

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la suprema Corte di cassazione, V sezione penale (presidente Foscarini, relatore ed estensore Providenti) ha pubblicato una importante sentenza, peraltro confermativa della precedente pronuncia della stessa sezione in data 8 maggio 2002 (relatrice Ferrua), con la quale si afferma il principio secondo cui esiste continuità normativa fra il vecchio articolo 2621 del codice civile e la sua versione attuale, nonché il principio che le disposizioni contenute nel decreto n. 61 del 2002 tutelano identico interesse rispetto alla precedente normativa e che le differenze « non sono strutturali » ma riguardano « modalità parzialmente diverse di difesa dello stesso interesse tutelato » e che comunque « vi è continuità fra le due fattispecie »; non a caso il quotidiano finanziario *Il Sole-24 Ore* di domenica 30 giugno 2002, alla pagina 21, commentando la citata sentenza, scrive: « Nessun colpo di spugna sui processi per falso in bilancio » e, di seguito: « Pertanto, stando a questa decisione non ci dovrebbe essere il temuto colpo di spugna sui processi in corso né, tanto meno, sulle condanne già definitive »;

la Corte di cassazione ha ora fatto giustizia delle tesi demagogiche ripetutamente espresse da sedicenti giuristi che hanno offerto inconsistenti argomenti in diritto definitivamente stroncati dalla suprema Corte di cassazione —:

se non ritenga di dover mettere allo studio un ampio sistema di informazione affinché tutti i cittadini siano al corrente delle sentenze pronunciate dalla Corte di cassazione.

(3-01200)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

DUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 20 luglio 2001, ad Ancona, presso il provveditorato regionale alle opere pubbliche per le Marche, si è tenuta la Conferenza dei servizi, con la presenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Anas, regione Marche, comune di Ancona ed autorità portuale di Ancona per l'esame e l'approvazione del progetto: « Raccordo autostradale tra il porto di Ancona ed il casello di Ancona sud dell'A14 — Asse attrezzato — I lotto dal porto a Vallemiano ». La Conferenza dei servizi ha deliberato all'unanimità l'approvazione del progetto;

l'asse attrezzato è la più antica tra le incompiute opere infrastrutturali viarie del capoluogo marchigiano. Il progetto di massima venne approvato dal consiglio di amministrazione dell'Anas il 7 luglio 1997, con voto n. 1034. Il progetto esecutivo, per il primo stralcio del primo lotto (dal porto a via Marchetti è stato approvato il 18 dicembre 1980 con voto n. 1104);

i finanziamenti sono stati disposti:

30 miliardi di lire dall'articolo 21, comma 7 della legge 11 novembre 1982, n. 828;

20 miliardi di lire dall'articolo 4 comma 2 della legge 2 maggio 1983, n. 156. Inoltre il 5° comma stabilisce che « l'asse attrezzato è considerato infrastruttura di grande comunicazione e pertanto alla sua realizzazione provvederà l'Anas »;

10 miliardi di lire dall'articolo 33 della legge 1° dicembre 1986, n. 879 « ai fini della realizzazione dell'asse attrezzato previsto dal piano regolatore generale di Ancona »;

pur in presenza di strumenti urbanistici vigenti, di finanziamenti consistenti

l'infrastruttura viene bloccata dalla stessa Anas e dal Ministero dei lavori pubblici a seguito delle consistenti pressioni dell'impresa concessionaria dei piani di ricostruzione postbellica;

infatti a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 363 del 1984 che all'articolo 13-*novies* e *decies* finanziaria le opere varie del piano di ricostruzione di Ancona il concessionario e una consorteria di ministri e funzionari pubblici centrali e periferici e uomini politici locali e nazionali, sviluppano tentativi e pressioni pesantissime per far rientrare l'asse attrezzato nell'orbita del concessionario. Tanto che il Parlamento deve intervenire nuovamente e all'articolo 2 comma 5 della legge 28 febbraio 1986, n. 46 stabilisce che « le disposizioni di cui all'articolo 13-*novies* e *decies* della legge n. 363 del 1984 non si applicano all'asse attrezzato del porto di Ancona che rientra nella competenza Anas ai sensi delle leggi n. 828 del 1982 e n. 156 del 1983 »;

