

altre situazioni di minore rilevanza ma comunque di incomprensibile irregolarità sono state rilevate in altri comuni;

da questi dati risulta che il ministero dell'interno è debitore nei confronti di enti e privati della provincia di Udine per molte centinaia di milioni, sicuramente più di un miliardo;

le irregolarità e i ritardi nei pagamenti comportano un grave disagio per gli enti pubblici, creando scompensi di bilancio, e per i privati che sono, tra l'altro, obbligati a pagare le imposte su canoni non introitati;

questa situazione crea anche un notevole disagio per l'arma dei carabinieri dovuto ai numerosi casi di sfratto per morosità —:

come sia possibile che nel bilancio del ministero dell'interno non siano previste risorse annuali adeguate a far fronte agli impegni assunti in materia di locazione delle stazioni dei carabinieri;

cosa intende fare il Ministro per ovviare a questa situazione inaccettabile nel rapporto tra stato centrale, autonomie locali e cittadini che mette in oggettivo imbarazzo l'arma dei carabinieri. (4-32529)

LODDO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Gairo (Nuoro) si vive un clima intollerabile di intimidazione e di violenza;

la campagna destabilizzatrice delle Istituzioni prosegue ormai da oltre un decennio, periodo in cui il comune è stato a lungo amministrato da diversi commissari prefettizi che si sono alternati a sindaci ed amministratori costretti alle dimissioni da ripetuti attentati dinamitardi;

recentemente e a riprova della sfrontatezza degli intimidatori, è stato effettuato un attentato anche contro la caserma dei carabinieri;

i volantini anonimi contenenti insulti, ingiurie e minacce contro gli amministratori sono purtroppo all'ordine del giorno;

il ripetersi di simili gesti banditeschi impedisce il corretto svolgersi della vita democratica del Paese, i cui attuali amministratori si trovano soli e si sentono ingiustamente abbandonati dallo Stato e in balia di un pugno di facinorosi che non si riesce a smascherare, nonostante l'impegno delle forze dell'ordine;

questi problemi di ordine pubblico sono anche strettamente collegati a gravi carenze ordinamentali e ad una drammatica disoccupazione specialmente giovanile;

la ricostruzione dell'abitato, distrutto dall'alluvione del 1951, non è stata mai completata;

le case costruite con i fondi destinati alla ricostruzione non sono mai state accatastate, cosa che crea una situazione di incertezza di proprietà, soprattutto nelle successioni, veramente grave;

vi sono seri problemi connessi alla forestazione di migliaia di ettari di terreno comunale —:

cosa intenda fare il Ministro dell'interno perché in quel comune siano ripristinate condizioni minime di garanzia per gli amministratori e i cittadini e in che modo si intenda operare per riportarvi la certezza della legge e la serenità della democrazia. (4-32530)

\* \* \*

### LAVORI PUBBLICI

*Interpellanza:*

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

l'ambito territoriale gravitante sul Mestre-Venezia e che ricomprende i comuni dell'hinterland nelle province di Venezia e Treviso costituisce il nucleo del-

l'area metropolitana diffusa del Veneto centrale, così come definita dal piano regionale dei trasporti del 1990. Tale area è attualmente gravata da insufficienti condizioni di mobilità per le persone e per le merci, che ne penalizzano le potenzialità di sviluppo socio-economico a causa dei frequenti stati di congestione, sia per gli spostamenti locali che per quelli di lunga percorrenza, turistici e di attraversamento;

la regione del Veneto e gli enti locali negli ultimi anni hanno portato l'attenzione per le problematiche di mobilità dell'area fino al livello nazionale per promuovere soluzioni complessive al problema;

con deliberazione n. 64 del 28 luglio 1997 il consiglio regionale faceva proprie le intese e condivideva i tracciati proposti dalla Giunta Regionale per la realizzazione della variante di Mestre all'autostrada A4 e del complesso delle opere di viabilità complementare;

in data 1° agosto 1997 il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro dei lavori pubblici e il presidente della regione del Veneto firmarono un accordo quadro per la soluzione integrata dei principali problemi infrastrutturali di interesse nazionale nella regione;

la giunta regionale del Veneto ha quindi redatto il progetto preliminare delle opere, prendendone atto con deliberazione in data 9 giugno 1998; in data 10 giugno 1998 il progetto preliminare è stato consegnato al ministero dei lavori pubblici ed alla direzione generale dell'Anas, per quanto di rispettiva competenza;

