

allontanatosi il personaggio in borghese, lo stesso veniva qualificato dagli altri vigili rimasti in loco come loro capo circoscrizione e ne veniva fornito il numero di matricola;

il personale della pattuglia, rilevato l'atteggiamento degli extracomunitari presenti fattosi ancora più arrogante dopo l'intervento del suddetto personaggio, ritenendo essersi creata una situazione di pericolo per la propria incolumità e per l'ordine pubblico, informava immediatamente di quanto stava accadendo la centrale operativa della Questura, che inviava immediatamente altre volanti sul posto;

nel frattempo, veniva individuato un extracomunitario il cui comportamento era stato particolarmente ostile ai poliziotti, ovviamente clandestino, sprovvisto di documenti, negativo al terminale del Ministro dell'interno ed in possesso di telefono cellulare intestato ad altro nominativo inesistente al terminale del Ministro dell'interno;

se, in ordine a tale incredibile episodio, svoltosi proprio al centro di una zona — via Cottolengo — fortemente caratterizzata dalla presenza ormai intollerabile di ricettatori, spacciatori e venditori abusivi extracomunitari, sia stato relazionato alla competente Autorità Giudiziaria, per tutti i reati che la stessa riterrà di rubricare —:

quali urgenti provvedimenti, inoltre, si intenda assumere affinché il personale di polizia, che a Torino in particolare svolge nelle zone « calde » della presenza dei clandestini un'opera preziosa ed infaticabile, non debba subire, oltre all'arroganza e spesso alla violenza dei delinquenti, anche comportamenti oggettivamente delegittimanti a causa di provvedimenti amministrativi — come l'incredibile ordinanza comunale pro-Ramadan — che confliggono con il principio di legalità.

(4-34579)

\* \* \*

## LAVORI PUBBLICI

### Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro dell'ambiente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro delle finanze, il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il 31 gennaio 1998 è stata concessa una superficie acquea nel porto di Ravenna ad una società a responsabilità limitata, la Seaser, con un capitale pari a 20 milioni di lire, per la costruzione di un porto turistico;

la Seaser s.r.l., nel 1995, aveva acquistato i diritti per la costruzione del porto dal Consorzio Marinara, che riuniva il comune di Ravenna e alcuni privati (il Circolo Velico, il Ravenna Yacht Club, la Società Canottieri, il circolo Marinai d'Italia, la Sub Delphinus e successivamente lo Yacht Club Romagna) e che aveva fatto elaborare il progetto urbanistico;

da notizie di stampa (*Il Resto del Carlino*, 8 luglio 2000) risulta che la società avrebbe costruito abusivamente su una superficie demaniale, tanto che, dopo la sospensione dei lavori nel maggio 1999, l'Autorità portuale ha emesso, il 10 maggio 2000, un'ordinanza nella quale ingiungeva alla società la rimozione delle opere abusive e la rimessione in pristino delle superfici demaniali;

il Comune di Ravenna, il genio civile per le opere marittime, la circoscrizione doganale e la capitaneria di porto, avevano precedentemente espresso parere favorevole alla richiesta di sanatoria per le opere abusive;

il sindaco di Ravenna, Vidmer Mercatali, in relazione alla vicenda ha dichiarato « Le ragioni addotte dal presidente Remo Di Carlo (il presidente dell'autorità portuale, *ndr*) hanno un loro fondamento dal punto di vista formale, di rispetto delle normative. Credo però che alla fine, il provvedimento di demolizione delle opere

del porto di Marinara, ritenute abusive, risulterà eccessivo. Mi sento di affermare fin d'ora che il tribunale amministrativo regionale non potrà che concedere alla società Seaser la sospensione del provvedimento di demolizione in attesa della definitiva approvazione della variante al piano regolatore del porto» (*Il Resto del Carlino*, 12 luglio 2000);

il 23 giugno 1998, con sentenza n. 1316, la Corte di cassazione, III sezione penale, ha ritenuto inammissibile qualsiasi sanatoria per abusi edilizi ove commessi su aree demaniali;

il 31 dicembre 1998 e il 6 gennaio 2000, alcuni pontili del porto turistico «Marinara» sono stati devastati da un incendio che nel secondo caso ha coinvolto anche alcune imbarcazioni ormeggiate;

due successive perizie, disposte dalla procura della Repubblica di Ravenna, hanno accertato la pericolosità dei pontili a causa della loro scarsa resistenza al fuoco, tanto che nella perizia redatta su incarico della procura in occasione del primo incendio, fu rilevato che: «non si può sottacere che l'indagine tecnica ha messo in rilievo serie riserve sulla possibilità che "l'opera d'ingegneria" costituente i pontili galleggianti possa essere ritenuta conforme alla direttiva europea 89/106/CEE del 21 dicembre 1988 (G.U.C.E. n. L 40/12 dell'11 febbraio 1989) relativa al riavvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri, recepita nel nostro paese con decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1993, n. 246, concernenti i "prodotti da costruzione" in particolare per quanto riguarda il "requisito essenziale n. 2" relativo alla "sicurezza in caso di incendio"»;

nonostante tali rilievi, che attengono direttamente alla sicurezza degli ormeggi numerose imbarcazioni sono tuttora ormeggiate ai pontili, con grave rischio non solo per esse ma anche per i loro occupanti;

