutiva, allo studio di impatto ambientale ed alla redazione dei piani di sicurezza entro i dodici mesi successivi, compatibilmente con l'acquisizione dei pareri di legge;

nel corso dei primi mesi del 2000 è stata raggiunta una intesa istituzionale di programma tra il Governo e la regione Emilia-Romagna per la realizzazione di alcune infrastrutture viarie, tra cui la tratta interessata della E55;

in tema di prospettive e impegni finanziari il nuovo piano generale dei trasporti — presentato dal Governo nel luglio 2000 — precisa tra le linee di intervento prioritarie per le regioni settentrionali: « 2. Completamento e potenziamento dei corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico e delle dorsali Napoli-Milano (Variante di

Valico) e Roma Venezia (E45-E55, in particolare il tratto Ravenna-Venezia); 3. Potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali ed in particolare:

- a) Asti-Cuneo;
- b) Pedemontana Lombarda;
- c) Brescia-Milano;
- d) Pedemontana Veneta;
- e) Passante di Mestre »;

in queste settimane è in discussione — presso le amministrazioni regionali — la bozza del piano triennale Anas 2000-2002, dopo che si è individuata la rete stradale di interesse nazionale e la rete stradale di interesse regionale, prevedendo anche il parziale trasferimento alle regioni del personale e delle risorse finanziarie per la realizzazione delle opere;

i documenti richiamati sono in linea con la relazione 1998 sull'applicazione degli orientamenti e priorità per il futuro (COM/(98) 614 def.) — presentata in conformità all'articolo 18 della Decisione n. 1692/96/CE, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

da ultimo, il decreto del Ministro dei lavori pubblici 28 luglio 2000, « Aggiornamento degli itinerari internazionali ricadenti in territorio italiano », nella sezione dedicata alla « Descrizione della Rete — Definizione dei tracciati itinerari internazionali rete E », include espressamente nella tabella relativa alla E55 (Itinerario: Tarvisio-Udine-Palmanova-Mestre Venezia-Ravenna-Cesena-Rimini-Fano-Ancona-Pescara-Canosa-Bari-Brindisi) sia la strada statale 309 Romea, sia la strada statale 309 DIR Romea;

tale itinerario raccorda la E45 e la E55 nel tratto della A14 c/Cesena-Nord, realizzando il cosiddetto « Corridoio Adriatico » —:

quale sia lo stato di avanzamento dell'accordo di programma tra Anas-Veneto-Emilia-Romagna, siglato il 29 luglio 1997;

se, in particolare, l'Anas abbia formalmente sollecitato la regione Veneto a rinnovare le procedure necessarie per operare con la tempestiva sintonia rispetto alle deliberazioni di indirizzo assunte in data 22 marzo 2000 con la regione Emilia-Romagna;

se l'Anas abbia formalmente richiesto ai ministeri competenti le risorse finanziarie — anche supplementari — per onorare gli impegni assunti sul piano programmatico e di intesa con la amministrazioni regionali interessate;

se, in questo quadro, non appaia logico, coerente e quindi prioritario agevolare — con idonei finanziamenti — la conclusione dei lavori della variante strada statale 516 — tratto Lettoli-Piove di Sacco, relativo al collegamento tra Padova e l'attuale strada statale 309.

(2-02614)

« Saonara ».

\* \* \*

#### LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

LENTI e CANGEMI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la circolare n. 40/2000 del 16 giugno 2000, riferita alla legge n. 626 del 1994, che dovrebbe chiarire l'obbligo (e gli obblighi) del datore di lavoro di fornire documenti di informazione ai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, può limitare e in parte limita — mantenendo ambiguità e guardando più alla collaborazione tra le parti che alla sicurezza dei lavoratori sul lavoro — il diritto dei lavoratori ad essere informati;

questo può verificarsi nelle piccole imprese come nelle grandi e per diversi motivi tutti insiti nella circolare stessa;

rilevano tutto ciò i Rsl —:

se non voglia considerare, così come è nello spirito e nella lettera la n. 626 del 1994, prioritaria la sicurezza dei lavoratori;

se non voglia rivedere la circolare in questione considerando che la corretta, trasparente informazione ai lavoratori e ai loro rappresentanti sulla valutazione dei rischi degli ambienti di lavoro è condizione indispensabile per la sicurezza ed un diritto riconosciuto dalla legge su indicata e dalle leggi collegate tutte poggianti sulla nostra Costituzione. (5-08273)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

GARDIOL. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

dal bilancio Telecom Italia del 1999 risultano utili per 5.050 miliardi e che l'andamento positivo è confermato dalla prima semestrale del 2000, che registra utili in crescita per il 7,5 per cento;

il costo del lavoro, nello stesso periodo, ha subito un decremento del 2,5 per cento;

nello stesso semestre il numero degli occupati si è ridotto di 1.500 unità;

i principali indici produttivi, tratti dal bilancio 1999 e dalla semestrale 2000, presentano valori largamente positivi;

l'operazione mobilità e Cigs comporta oneri finanziari per l'Inps, tutt'altro che trascurabili, all'incirca 800 miliardi tra erogazioni di contributi e mancate entrate;

l'erogazione di denaro pubblico ad aziende in forte attivo, nella fattispecie la Telecom Italia per consentirle una forte riduzione del costo del lavoro, apre un pericoloso varco per operazioni analoghe di privatizzazione dei profitti e di socia-