ma, in effetti, la delicata questione concernente la competenza ad eseguire l'opera (Anas ovvero Ministero lavori pubblici e, per esso, la Società adriatica costruzioni di Ancona concessionaria del suddetto Ministero a norma della legge 27 giugno 1951, n. 1402) era ancora lungi dall'essere risolta. Infatti le disposizioni normative che attribuivano all'Anas la competenza ad eseguire l'asse attrezzato, le richiamate leggi n. 828 del 1982, n. 156 del 1983 e n. 46 del 1986 furono aggirate se non abrogate dall'articolo 5, comma 4 del decreto-legge 25 maggio 1987, n. 208, il quale stabiliva con una ben oculata norma interpretativa che i decreti di affidamento dei lavori al concessionario del piano di ricostruzione dovevano riguardare « l'intera previsione progettuale comunque esaminata ». Dopo sei giorni dall'emanazione del decreto-legge la Società adriatica costruzioni Ancona con istanza del 1° giugno 1987, chiese il formale riconoscimento, nell'oggetto della concessione, della competenza ad eseguire l'asse attrezzato;

il citato decreto-legge non è stato convertito in legge per decorrenza del termine e, successivamente, è stato emanato il decreto-legge 27 luglio n. 302 che ha riprodotto il testo degli articoli 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8 del decreto non convertito escludendo l'articolo 5. Pertanto, sventato l'ennesimo tentativo l'Anas, competente da sempre ad eseguire l'opera, ha continuamente rinviato con lungaggini indescrivibili per altri tre anni;

successivamente, finalmente, l'opera è stata appaltata, limitatamente al 1° stralcio del 1° lotto, i lavori sono stati eseguiti dall'impresa Cosma Spa conformemente al progetto esecutivo approvato, e il tratto dal porto a via Marchetti è entrato in esercizio nel 1997;

l'Anas ha suddiviso il piano di realizzazione dell'asse attrezzato in due lotti:

1° lotto, primo stralcio dal porto a via Marchetti;

1° lotto, secondo stralcio da Via Marchetti a Vallemiano;

2° lotto da Vallemiano al casello A.14 Ancona sud;

l'asse attrezzato, dopo l'attuazione della legge cosiddetta Bassanini, è ricompreso tra i collegamenti di competenza statale e i piani triennali fino a quello 2001-2003 hanno previsto ulteriori finanziamenti per il 2° stralcio del 1° lotto e per il 2° lotto. L'opera fa parte della rete programmatica del piano generale dei trasporti;

il piano d'inquadramento territoriale della regione Marche (Pit) nell'ambito delle strategie territoriali intersettoriali definisce il « piano di inquadramento delle reti infrastrutturali ». Quest'ultimo al punto Stinf 7 - Rete viaria di importanza nazionale riconosce « l'asse attrezzato » come direttrice di importanza nazionale in coerenza con il piano regionale dei trasporti;

il Piano territoriale di coordinamento della provincia di Ancona al punto 1.9 dà

priorità assoluta all'asse attrezzato in quanto opera fondamentale per il porto internazionale di Ancona;

il comune di Ancona ha inserito l'asse attrezzato nei piani regolatori generali della città nel 1976 e del 1988 tuttora vigente. Inoltre il comune di Ancona, nel 1999 con l'adozione del Prusst ha indicato al primo punto — nell'elenco, delle opere da realizzare « il completamento dell'asse attrezzato »;

pertanto mentre il 1° stralcio del 1° lotto fino a via Marchetti è stato realizzato l'Anas ha effettuato il progetto definitivo del 2° stralcio del 1° lotto (da via Marchetti a Vallemiano). Il progetto definitivo del secondo stralcio del primo lotto è stato esaminato dal consiglio comunale di Ancona che ha espresso parere favorevole in data 26 marzo 2001 con deliberazione n. 55. La regione Marche ha espresso parere favorevole al progetto del secondo stralcio del 1° lotto in data 29 maggio 2001 con deliberazione n. 1165;

in data 20 settembre 2001, come descritto all'inizio del presente atto, si è svolta la Conferenza dei servizi che ha approvato all'unanimità il progetto definitivo e i necessari pareri ambientali (articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977);

l'Anas Marche ha chiesto da tempo alla direzione generale Anas di attivare le procedure per indire la gara di progettazione a livello di esecutivo, o in via subordinata, l'autorizzazione ad indire la gara a livello compartimentale, con l'accreditamento di lire 3.397.832.000 come si evince dalla stima effettuata in data 4 maggio 2001 per un importo lavori presunto di lire 60 miliardi;

in data 27 settembre 2001, il comune di Ancona e l'Autorità portuale di Ancona hanno firmato un'intesa che — in aderenza al Piano regolatore della città — ritiene prioritario il completamento dell'asse attrezzato e per collaborare con l'Anas si impegnano al completamento dell'asse attrezzato e l'Autorità portuale stanZIA i