in data 5 febbraio 1999, su convocazione del ministero dei Lavori Pubblici si è tenuta una « pre-conferenza » dei Servizi per l'esame del progetto preliminare citato: in quella sede si è riscontrato il dissenso al progetto da parte di alcuni enti locali, nonché la richiesta di alcuni approfondimenti e verifiche circa la soluzione adottata;

la regione si è quindi fatta promotrice di un'ulteriore fase di consultazione con gli enti locali interessati ed in data 7 aprile 1999 è stato sottoscritto dalla stessa regione, dalle due province di Treviso e Venezia e dai comuni di Venezia, Mira Mirano, Pianiga, Spinea, Salzano, Martellago, Scorzè, Noale, Zero Branco, Preganziol, Mogliano Veneto, Marcon, Casale sul Sile e Quarto d'Altino uno specifico accordo, denominato « Patto per la mobilità dell'area centrale diffusa veneta »;

a seguito della stipula del Patto è stato costituito un apposito gruppo di lavoro che ha approfondito sotto il profilo tecnico le problematiche della mobilità dell'area, con particolare riferimento alle diverse alternative proposte, sia per il breve che per il medio-lungo periodo;

in sintesi, la soluzione prospettata risulta composta da diverse iniziative, in grado di fornire soluzioni di breve e più lungo periodo, attraverso una stretta integrazione delle nuove opere viarie progettate con il territorio attraversato e con gli interventi programmati per altre modalità di trasporto, ed in particolare con il Servizio ferroviario metropolitano regionale;

la giunta regionale con atto n. 3036 del 7 settembre 1999 approvò la proposta redatta dal Gruppo di lavoro di cui sopra ed il presidente della giunta regionale con nota del 6 ottobre 1999 trasmise tale proposta alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed al ministero dei lavori pubblici;

nel frattempo alcuni enti locali (provincia di Treviso e vari comuni delle province di Venezia e Treviso) sottoscrissero in data 14 luglio 1999 ed in data 28 luglio 1999 due documenti che ipotizzano una diversa soluzione tecnica impostata sulla cosiddetta soluzione « Tunnel » in corrispondenza dell'attuale tangenziale di Mestre;

sulla base di queste alternative progettuali si è tenuta il 26 ottobre 1999 presso il Compartimento Anas di Venezia una ulteriore « pre-Conferenza » di servizi fra tutti gli enti interessati al progetto;

in tale occasione sono stati registrati i diversi pareri dei singoli enti e la questione è stata rinviata al ministero dei lavori pubblici per una approfondita comparazione delle soluzioni ipotizzate;

il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con l'Anas, ha sviluppato, in quanto istituzionalmente competente alla realizzazione dell'intervento in questione, uno specifico studio di fattibilità anche per la soluzione « Tunnel »;

con decreto n. 29/SEGR/DICOTER del 3 febbraio 2000 il ministero dei lavori pubblici ha infatti attivato un gruppo di lavoro per la comparazione delle diverse proposte; tale gruppo è stato coordinato dal direttore della DICOTER e formato da rappresentanti del ministero dei lavori pubblici; del ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dell'Anas e dello IUAV;

nella comparazione fra alternative è stata inserita un'ulteriore ipotesi (già analizzata come possibile corridoio fin dal '95-'96 dalla Regione, dalla Provincia e dal Comune di Venezia) lungo il tracciato della linea ferroviaria dei Bivi;

in data 29 maggio 2000 quindi è stata presentata dalla C.F.I. spa al Presidente del Consiglio dei Ministri un'ipotesi per l'attivazione delle procedure di cui all'articolo 37-bis e seguenti (project financing) per la realizzazione di un'infrastruttura stradale e ferroviaria lungo la linea dei Bivi; si tratta di un'ulteriore soluzione da comparare con le precedenti;

il 25 luglio 2000 il Ministro dei lavori pubblici ha quindi presentato l'esito della comparazione fra le diverse alternative ed ha ritenuto l'ipotesi tunnel la proposta progettuale preferibile. Contestualmente, il Ministro dei lavori pubblici ha richiesto agli enti locali di esprimere un parere in merito alla proposta ministeriale;

la giunta regionale ha pertanto nominato in data 29 settembre 2000 una specifica commissione tecnica interdiscipli-

nare per l'esame della proposta ministeriale riferita alla realizzazione di un tunnel sotto l'attuale tangenziale di Mestre;

la commissione regionale sulla base degli elementi illustrati in una complessa relazione resa nota in data 28 ottobre 2000, ritiene che la procedura impiegata dalla commissione ministeriale per il confronto delle alternative progettuali riguardanti il nodo di Mestre presenti molti punti deboli, sia dal punto di vista metodologico, sia relativamente alla affidabilità e completezza dei dati utilizzati;

