

incompatibile con le esigenze lavorative della maggior parte degli interessati. Tale ordinanza è stata definita illegittima ed arbitraria dal difensore civico regionale della Lombardia;

l'attuale amministrazione, più volte sollecitata, si rifiuta di variare il piano regolatore generale al fine di renderlo conforme alla legge mediante la previsione degli *standard* mancanti pari almeno ad 80.000 metri-quadrati, oppure ad annullarlo in sede di autotutela. Anzi l'amministrazione, peraltro in difformità dalle norme della legge regionale n. 23 del 1997 proprio grazie alle varianti approvate ha ulteriormente aggravato la carenza di *standard* —:

se non ritenga opportuno disporre con urgenza un'inchiesta sull'andamento della gestione della cosa pubblica soprattutto con riguardo all'attività urbanistica ed alle iniziative edilizie, nel comune di Puegnago del Garda. (4-32788)

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

il comportamento del sindaco e della giunta del comune di Gattico, in provincia di Novara, sembrerebbe non in linea con i principi della trasparenza amministrativa come sarebbe rilevabile dall'esame degli atti adottati dalla giunta municipale;

numerosi atti amministrativi sembrerebbero difformi rispetto alla legislazione vigente e non improntati a criteri di buona amministrazione e di proficuo utilizzo del pubblico denaro;

tale situazione sarebbe stata segnalata agli organi di controllo e alle autorità competenti;

se ci siano stati comportamenti irregolari dell'amministrazione comunale di Gattico e, in caso affermativo, cosa si è fatto e cosa si intende fare per ripristinare la legalità e la piena applicazione dei principi di corretta amministrazione e di rispetto per il denaro dei contribuenti. (4-32793)

* * *

LAVORI PUBBLICI

Interrogazione a risposta in Commissione:

LUCIDI, PISTONE e CENTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

le grandi proprietà immobiliari private (assicurazioni, enti privatizzati, società...) tendono a concludere contratti di locazione dei loro immobili privilegiando in modo assoluto la scelta del canale libero a quello concordato, anch'esso previsto dalla legge 431 del 1999;

tale scelta sta avendo, come conseguenza, la stipula dei contratti sia nuovi che rinnovati, con canoni unilateralmente decisi dalla proprietà, a « mercato libero » o, per meglio dire, a costi decisamente insostenibili per le famiglie a reddito medio-basso, vanificando in tal modo, spirito, lettera ed obiettivi della legge 431 del 1999;

tra le motivazioni di questo comportamento delle proprietà, la più rilevante risulta essere la presunta incertezza circa l'effettiva possibilità per i proprietari di usufruire dei benefici fiscali previsti dall'articolo 8 della legge in questione, qualora vengano stipulati contratti che siano all'interno degli accordi territoriali raggiunti tra le parti e depositati nei vari comuni italiani;

questa posizione sta bloccando qualunque tentativo di avviare le necessarie trattative di comparto previste dagli accordi e dalle normative vigenti;

nei primi mesi del 2001 andranno in scadenza migliaia di contratti di locazione stipulati dal 1992 in poi, ai sensi della legge 359 del 1992 (patti in deroga), che, se non rinnovati per tempo potrebbero dar luogo ad un enorme contenzioso e tensioni nelle famiglie interessate —:

se i ministri interrogati intendano pronunciarsi inequivocabilmente sulla sussistenza dei benefici fiscali in oggetto, — meglio con apposita circolare — che sgom-

bri il campo da interpretazioni altre, consentendo così un rapido avvio del confronto tra le parti sociali, sia a livello nazionale che, successivamente, in tutte le realtà locali. (5-08536)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nella città di Verona nel tratto San Giorgio-Ponte Pietra e nel tratto Ponte Catena-Parona, fatta eccezione per un breve tratto in destra fra Parona e Ponte Catena, il fiume Adige scorre fra difese costituite dai muri e rilevati rivestiti che sono opere idrauliche (iniziate 1932 e perfezionate nel 1954), così classificate dal magistrato alle Acque;

il fiume Adige non potrebbe essere classificato tale se non ci fossero opere idrauliche ed è dimostrato storicamente poiché:

nel 1276 con la prima emissione degli « Statuti Veronesi » si trovano notizie riguardanti l'esercizio di attiraglio lungo la « via alzaia » eseguita tra il « Ponte alla Catena » e « via del Pontiere »;

la « via alzaia » o attiraglio era considerata strada « spondale » a servizio della navigazione interna necessaria, non solo per il traino delle imbarcazioni commerciali, ma anche per accedere con mezzi a manovalanza alle acque del fiume;

tale situazione è rappresentata anche nei secoli successivi in alcune « suppelliche » presentate dalla comunità di Verona al Collegio dei Tre Scavi (1501) e ai provveditori all'Adige (1634);

numerosi altri documenti, planimetrie e raffigurazioni artistiche del 1700 rappresentano il tratto di fiume lungo la città di Verona con la presenza di una « via alzaia » o attiraglio posta tra il limite della scarpata a fiume di un modesto rilevato in terra (argine) e la ripa emergente dal livello delle acque;