fondi necessari alla progettazione preliminare del 2° lotto da Vallemiano al casello sud dell'A14;

già in data 11 luglio 2000 tra l'Anas, compartimento per la viabilità delle Marche e l'Autorità portuale di Ancona è stato firmato un verbale di accordo concernente la progettazione relativa al 2° lotto dell'asse attrezzato. In base a tale accordo l'Anas assume l'impegno di ultimare entro il 31 gennaio 2002 il successivo *iter* per la realizzazione del progetto definitivo, compresi la procedura di valutazione di impatto ambientale ed i pareri connessi, ed attivarsi per conseguire i relativi finanziamenti;

successivamente i tecnici incaricati hanno definito, il progetto preliminare prospettando tre ipotesi: A-B-B1. Tutte le soluzioni permettono di rendere funzionale l'intero raccordo suddividendolo in due tratti. Realizzando prioritariamente il tratto da Vallemiano all'innesto con la strada Cameranense con un costo di circa 130 miliardi di lire, sarebbe possibile precludere il traffico pesante lungo l'asse di penetrazione urbana di Torrette (via Conca-via Flaminia) e lungo l'asse di penetrazione urbana del Pinocchio (Pinocchio- via Torresi-Piazza Ugo Bassi-Corso C. Alberto-via Marconi) e di uscita (via Marconi-via G. Bruno-Piazza U. Bassi-via C. Colombo-Pinocchio) con ricadute positive per l'intero traffico cittadino e interquartieri e risolvendo il congestionamento del traffico a Torrette ove si sta concentrando l'intero sistema ospedaliero regionale;

pertanto visto che l'asse attrezzato:

è già stato realizzato dall'Anas nel tracciato 1° stralcio del 1° lotto, con un consistente impegno finanziario dello Stato;

per il 2° stralcio del 1° lotto l'Anas avrebbe già dovuto realizzare il progetto esecutivo, dopo l'esecuzione già attuata da tempo del progetto definitivo su cui sono stati già raccolti i necessari pareri;

per il 2° lotto tra Anas-comune di Ancona ed Autorità portuale di Ancona

sono già in corso fattive collaborazioni che hanno già portato alla realizzazione della progettazione preliminare con un impegno finanziario di risorse pubbliche;

considerando che il progressivo trasferimento dei reparti ospedalieri dell'ospedale Umberto I all'ospedale regionale di Torrette è in fase di consistente avanzamento e che sempre nell'area ospedaliera di Torrette dovrà trasferirsi l'intero ospedale cardiologico Lancisi e che l'attuale sistema di circolazione stradale potrebbe raggiungere il collasso, oltre ai gravissimi disagi dei cittadini residenti e con il pericolo per i malati stessi che non potrebbero contare su un pronto intervento proprio a causa del congestionamento del traffico —:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti suesposti e quanto abbia speso lo Stato per la realizzazione del 1° stralcio del 1° lotto dell'asse attrezzato;

per quali motivi l'Anas non abbia ancora effettuato il progetto esecutivo e l'appalto per il 2° stralcio del 1° lotto dell'asse attrezzato;

per quale motivo l'Anas e il Ministero delle infrastrutture abbiano cancellato il finanziamento di circa 110 miliardi di lire con il piano Anas 2002-2004 adducendo il trasferimento della realizzazione del « nodo viario di Ancona » nella cosiddetta legge obiettivo, mentre nella legge obiettivo non si fa alcun riferimento specifico né all'asse attrezzato né al nodo viario di Ancona;

per quali motivi il Ministero delle infrastrutture e l'Anas continuino da troppo tempo a sabotare la realizzazione dell'asse attrezzato che come precedentemente richiamato figura in tutti gli atti programmatori delle istituzioni e degli enti interessati: Stato, Anas, regione Marche, provincia di Ancona e comune di Ancona;

se e quando intenda finalmente procedere alla realizzazione del progetto esecutivo del 2° stralcio del 1° lotto dell'asse attrezzato, quanto abbia già speso l'Anas

per il progetto definitivo dello stesso 2° stralcio, e quando procederà all'appalto;

se e quando intenda completare l'intero tracciato procedendo alla progettazione esecutiva e all'appalto del 2° lotto atteso che il porto internazionale di Ancona, già inserito tra i principali caselli marini dell'autostrada del mare è già oggi tra i primi porti italiani per il trasporto di cabotaggio internazionale di passeggeri e merci e che il concentramento delle strutture ospedaliere a Torrette, ove insiste anche la Facoltà di medicina e chirurgia, potrà produrre gravi conseguenze per la sicurezza delle strutture ospedaliere e dei cittadini residenti mentre la realizzazione completa dell'asse attrezzato, se effettuata con le moderne tecniche fonoassorbenti e con soluzioni rispettose dell'ambiente, risolverebbe la congestione da traffico di gran parte di Ancona permettendo altresì l'ulteriore sviluppo del porto internazionale di Ancona;