nel novembre 2000 il ministero dell'ambiente ha approvato la variante al

piano regolatore, prescrivendo tra l'altro che «il piano unitario attuativo sia progettato in modo da garantire almeno il 50 per cento di visuali libere e una dotazione di aree verdi non inferiore a quella attualmente esistente» (*Qui*, 19 gennaio 2001);

nel gennaio 2001 la Seaser è stata acquistata da un pool di aziende, le cooperative Cmr di Filo d'Argenta (che hanno rilevato il 35 per cento) e l'Imi San Paolo di Torino (che detiene il 65 per cento), tuttavia, come hanno riferito anche alcuni organi di stampa, «resta il mistero sull'identità dei nuovi soci "occulti" rappresentati da San Paolo» (*Il Resto del Carlino*, 12 gennaio 2001), «una cordata misteriosa di imprenditori» (*Il Resto del Carlino*, 3 febbraio 2001);

nel febbraio 2001, è stato deliberato da parte dell'assemblea straordinaria della società, un aumento di capitale, da 20 milioni a 2 miliardi di lire;

il porto attualmente dispone di 600 posti barca, la metà dei quali occupati ed è tuttora pendente l'approvazione della variante al piano regolatore da parte della regione, dopo l'intervenuta approvazione del progetto da parte del ministero dell'ambiente;

si apprende altresì che dopo la vendita di Seaser, «il management rimarrà al momento invariato e che i nuovi investitori hanno accettato completamente il progetto di Luigi Mezzetti, per la parte a mare e di Bruno Minardi per la parte a terra» e che «nulla sembra ostacolare il progetto da 100 miliardi: che prevede la realizzazione di 1.500 posti barca e la costruzione — ancora da iniziare — di un "villaggio" con 100 appartamenti e numerosi servizi» (dal settimanale *Qui*, 19 gennaio 2001);

gli organi di informazione riferiscono altresì che «sul piano operativo Marinara si prepara a sferrare un'aggressiva politica di marketing sul mercato tedesco» (*Il Resto del Carlino*, 3 febbraio 2001);

il presidente dello Yacht Club Romagna, l'ingegner Pietro Calvelli, ha più volte sollevato la questione relativa alle irrego-

larità che hanno caratterizzato sia la stessa cessione del diritto di costruzione del porto dal Consorzio Marinara alla Seaser sia le complesse vicende burocratiche che ne hanno accompagnato la realizzazione, non ancora compiuta. In una lettera aperta al sindaco di Ravenna, egli ha contestato la decisione di non cedere i diritti a ben più solidi investitori», ha sottolineato il fatto inquietante che una fideiussione di 2 miliardi, presentata da Seaser al Consorzio al momento della cessione, sia stata dichiarata «smarrita» dal consorzio medesimo, che la società non ha onorato i contratti stipulati con il Consorzio, ed ha espresso perplessità per la fretta «di sciogliere il Consorzio Marinara, che risulta essere l'unico soggetto a partecipazione comunale al quale Seaser sia vincolata da contratti» in quanto «sciogliere il Consorzio Marinara significa solo sciogliere Seaser dagli impegni sottoscritti a suo tempo con Marinara ed i suoi consorziati»;

la minoranza del consiglio comunale, sottolineando la poca chiarezza che ha accompagnato molte delle vicende che hanno interessato le procedure di realizzazione del porto turistico, ha presentato una proposta di istituzione di una Commissione di inchiesta sulla vicenda cui la maggioranza si è opposta —:

se non ritengano di dover assumere ogni iniziativa utile per verificare la regolarità dei comportamenti tenuti dall'amministrazione comunale di Ravenna in relazione agli atti ed ai comportamenti da essa tenuti in relazione alla procedura di realizzazione del porto turistico di Marinara, con particolare riferimento alla cessione dei diritti di costruzione alla società Seaser da parte del Consorzio e con riferimento alla compatibilità delle opere già realizzate con la normativa vigente;

quali siano le motivazioni poste alla base dei pareri favorevoli rilasciati dal Genio civile per le opere marittime, dalla circoscrizione doganale e dalla capitaneria di porto, in riferimento alla richiesta di sanatoria per le opere abusive, nonostante l'impraticabilità della sanatoria in rela-

zione ad abusi commessi su aree demaniali;

se il Ministro dell'ambiente ritenga che l'approvazione della variante al piano regolatore sia conforme alle generali esigenze di difesa dell'ambiente e alle norme vigenti e quali siano state le motivazioni, con riferimento a questi aspetti, posti alla base di tale approvazione;

se non ritengano che, in base ai principi di trasparenza e pubblicità dell'azione amministrativa, sanciti dalla Costituzione, debbano essere resi noti i nominativi degli acquirenti della Seaser, considerando che la società è controparte di contratti stipulati con un Consorzio a cui è partecipante per il 50 per cento l'amministrazione comunale;

per quali motivi non siano state assunte le iniziative necessarie per garantire la sicurezza dei pontili, considerando la gravità dei risultati cui sono pervenuti i periti tecnici incaricati dalla procura della Repubblica di Ravenna e quali siano i motivi per i quali, a seguito di tali rilievi, non sia stata adottata da nessuna delle autorità coinvolte alcuna misura volta a garantire la messa a norma delle strutture irregolari;

se non ritengano necessario, ciascuno per sua competenza, fare in modo che nella realizzazione di un progetto di un'opera pubblica, il cui valore ammonterebbe a circa 100 miliardi, sia comunque garantita la trasparenza, la pubblicità e la conformità alle leggi vigenti.