il confronto è stato eseguito impiegando l'analisi multicriteri nella quale è stato notevolmente sottovalutato, e in buona parte trascurato, il complesso sistema di obiettivi che la soluzione del nodo di Mestre deve raggiungere, quale risulta dalle numerose delibere degli Enti locali negli ultimi anni. L'attribuzione dei criteri agli obiettivi appare in diversi casi incoerente e l'assegnazione dei pesi ai criteri è stata condotta senza coinvolgere in alcun modo soggetti esterni alla Commissione, pervenendo a risultati che in diversi casi appaiono del tutto arbitrari. L'attribuzione dei punteggi ai vari elementi è stata eseguita in modo soggettivo, seppure compensato dal metodo del confronto a coppie, anche quando sono disponibili dati obiettivi: questi dati sono talvolta in evidente contrasto con i punteggi attribuiti. (...). D'altra parte molti dei dati di input utilizzati dalla Commissione Ministeriale nella procedura di valutazione appaiono scarsamente affidabili. Questo vale in particolare per alcuni almeno dei risultati della procedura di assegnazione della domanda alla rete, per i valori di capacità di traffico attribuiti al tunnel sotto la Tangenziale, per i costi e i tempi di realizzazione di quest'opera. In effetti nello studio di fattibilità del tunnel sono stati trascurati, o valutati solo parzialmente, alcuni importanti problemi riguardanti sia la fase di costruzione che quella di esercizio. In particolare, sono stati sottovalutati i complessi problemi di carattere idrologico e idrogeologico, geotecnico e costruttivo derivanti dalla realizzazione di quest'opera,

sia durante la costruzione che nel corso della sua vita: problemi che potrebbero pregiudicarne la stessa fattibilità tecnica. Sono stati trascurati, o affrontati in modo inadeguato, molti problemi tecnici e ambientali relativi alla fase di costruzione: in particolare quelli riguardanti i mezzi e i metodi costruttivi e lo smaltimento del materiale di risulta dallo scavo, quelli relativi alla realizzazione dei by-pass di collegamento fra le due canne e ai pozzi di risalita. Non è stata praticamente proposta alcuna soluzione al problema critico dello scambio fra le correnti di traffico all'uscita del tunnel verso Trieste e a quello della riorganizzazione dello svincolo autostradale con l'A27 e la bretella verso l'aeroporto di Venezia: la mancata o inadeguata soluzione di questi problemi potrebbe innescare fenomeni di stop-and-go nel tunnel e lungo la rampa di risalita, i quali oltre alle facilmente immaginabili conseguenze sulla sicurezza, determinerebbero la crisi dell'intero sistema di trasporto. Non è stato tenuto nessun conto dei vincoli che per ragioni di sicurezza debbono essere imposti alla circolazione nel tunnel: se tali vincoli fossero stati considerati, si sarebbe pervenuti ad un valore della capacità di traffico del tunnel notevolmente inferiore a quello dichiarato, per cui l'impatto sui volumi di traffico della Tangenziale sarebbe risultato notevolmente diverso da quello previsto dalla Commissione Ministeriale. Non è certo che, se di tali problemi fosse stato tenuto debito conto, l'opera sarebbe risultata tecnicamente fattibile. In ogni caso i tempi di realizzazione dell'opera, ed i costi sia di costruzione che di esercizio, sarebbero risultati notevolmente maggiori di quelli dichiarati nello studio di fattibilità. Questa Commissione Regionale ritiene pertanto che, sia per deficienze metodologiche e degli strumenti analitici impiegati, sia per la insufficienza e incompletezza dei dati utilizzati, la graduatoria di merito delle alternative progettuali proposta dalla Commissione Ministeriale, e la conseguente scelta finale del tunnel sotto la Tangenziale quale migliore soluzione, non possano essere accettate —:

quale sia la valutazione formale del Governo sul complesso documento presentato dalla commissione regionale interdisciplinare per l'esame della soluzione proposta dal ministero dei lavori pubblici per l'attraversamento del nodo autostradale di Mestre e quale sia lo stato di avanzamento della progettazione complessiva prevista dall'accordo quadro siglato il 1° agosto 1997 e dal relativo protocollo d'intesa, con specifica attenzione alla costruzione della « Nuova Romea » fra Mestre e Ravenna.

(2-02720)

« Saonara ».