in diversi atti processuali è anche precisato che la proprietà della « via alzaia » lungo l'asta cittadina del fiume, era di proprietà del comune di Verona che ne curava la manutenzione usando i soldi incassati dalla tassa di transito;

tale situazione non cambia dopo la caduta del Governo Veneziano, neppure dopo quella del regno Italico instaurato da Napoleone, né durante e dopo l'intervento austriaco;

nel primo regolamento idraulico, datato 1° novembre 1820 sancito dal Governo asburgico, non solo è confermata la presenza della « via alzaia » per l'esercizio di attiraglio, ma sono anche elencate le norme a tutela della medesima. A memoria di tale realtà cittadina, esiste tutt'oggi a Verona un corso chiamato lungadige attiraglio;

la documentazione presentata all'ufficio del genio civile dall'amministrazione comunale di Verona quando, nel 1888, viene proposta (dopo la disastrosa piena del 1882 che cambiò il volto alla città) la costruzione dei nuovi muraglioni cittadini da « Porta della Catena » a « Castelvecchio »;

non di meno l'articolo 72 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, che accorpa l'articolo 144 della legge 20 marzo 1865 alla F. richiama le disposizioni intorno alla tutela e preservazione del diritto di attiraglio e della « via alzaia »;

la via alzaia è da sempre, come dimostrato, sita all'interno del rilevato o del manufatto arginale ovvero costituisce essa stessa rilevato, e ricade nelle competenze del genio civile, ora Magistrato alle Acque-Nucleo Operativo;

la via alzaia è una via di servizio che deve essere mantenuta libera per permettere fattivamente al personale preposto alla vigilanza delle opere e delle pertinenze idrauliche di accedere alla ripa per valorizzare, proteggere e migliorare le difese idrauliche e garantirne quindi la sicurezza;

la via alzaia se preservata e valorizzata adeguatamente costituisce in concomitanza dei livelli bassi del fiume un territorio che può essere fruito dai cittadini;

nulla esclude che eventuali interventi di manutenzione o d'esercizio possano essere eseguiti anche da privati ovvero amministrazioni locali, non per ultima quella comunale, purché ovviamente, tali iniziative non contrastino con quanto disposto dalle vigenti normative;

il magistrato alle Acque, al quale competerebbe la manutenzione non interviene —:

per quali ragioni il magistrato alle Acque non provveda ad assicurare la doverosa manutenzione di un'opera idraulica di sua competenza. (4-32772)

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

le mareggiate verificatesi nel dicembre 1999 hanno determinato sul versante tirrenico della Calabria il crollo del muro di sostegno lato mare della strada statale 18 in prossimità dello svincolo autostradale di Falerna nel tratto compreso tra il distributore carburanti Esso, l'Hotel Euro lido e l'Hotel Torino;

il traffico veicolare era stato sospeso nei giorni immediatamente successivi all'evento, in quanto era materialmente venuta a mancare l'intera corsia Sud della strada statale 18, ed anche la corsia nord appariva pericolante;

in seguito si era provveduto a consolidare alla meno peggio (mediante il posizionamento di massi naturali) il terrapieno su cui insiste la strada statale 18 e — utilizzando il marciapiede pedonale contiguo al parco di una struttura alberghiera — si era attivata una corsia unica di transito per autoveicoli regolamentata da un semaforo che determinava sensi unici alternati;

successivamente si è provveduto a consolidare ulteriormente (utilizzando i

residui del muro di calcestruzzo crollato) il suddetto terrapieno, e si è realizzata una doppia corsia di transito eliminando il semaforo ed i precedenti sensi unici alternati, e risolvendo così i pressanti problemi determinati dalla circolazione autoveicolare;

comunque i marciapiedi pedonali preesistenti — utilizzati soprattutto dai turisti ospiti delle due citate strutture alberghiere — ancora oggi non esistono più, in quanto al posto di quello sul lato stradale (mare) crollato sono stati posti i massi per il consolidamento del terrapieno, ed al posto di quello adiacente il parco di una delle citate strutture alberghiere è stata realizzata una corsia per il transito autoveicolare leggero e pesante;

non si ha notizia alcuna da parte dell'Anas in merito alla modalità ed ai tempi di intervento per il rifacimento della strada, del muro e dei marciapiedi, ed è anzi presente negli utenti, negli amministratori e negli operatori turistici locali la sensazione che l'Anas, risolto il problema pressante di assicurare il transito veicolare, non si curi del ripristino della strada e dei marciapiedi;

gli interventi già effettuati a cura dell'Anas hanno evidente carattere provvisorio e comunque nulla garantiscono rispetto alle possibili future mareggiate prevedibili nella stagione invernale;

le strutture turistiche dell'area lamentano ingenti danni determinati dalla situazione in atto e soprattutto dall'incertezza dei tempi di intervento e ripristino della strada e dei marciapiedi, incertezza che non consente di fornire ai *tour operators* le assicurazioni da questi richieste per la prossima stagione estiva —:

quali iniziative abbia intrapreso l'Anas, in quale fase di esecuzione attualmente tali iniziative si trovino e, soprattutto, i tempi previsti per l'inizio dell'intervento e per il completamento dello stesso. (4-32774)