(2-02947)

« Taradash ».

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

in data 23 febbraio 2001 è stata firmata una circolare che aveva l'intento di fornire chiarimenti in merito alla sospensione di 180 giorni delle procedure di sfratto disposta dall'articolo 80, comma 22, della legge 23 dicembre 2000 n. 388, nei

confronti di inquilini che hanno nel nucleo familiare ultrasessantacinquenni o handicappati che non dispongono di redditi sufficienti ad accedere all'affitto di una nuova casa o di altra abitazione;

la circolare del 23 febbraio 2001 esclude in maniera inopinata e non prevista dall'articolo 80, commi dal 20 al 22, della legge n. 388 del 2000, gli sfrattati per morosità;

per confermare tale impostazione, nella circolare viene richiamato il comma 6 dell'articolo 6 della legge n. 431 del 1998 che ha esplicitamente escluso dalla decadenza del beneficio della sospensione dell'esecuzione il conduttore inadempiente;

al contrario i commi dal 20 al 22 del citato articolo 80 non hanno esplicitato tale esclusione, e quindi appare una forzatura della legge, anzi una riscrittura della stessa escludendo gli sfratti per morosità, cosa che difficilmente può avvenire con una semplice circolare;

occorre ricordare che negli ultimi quattro anni le sentenze di sfratto per morosità sono maggiori di quelle per finita locazione, segno della pesantezza di un mercato libero inaccessibile alla maggior parte degli inquilini, in particolare dove sono presenti soggetti deboli;

inoltre la circolare definisce il limite di reddito per l'accesso all'edilizia residenziale pubblica stabilito dalle singole regioni come limite di reddito insufficiente per accedere all'affitto di una nuova casa, quando nel frattempo comuni come quello di Roma hanno fissato questo limite alla decadenza dall'assegnazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica (ad avviso dell'interrogante, il Comune di Roma ha fissato un limite più congruo);

con il limite di reddito fissato dalla circolare sembra che al Ministero si pensi che con un reddito di circa 36 milioni lordi si possa accedere al mercato libero il che è evidentemente impossibile solo conoscendo minimamente i prezzi di mercato nel settore delle locazioni;

è necessario procedere alla modifica della circolare interpretativa che altrimenti può, in alcuni punti, essere assolutamente inadeguata e non facilita l'applicazione di quanto previsto dall'articolo 80 commi dal 20 al 22 della legge n. 388 del 2000 —:

se non intenda procedere celermente alla modifica della citata circolare nel senso di reinserire gli sfrattati nei benefici della sospensione dell'esecuzione dello sfratto per morosità ed elevare il limite di reddito fino a quello fissato dalle Regioni per la decadenza dall'assegnazione di alloggi erp, così come deliberato dal Comune di Roma. (4-34511)

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

la Corte dei conti sta effettuando un'indagine sulla situazione finanziaria e sulla gestione degli appalti della Società autostrade;

i magistrati contabili con una lettera inviata il 14 febbraio scorso all'Anas, l'Ente titolare delle concessioni autostradali, hanno richiesto una serie di informazioni sulla Società in merito al rispetto delle condizioni di equilibrio economico-finanziario, all'entità dei costi sostenuti e dei ricavi conseguiti, alla funzionalità delle infrastrutture, all'organizzazione, mantenimento e promozione del soccorso stradale, al miglioramento dei servizi mediante la promozione di attività ausiliarie;

con un'altra lettera inviata il 15 febbraio all'amministratore dell'Anas, i magistrati contabili, dopo aver ricordato che la convenzione impone l'osservanza di trasparenti procedure concorsuali per l'affidamento dei lavori programmati ed eseguiti a cura della Società autostrade, hanno richiesto la comunicazione in maniera dettagliata e puntuale delle opere programmate e realizzate —:

quali iniziative intenda il Ministro intraprendere per far piena luce sulla poco trasparente situazione della Società auto-

strade in materia di gestione finanziaria e di gestione degli appalti. (4-34554)

COPERCINI e CHINCARINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 dicembre 2000 il Sindaco di Peschiera del Garda presentava alla Procura della Repubblica di Verona il seguente esposto: « Io sottoscritto Umberto Chincarinini nato a Verona il 10 gennaio 1957, cittadino di Peschiera del Garda con la presente espongo quanto segue:

a) in data 8 novembre 1999 presentai un esposto riguardante il livello delle acque del Lago di Garda;

b) in una lettera del 9 dicembre 1999 il Provveditore Regionale alle opere pubbliche — Magistrato alle acque di Venezia riferiva che: « .... Le oscillazioni del livello del Lago di Garda sono abitualmente tollerate, per la quota di mt. + 0,40 (minima) e mt. + 1,35 (massimo, eccezionalmente + 1,40) riferite all'uso dell'asta idrometrica di Peschiera .... »;