se e quali provvedimenti intenda attuare nei confronti dell'Anas per farle rispettare l'esito della Conferenza dei servizi e se e quali danni siano già stati provocati alla città di Ancona, alle casse dello Stato e se, in caso affermativo siano già state informate le competenti magistrature per individuare le cause, i responsabili e i costi, in quanto sono stati violati tra l'altro atti giuridici concludenti quali la Conferenza dei servizi e ben quattro leggi vigenti. (3-01199)

Interrogazione a risposta scritta:

ONNIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale n. 128, che, lungo la dorsale sarda collega i comuni di Monastir e di Sorgono, rappresenta una delle principali arterie dell'isola ed è percorsa ogni giorno da migliaia di autoveicoli;

la inadeguatezza e la pericolosità della sede stradale, peraltro, pongono in serio pericolo l'incolumità di tutti coloro

che quotidianamente la percorrono, chiamati ad affrontare una serie di pericoli ed insidie disseminati lungo tutta la dorsale;

particolarmente pericoloso è il tratto che collega i comuni di Monastir e Senorbì, lungo il quale si verificano frequentemente sinistri mortali: soltanto negli ultimi due mesi si contano quattro morti e decine di feriti, ed è di pochi giorni fa la notizia di un'altra tragica morte in corrispondenza di quella che oramai viene nominata la « curva-trappola », all'altezza del chilometro 15,900;

più volte la popolazione locale e gli enti esponenziali hanno denunciato la insidiosità di tale via di comunicazione, tanto da essere diventata un pericolo incombente per chi quotidianamente la percorre, ed il 6 luglio 2002 la popolazione locale, capeggiata dai sindaci dei vari comuni, ha dato vita ad una silenziosa manifestazione per ribadire la necessità di un urgente ed indifferibile intervento di ampliamento ed adeguamento;

a tutt'oggi, peraltro, nonostante la realizzazione di un progetto esecutivo per la realizzazione delle opere necessarie e l'ulteriore milione di euro iscritto a bilancio per l'anno 2002, non è stato ancora dato avvio ai lavori;

l'esecuzione delle opere di ampliamento ed adeguamento si prospetta quanto mai urgente e necessario se si vuole interrompere la terribile catena di sinistri, che talvolta le cronache neppure registrano tanto è la regolarità con la quale si verificano;

la realizzazione dei lavori, oltre a ridurre sensibilmente le distanze tra i vari comuni, favorendo in tal modo lo sviluppo economico e sociale, consentirebbe di evitare il « tratto-trappola » che congiunge Monastir a Senorbì, lungo il quale si verificano la maggior parte di incidenti mortali —:

se non ritenga di assumere, con la sollecitudine che la situazione prospetta, le iniziative più idonee onde consentire la celere esecuzione dei lavori di amplia-

mento della strada statale n. 128, così come previsti nel progetto esecutivo delle opere e garantire la sicurezza di tutti coloro che vi transitano. (4-03425)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

secondo notizie di stampa le inchieste della magistratura stanno portando alla luce gravi responsabilità di alcuni componenti delle Forze dell'ordine negli eccessi di violenza e negli arresti ingiustificati attuati nella notte del 21 luglio 2001 nella scuola Diaz di Genova;

tali responsabilità arrivano addirittura all'ipotesi di manomissione e di creazione di prove false: la coltellata sul giubbotto di un agente, lancio di pietre sulle gazzelle dei carabinieri di cui le auto non riportano tracce, inserimento di due rudimentali bottiglie molotov ritrovate nel passaggio in Corso Italia e aggiunte di note ai reperti che si è affermato di aver trovato all'interno della scuola;

se tali notizie risultassero fondate, non si capisce quali siano i motivi che possano aver spinto qualche funzionario responsabile ad ordinare a servitori dello Stato azioni di questo tipo;

a conclusione dei lavori della Commissione parlamentare di indagine sui fatti del G8 era stata avanzata la richiesta da parte di esponenti dell'opposizione, di proseguire il lavoro attraverso una Commissione d'inchiesta parlamentare che, grazie ai più ampi poteri, potesse giungere ad accertare le eventuali responsabilità politiche dei fatti di Genova;

Il Ministro Scajola ha dichiarato alla stampa di voler perseguire con rigore i