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

con precedente atto ispettivo n. 4-14955 pubblicato sul resoconto del 19 gennaio 1998 si segnalava al Ministro dei lavori pubblici lo stato di evidente degrado delle gallerie nel tratto della strada statale 36 da Colico a Lecco ed in particolare si faceva riferimento alle numerose infiltrazioni d'acqua presenti ovunque ai cedimenti strutturali delle gallerie del Monte Piazze e si chiedeva, altresì, di accertare eventuali responsabilità a carico delle varie imprese e dei direttori lavori;

il Ministro dei lavori pubblici in data 17 giugno 1998 rispondeva all'atto ispettivo n. 4-14955 riconoscendo che nelle gallerie del Monte Piazze esistono cedimenti strutturali, imputando comunque gli stessi esclusivamente alla particolare « natura geologica » della montagna sovrastante. Ovviamente secondo la tesi sostenuta nessun cenno di riscontro veniva fornito in merito alla richiesta di accertare le responsabilità;

in data 23 marzo 2000 con l'atto ispettivo n. 5-07595 si segnalavano al Ministro dei lavori pubblici ulteriori situazioni di pericolo presenti sulla strada statale 36 ed in data 26 settembre 2000 l'interrogante, replicando al Ministro ricordava che con precedenti atti ispettivi erano state segnalate le problematiche connesse alla strada

statale 36 quali in particolare: « i cedimenti strutturali e le infiltrazioni di acqua verificatesi nelle gallerie »;

da notizie apparse sui giornali si apprende che l'ANAS intende chiudere la galleria del Monte Piazza, direzione sud, per 40 giorni al fine di consentire l'esecuzione di opere di messa in sicurezza (pallificazioni), interessanti un tratto di soli 40 metri, per un costo di circa lire 300 milioni —:

se, ai sensi del comma 1, dell'articolo 1 della legge n. 109 del 1994, che testualmente recita « In attuazione dell'articolo 97 della Costituzione l'attività amministrativa in materia di opere e lavori pubblici deve garantirne la qualità ed uniformarsi a criteri di efficienza e di efficacia, secondo procedure improntate a tempestività, trasparenza e correttezza, nel rispetto del diritto comunitario e della libera concorrenza tra gli operatori », non intenda promuovere un'indagine tecnico-amministrativa mirante ad individuare con certezza le responsabilità, purtroppo evidenti, per lavori eseguiti non a regola d'arte e privi di qualsiasi requisito previsto dalla legge;

se non intenda quantificare i costi necessari per la definitiva messa in sicurezza delle gallerie ed imputare gli stessi ai progettisti, direttori lavori, imprese e funzionari pubblici, ciascuno per le singole responsabilità che dovessero emergere dalle indagini svolte;

i tempi e le modalità con le quali si intendono eseguire i suddetti lavori e le misure che si vogliono adottare per garantire comunque l'uso di una infrastruttura vitale per l'economia dell'intera provincia di Sondrio e del Lago di Como. (5-08488)

\* \* \*

#### LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

*Interrogazione a risposta orale:*

PAOLO RUBINO, ROTUNDO, ABATERUSSO, STANISCI, MALAGNINO, DOME-

NICO IZZO, BOVA, FAGGIANO, GAETANI, MASTROLUCA, DI FONZO, CARUANO, RABBITO, ROSSIELLO e CAPPELLA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 13 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, recante: « Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo » (collegato alla finanziaria 1999), stabilisce che i crediti contributivi, vantati dall'INPS, sono ceduti, a titolo oneroso, in massa, al valore netto risultante dai bilanci e dai rendiconti dell'Istituto;

i cessionari sono individuati fra le banche e gli intermediari finanziari abilitati o fra associazioni temporanee di imprese tra detti soggetti;

la cessione avviene sulla base degli elenchi forniti dall'INPS, che trattiene presso di sé ogni documentazione a fondamento dei propri crediti, i quali si dicono, appunto, « cartolarizzati » nel senso che sono incorporati nelle certificazioni rilasciate dall'INPS al momento della cessione e sono esigibili dal cessionario, a prescindere dal titolo sottostante;

la cessione produce i suoi effetti nei confronti dei debitori ceduti, indipendentemente dalla notifica INPS. Pertanto, i debitori devono riconoscere come nuovo soggetto creditore dell'originario debito contributivo il cessionario per come andrà ad individuarsi;

dagli inizi di luglio è partita la cartolarizzazione dei crediti;

l'INPS sta inviando lettere a tutti i datori di lavoro agricoli che risultano debitori per interrompere i termini prescrizione, in vista della procedura di cartolarizzazione —:

quali provvedimenti intenda prendere al fine di:

a) sospendere la cartolarizzazione fino a quando l'INPS non avrà provveduto a registrare tutte le posizioni sospese dagli agricoltori ed in ogni caso per le imprese