e) in data 27 ottobre 2000, dopo giorni di intensa pioggia, l'Ingegnere Capo del Magistrato alle acque di Verona invitava il nucleo operativo Magistrato alle acque di Mantova a: « ... Verificare la possibilità di aumento dei deflussi attraverso il fiume Mincio dallo sbarramento di Salionze »;

d) in data 31 ottobre 2000 il livello delle acque era di mt. + 1,15 con un deflusso mantenuto a soli mc. 30;

e) in data 9 novembre 2000 il livello era mt. + 1,49 (quindi già di cm. 14 superiore al massimo tollerabile), con un deflusso portato a mc. 90 dal Nucleo Operativo Magistrato alle acque di Mantova che aveva ricevuto dai sindaci dei comuni di Peschiera del Garda e Sirmione due lettere che segnalavano un preoccupante aumento del livello delle acque del lago;

f) in data 17 novembre 2000 il dipartimento Lavori pubblici della provincia di Trento apriva la Galleria Adige-Garda per oltre 16 ore. È noto che la Galleria serve a deviare il flusso del fiume Adige nelle acque del Lago di Garda. Solo in un'occasione dalla sua inaugurazione tale provvedimento era stato precedentemente adottato;

g) in data 20 novembre 2000 il Prefetto di Verona convocava in Prefettura una riunione preoccupata per il raggiunto livello delle acque del lago e per fare il punto sulla conseguente situazione di emergenza creatasi, cui invitava: Regione Veneto Direzione difesa suolo e Protezione Civile — Presidente Provincia Autonoma di Trento — Presidente Amministrazione Provinciale di Verona — Sindaci dei Comuni di Peschiera del Garda, Lazise, Garda, Bardolino, Malcesine, Torri del Benaco e Brenzone — Presidente Magistrato alle Acque di Venezia — Dirigente Nucleo Operativo Magistrato alle acque di Verona — Dirigente Nucleo Operativo Magistrato alle acque di Mantova — Autorità di Bacino del fiume Po di Parma e Magistrato per il Po ufficio operativo di Mantova.

Alla riunione l'unico assente ingiustificato era l'Ingegnere Gaetano Quarta, Dirigente del Magistrato alle acque Nucleo Operativo di Mantova. Anche in tale riunione si ribadiva che il responsabile dell'apertura e chiusura dello sbarramento di Salionze era ed è l'Ingegnere Quarta;

h) in data 21 novembre 2000 il livello era di mt. + 1,75, addirittura di 40 cm. superiore al massimo tollerabile;

i) solo in data odierna il livello delle acque del Lago di Garda ha raggiunto mt. + 1,40.

Con la presente per richiedere di verificare se si ravvisino nell'operato dell'Ingegnere Gaetano Quarta negligenza, omissioni o comportamenti che configurano reati penali anche eventualmente volti a favorire interessi privati, oppure se sia configurabile una sottovalutazione colposa dell'effetto della mancata apertura dello

sbarramento di Salionze che ha causato danni incalcolabili alla comunità gardesana. »;

in data 1° febbraio 2001 il Prefetto di Verona scriveva al Presidente del Magistrato alle acque di Venezia ed al Dirigente del Nucleo Operativo del Magistrato alle acque di Mantova, responsabili dello sbarramento di Salionze, edificio regolatore del lago di Garda: « Il Direttore Generale dell'Azienda Gardesana Servizi di Verona, con l'unità nota, indirizzata anche alle SS.LL., in relazione alla situazione idrometrica del Lago di Garda, ha rappresentato che, nonostante gli interventi realizzati dalla stessa Azienda per migliorare la funzionalità dell'impianto di collettamento fognario rivierasco, in caso di superamento del livello delle acque di 1,1 m. rispetto allo zero idrometrico di Peschiera del Garda, insorgono notevoli inconvenienti di gestione idraulica, con il conseguente sversamento in profondità delle acque parassite in esubero immesse nella rete.

In proposito, con la stessa nota, è stato inoltre segnalato che, in presenza di tali situazioni, possono essere provocati ulteriori danni sugli impianti e sulle opere di difesa della rete di collettamento, a causa del modo ondoso.

Con riferimento a detta problematica il Direttore del Consorzio Garda Uno, Ente Gestore del medesimo depuratore di Peschiera del Garda, con l'allegata nota, nel rilevare che l'elevata portata del livello delle acque del Lago pone l'assetto del depuratore al limite della sua capacità idraulica, con conseguente aumento della portata delle acque reflue influenti, ha qui inoltre evidenziato che ciò comporta l'impossibilità di eseguire le necessarie manutenzioni programmate in questo periodo, per la presenza di sedimentatori finali, salvo compromettere la qualità delle acque scaricate.

È stato pertanto precisato che, ove non dovessero essere eseguiti tali interventi di manutenzione, potrebbero verificarsi improvvise situazioni di collasso o di malfunzionamento dei sedimentatori, incidendo negativamente sulle caratteristiche dello scarico. Qualora tale situazione ano-

mala dovesse perdurare anche nei prossimi mesi, nei quali l'afflusso turistico comporta normalmente, oltre che un ulteriore aumento di portata, anche un incremento del carico inquinante, potrebbe non consentirsi il corretto funzionamento dell'impianto.

Sempre con riferimento alla questione connessa agli straordinari livelli del Lago di Garda, si fa presente che i cittadini di Porto di Brenzone, in considerazione degli ingenti danni che ne sono derivati nel mese di novembre, con l'esposto di cui si allega copia, hanno rappresentato la necessità che vengano posti in essere i necessari interventi di ripristino nel centro abitato e segnatamente in prossimità degli edifici contraddistinti con i numeri civici 10, 11 e 12, ove risulta essersi formato nel sottosuolo un lungo tratto di svuotamento su tutto il passaggio carraio.

In relazione a quanto precede e atteso che la problematica in argomento ha già formato oggetto di precedente corrispondenza e da ultimo della prefettizia di pari numero in data 12 gennaio scorso, si richiama l'attenzione nuovamente delle SS.LL. per l'esame e le conseguenti determinazioni di rispettiva competenza, con preghiera di far pervenire cortese notizia. »;

in data 17 febbraio 2001 il Prefetto di Verona, ancora riprendeva l'argomento scrivendo al Sindaco di Peschiera del Garda: « Si fa riferimento a quanto segnalato dalla S.V. con la nota prot. n. 13274 in data 19 dicembre 2000, qui diretta per conoscenza, concernente l'anomalo innalzamento del livello delle acque del lago di Garda registratosi nel mese di novembre 2000.

In proposito si informa che lo scrivente in data 9 gennaio 2001, sulla base della segnalazione del Sindaco di Lazise riguardante il progressivo innalzamento del livello del lago, ebbe ad interessare i competenti uffici del Magistrato alle Acque di Venezia affinché venisse ripristinato il costante monitoraggio della situazione, ai fini dell'adozione di misure idonee a scongiurare il ripetersi del fenomeno segnalato.

In proposito, l'ufficio di Milano del Servizio Nazionale Dighe, con nota n. DSTN/SND/UPM/0009/01 del 10 gennaio 2001, ha riferito di avere richiesto al Nucleo Operativo di Mantova del Magistrato alle Acque di Venezia notizie sul livello del Lago e sulla portata dello scarico della Diga di Salionze nel fiume Mincio e con la successiva nota n. DSTN/SND/UPM/00123/01 in data 16 gennaio 2001 ha reso noto di avere chiesto alla propria sede centrale il parere circa la possibilità che il valore di 1.30 m., che è l'oscillazione massima prevista dal livello sull'idrometro di Peschiera possa essere considerato cautelativo e accettabile per la salvaguardia della pubblica incolumità.

Si comunica, altresì, che in data odierna lo scrivente ha richiesto al suddetto ufficio notizie aggiornate.

Si fa, pertanto, riserva di far conoscere, appena possibile, l'ulteriore seguito.»;

in data 26 febbraio 2001 il Dirigente del Nucleo Operativo del Magistrato alle acque di Verona scriveva alla Direzione Generale Difesa del suolo — Ministero dei Lavori Pubblici di Roma: « Con nota dell'8 febbraio 2001 il Consorzio di Bonifica Alta e Media Pianura Mantovana insieme al Consorzio di Bonifica Fossa di Pozzolo ed al Consorzio di Bonifica Sud-Ovest Mantova ha richiesto il recupero del livello di 1.30 m. per preoccupazioni circa il pregiudizio del « raggiungimento alla data del 1° aprile della quota stabilita di cm. 140 »;

con nota n. 2114 del 16 febbraio 2001 il comune di Peschiera del Garda ha chiesto una riduzione della quota del lago fino a 90 cm. al fine di eseguire interventi manutentori;

per quanto sopra premesso, in considerazione di altre segnalazioni giunte dai Comuni del Bresciano e tenuto conto degli afflussi al lago che mediamente risultano di portata complessiva di 65 mc/s, lo scrivente, Ingegnere Responsabile della Diga di Salionze, ha ritenuto di mantenere lo scarico di 77,5 mc/s ed ha intrapreso i relativi contatti con i soggetti interessati confidando nella convocazione, programmata

per mercoledì 28 febbraio p.v., di una riunione fra tecnici con l'intento di fornire una relazione al Signor Prefetto di Verona circa la soluzione da adottare riguardo ai livelli del lago di Garda.

Peraltro questa mattina il sottoscritto ha preso atto del fax pervenuto dal Nucleo Operativo di Mantova di venerdì 23 febbraio u.s. nel quale « si autorizza la riduzione delle portate in erogazione dal Garda tramite manufatto regolatore di Salionze dagli attuali 77,5 a 30 mc/s per improrogabili lavori di manutenzione straordinaria ».

A causa di detto fax dalle ore 13 del 23 febbraio lo scarico dalla Diga di Salionze risulta di 30 mc/s per cui il livello del lago ha ripreso la tendenza a salire.

Stante quanto sopra con la presente si intende informare che il sottoscritto medesimo ritiene la problematica del livello del Lago di Garda meritevole di un approfondimento tecnico-scientifico da effettuarsi urgentemente.

Si resta a disposizione dichiarando di non poter assumere alcuna responsabilità in merito alla regolazione dello sbarramento di Salionze fino a quando non saranno chiarite in un documento sia le competenze che le quote di riferimento correlate alle coordinate idrologiche e meteorologiche.»;

le Amministrazioni Locali hanno predisposto piani di riordino e ripristino di spiagge e coste in previsione della prossima imminente stagione turistica che riporterà sul Lago di Garda milioni di persone di ogni parte del mondo;

in questi ultimi giorni le precipitazioni ed il disgelo hanno nuovamente alzato il livello del lago di Garda, rimettendo in discussione la fattibilità dei progetti ricordati —:

cosa intendano concretamente ed immediatamente fare per impedire che l'ottusità del dirigente del Nucleo operativo di Mantova possa creare danni incalcolabili alla comunità del Garda;

quando intendano rimuovere dall'incarico il dirigente del Nucleo operativo di

Mantova « commissariando » tale ruolo, con il dirigente del Nucleo di Verona Ing. Michele Pezzetta (da tempo resosi disponibile) e dai Sindaci del lago ritenuto affidabile e professionalmente adatto, dando così un segnale importante nella comprensione delle esigenze dei cittadini residenti, delle amministrazioni locali, dei turisti, appassionati sostenitori della tutela del più grande e bello fra i laghi d'Europa;

se risultino aperte indagini da parte della Procura di Verona. (4-34558)

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

risulta all'interrogante che non vengono conferite ai difensori dell'Anas le procure per l'espletamento del mandato defensionale, ivi comprese le avvocature distrettuali;

ciò comporta, così, la sovente dichiarazione di contumacia dell'Ente in provvedimenti nell'ambito dei quali la mancata presenza — e quindi la mancata difesa — può produrre ed ha prodotto danno erariale di ingente valore, quando non venga lesa il ruolo di controllo pubblico su questioni di interesse dei cittadini, quali la sicurezza stradale;

il regolamento dell'ente prevede, peraltro, che i capi comparto competenti per il relativo territorio, abbiano la rappresentanza attiva e passiva, disciplina che rimane regolarmente inosservata;

ciò non è giustificato dalla mole di contenzioso in corso, poiché non è giustificato il ricorso all'accentramento delle funzioni quando esso, per il ritardo con cui opera l'amministratore, provoca danno economico;

solo dopo numerose sollecitazioni e dopo tanti anni di totale inerzia, l'amministratore dell'Anas avrebbe finalmente delegato una sola attività, quale è quella della dichiarazione di terzo nei procedimenti di espropriazione presso terzi (pignoramenti degli stipendi ed altro) che usualmente, in tutte le aziende, viene delegata *a priori*,

posta la natura prettamente esecutiva della stessa, alla cui attività operativa vengono solidamente delegati anche profili di basso livello;

questo comportamento, oltre che mortificare la professionalità e gli sforzi delle risorse umane più qualificate dell'ente, produce un danno su cui dovrebbe indagare la Corte dei conti, valutando approfonditamente l'operato del suddetto amministratore, recentemente riconfermato per un nuovo mandato solo grazie, a quanto risulta all'interrogante, alla rigida presa di posizione proprio del Ministro interrogato;

sembra all'interrogante, peraltro, che recentemente, proprio in corrispondenza dell'avviarsi della campagna elettorale, la tradizionale resistenza dell'amministratore dell'Anas all'affidamento di incarichi a persone diverse dal suo consigliere legale — il cui incarico, dato il livello della remunerazione, avrebbe richiesto una procedura di evidenza pubblica — sia stata vinta per conferire a numerosi consulenti esterni un congruo numero di incarichi di collaudo;

non si sa se l'esito delle attività del predetto difensore sia veramente soddisfacente per l'Anas, e si ritiene che tale prestazione qualifichi maggiormente un rapporto di dipendenza diretta, finanche dirigenziale, anziché di consulenza, posta anche l'utilizzazione, da parte del predetto difensore, secondo quanto risulta all'interrogante, delle strutture Anas a tutti i livelli (uffici e personale, telefono, segreteria) —:

l'elenco dei professionisti incaricati e dei relativi *curricula* che hanno convinto l'amministratore delegato a rivedere sostanzialmente il proprio atteggiamento, soprattutto in prossimità delle elezioni politiche;

quali siano state le motivazioni della assunzione con la qualifica di dirigente di un'avvocata, assunta e distaccata direttamente, senza prestare neanche un giorno di servizio all'Anas, presso l'ufficio legislativo del ministero dei lavori pubblici; quale

sia il *curriculum vitae* della predetta dirigente, e se di tale livello da giustificare un contratto di lavoro decisamente *ad personam*, in comparazione ai contratti dei dirigenti con maggiore esperienza; quale sia la motivazione di tale distacco, considerando che nell'ente è vacante da oltre un anno il posto di dirigente del servizio autostrade in concessione della direzione generale dell'Anas, e che a breve sarà vacante anche il posto di dirigente del servizio autostrade proprie e che da anni è vacante il posto di dirigente del Servizio Affari Generali, coperto *ad interim* da un altro dirigente, che peraltro già detiene numerosi incarichi;

quali motivazioni professionali abbiano condotto all'assunzione ed al trasferimento presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, e in particolare presso il sottosegretario Micheli, del dirigente dell'Anas Fausto De Santis;

quale sia il ruolo del dirigente dell'ufficio di controllo interno, che non risulta avere finora evidenziato tali discrasie, né pare aver utilmente esperito il proprio potere di controllo;

se corrisponda al vero che le imprese aggiudicatrici degli urgenti lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria abbiano già presentato riserve per un importo complessivo di 40 miliardi a causa dell'incompletezza e dell'imprecisione dei progetti appaltati;

quale controllo il Ministro abbia esercitato ed intenda esercitare sull'operato dell'amministratore dell'Anas per evitare che, come può facilmente essere rilevato dai carteggi interni dell'ente, venga perpetuata l'inerzia che ne caratterizza il mandato, anche considerando il mancato conferimento ai difensori dell'Anas delle procure per l'espletamento del mandato defensionale, ivi comprese le avvocature distrettuali. (4-34567)

MARTINAT, STRADELLA, CARLESI e DELL'ELCE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

alla Società Autostrade Romano Abruzzesi (di seguito SARA) furono affidate, in forza di concessione rilasciata in data 15 novembre 1963, n. 6012, e dei successivi atti aggiuntivi e modificativi, la costruzione e la gestione delle autostrade A24 (Roma-Torano-L'Aquila-Teramo-Alba Adriatica) ed A25 (Torano-Avezzano-Pratola-Peligna-Popoli-Pescara);

nel corso degli anni '70, dopo l'unificazione di tutte le precedenti convenzioni assentite a SARA (convenzione 24 marzo 1973, n. 12876, approvata e resa esecutiva con decreto ministeriale 10 aprile 1973, n. 1168), l'intero settore autostradale attraversò un lungo periodo di crisi, che indusse molte concessionarie a segnalare le gravi alterazioni degli elementi posti a base dei relativi piani finanziari, chiedendone la revisione;

nel 1976, in pieno sforzo costruttivo e con oltre 40 cantieri attivi, la SARA si è trovata impossibilitata per obiettive e insormontabili cause sopravvenute connesse ad eventi interni ed internazionali, ma comunque non dipendente da un suo comportamento colpevole, a sostenere gli impegni finanziari per la continuazione e il compimento dei lavori;

la situazione esigeva o una totale rideterminazione del piano finanziario onde adeguarlo alle necessità imposte dalla congiuntura, o una interruzione del rapporto con l'amministrazione concedente e lo Stato optò per la seconda soluzione, anche per evitare una sospensione dei lavori con conseguenti turbamenti per l'occupazione;

la dichiarazione di decadenza effettuata con la legge 6 aprile 1977, n. 106 non fu conseguenza di comportamenti censurabili posti in essere dalla società concessionaria, comportamenti che avrebbero consentito all'ANAS di ottenere la revoca della concessione con un semplice decreto, ma apparve invece come lo strumento più idoneo per consentire il rapido completamento dei lavori ed evitare l'interruzione del servizio autostradale;

la SARA, dopo la ben nota pronuncia di decadenza di concessione — unico caso,

peraltro, nel quale si ritenne di escludere la concessionaria dal diritto ai dovuti interventi di riequilibrio del contratto concessorio, il cui sinallagma era stato alterato da eventi del tutto straordinari ed imprevedibili — ha seguito di fatto a svolgere per ben oltre 20 anni il proprio ruolo di gestore — sia pure per conto ANAS — di un'autostrada che si sviluppa, per la maggior parte del tracciato, in quota, con numerosissimi alti viadotti per l'attraversamento delle vallate appenniniche e lunghe gallerie di valico, con tutti i ben intuibili aggravii che derivano da una « gestione per conto » dell'ANAS, per i ben noti appesantimenti connessi alle lungaggini burocratiche ed alla scarsità delle risorse;

gli enti locali abruzzesi si sono impegnati in maniera attiva, fin dalla prima metà degli anni '60, per promuovere la realizzazione di un collegamento autostradale tra le due coste del Tirreno e dell'Adriatico ed hanno, al fine sopraindicato, partecipato come soci dall'inizio alla intrapresa della SARA, artefice dell'intera progettazione e della parte più significativa dell'infrastruttura che ha rappresentato l'asse portante dei trasporti lungo il quale negli ultimi 40 anni si è avuto lo sviluppo dell'intera regione e la sua crescita economica;

gli enti e le istituzioni esponenti delle comunità abruzzesi oggi hanno posto le basi per ripensare l'autostrada abruzzese secondo un nuovo modello di gestione sostenibile quale collegamento tra le aree parco abruzzesi (Autostrada dei Parchi) ed hanno invitato il Governo nella conferenza del 12 aprile 2000 che ha presentato il protocollo di intesa fra Legambiente, Parco Nazionale del Gran Sasso, Parco Nazionale della Maiella, Parco Regionale del Silente Velino e SARA spa a sviluppare ogni opportuna iniziativa per consentire la realizzazione di questo progetto, unico nel suo genere in Europa, in particolare, restituendo alla SARA spa, rinominata Autostrada dei Parchi, la piena titolarità della concessione delle autostrade abruzzesi che la stessa gestisce sin dalla loro progettazione e ciò in assoluta sintonia con gli

ordini del giorno e le risoluzioni che erano stati approvati nei consigli comunali, provinciali e delle camere di commercio di tutto il territorio abruzzese finalizzati a far sì che fosse garantita agli enti territoriali soci la prosecuzione della partecipazione alla gestione delle autostrade, che incidono in modo così rilevante sul tessuto economico e sociale del territorio;

L'invito rivolto da tutto il territorio abruzzese al Governo ed al Parlamento a ratificare, con la massima urgenza, l'attuale stato di fatto e giuridico, procedendo al formale ripristino fra l'ANAS e la SARA spa della concessione relativa alle autostrade A24 e A25, è stato accolto dalla Camera dei deputati che, rinnovando iniziative legislative già promosse nel 1996 e nel 1997, ha approvato il 17 novembre 2000, con il parere favorevole del relatore e del Governo e, « al fine di assicurare un rapido completamento delle infrastrutture autostradali tra Roma e l'Adriatico », un emendamento alla legge finanziaria con il quale veniva « abrogato il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106 », ripristinando, quindi, anche sotto il profilo formale, la qualifica di « concessionario » della società;

inopinatamente l'ANAS bandiva, subito dopo, il 24 novembre 2000, con bando pubblicato il 29 novembre 2000, la gara relativa all'affidamento in concessione della gestione, manutenzione ed esercizio delle autostrade romane-abruzzesi ed alla progettazione e costruzione dei lavori di completamento ed adeguamento delle autostrade, riconoscendo, comunque, nello stesso bando — almeno 50 miliardi — in dipendenza del contenzioso esistente, con la società gestrice;

successivamente, le ben note esigenze del Governo di approvare rapidamente la Finanziaria hanno determinato una notevole compressione dei tempi con una generalizzata falcidia delle parti del provvedimento non strettamente attinenti alle materie proprie del bilancio e in questa falcidia cadeva l'emendamento che ripri-

stinava sotto il profilo formale la qualifica di concessionario della società;

di fronte alla gravità della situazione, ritenendo che sia impossibile per l'Abruzzo assistere per la seconda volta, dopo oltre vent'anni di paziente attesa, ad un ulteriore « caso unico » nella storia nazionale ed europea delle concessioni autostradali, allora, solo per la SARA, si addivenne alla pronuncia di decadenza, con tutte le negative conseguenze poi subite, oggi, solo per essa, si penserebbe di dover ricorrere ad una gara per il ripristino di una situazione che di fatto già esiste, con conseguenze negative ben intuibili, di ulteriore slittamento dei tempi, incertezza del risultato, degrado del servizio e, non è affatto da escludere rincarare delle tariffe e perdita di posti di lavoro, gli enti locali sono intervenuti nel ricorso presentato dalla società per l'annullamento previa sospensiva del bando di gara per la concessione delle autostrade A24 ed A25 —:

se non intenda, nell'esercizio della propria vigilanza, sollecitare un rinvio della gara e — considerato che, nella prima udienza tenutasi lo scorso 14 febbraio, presso il TAR del Lazio, il Presidente del Consiglio giudicante ha ritenuto di anticipare l'esame di merito della causa al 9 maggio 2001, impegnando il collegio a depositare la sentenza nei sette giorni successivi — invitare l'ANAS a posticipare l'invio delle lettere d'invito per la licitazione privata vera e propria, almeno fino all'indicata prima udienza. (4-34580)

\* \* \*

#### LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il signor Alfio Aldo Castro, nato ad Adrano (Catania) il 28 agosto 1940 e re-

sidente a Capo d'Orlando (Messina), in via Consolare Antica n. 163 è un ex dipendente del servizio riscossione tributi della provincia di Messina (gestione Montepaschi Se.Ri.T.) con trentatré anni di servizio (trentadue anni con contributi versati al fondo speciale e un anno con contributi versati all'Ago);

nel settembre del 1996 ha presentato le dimissioni per esodo incentivato con l'assunzione del figlio, chiedendo ed ottenendo dall'Inps il Tfr (Trattamento fine rapporto) che gli è stato liquidato nel 1997;

all'epoca in cui il lavoratore ha rassegnato le dimissioni non era possibile presentare domanda di pensione in quanto l'allora esistente fondo speciale prevedeva, quali requisiti per l'ottenimento del trattamento pensionistico, il compimento dei sessanta anni di età o il raggiungimento di trentacinque anni di contribuzione;

lo stesso signor Castro si era più volte rivolto all'Inps di Messina per presentare domanda di pensione e gli era sempre stato detto di non inoltrarla « perché, se prima non avesse compiuto sessanta anni la richiesta sarebbe stata cestinata »;

l'ex impiegato ha dovuto attendere ben 4 anni per poi presentare la domanda di pensione il 30 maggio 2000 e che, l'Inps di Messina ha respinto la richiesta con lettera raccomandata il 25 agosto 2000 per i seguenti motivi: « la s.v. non ha l'età pensionabile di sessantacinque anni prevista dal fondo esattoriale con legge n. 449 del 1997 articolo 59 comma 3. Il trattamento pensionistico di vecchiaia a carico del fondo si consegue esclusivamente in presenza dei requisiti richiesti nell'assicurazione generale obbligatoria », senza, peraltro, specificare quali fossero i requisiti richiesti;

il malcapitato lavoratore nel 1996 aveva già acquisito il diritto alla pensione, rientrando nelle previsioni della precedente normativa del fondo speciale, poi abolito nel 1998 —:

con quale criterio l'Inps di Messina abbia rigettato la richiesta di pensione del