SENATO DELLA REPUBBLICA

——XIII LEGISLATURA ———

ù

n. 61

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 15 al 21 gennaio 1998)

INDICE

BORTOLOTTO: sui concorsi per il conferimento di posti di dirigente tecnico del Ministero dei lavori pubblici (4-06740) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) Pag.	4479	CORTIANA: sulla strada di collegamento tra il comune di Valbondione e la frazione Lizzola (4-05970) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) Pag. D'ALÌ: sulla casa circondariale di Marsala	4490
BESOSTRI: sull'autostrada Milano-Como (4-06659) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato par i lavori pubblici)	4480	(Trapani) (4-05167) (risp. Bargone, sotto- segretario di Stato per i lavori pubblici)	4491
Stato per i lavori pubblici) sui cantieri della nuova viabilità lecchese (4-06873) (risp. BARGONE, sottosegretario di		DANIELI: sulla strada statale n. 11 (4-06508) (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4492
Stato per i lavori pubblici) BEVILACQUA: sul tratto calabrese dell'auto- strada Salerno-Reggio Calabria (4-05327) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per	4481	DEMASI, COZZOLINO: sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-06787) (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4493
<i>i lavori pubblici</i>) BONATESTA: sulle opere da realizzare a Ro-	4482	sulla comparsa di lanciatori di sassi anche sui tronchi autostradali circumsalernitani (4-07061) (risp. BARGONE, sottosegretario di	77/3
ma entro l'anno 2000 (4-05538) (risp. Bar- GONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4485	Stato per i lavori pubblici) sulle code ai caselli dell'autostrada A3	4494
sull'erosione marina in alcuni tratti del litorale laziale di Cerveteri e Ladispoli (4-06480) (risp. BARGONE, sottosegretario di		(4-07172) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4494
Stato per i lavori pubblici) BONATESTA, VALENTINO: sui centri di	4487	FUSILLO: sulla strada statale n. 16 (4-06777) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4496
accoglienza per i portatori di handicap in previsione del Giubileo del 2000 (4-05201) (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4488	GERMANÀ: sulla strada statale n. 113 nel tratto Piraino-Gioiosa Marea (Messina) (4-07181) (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)	4497
_	Į.	_	

21	Gennaio 1998	RISPOSTE SCI	RITTE	AD INTERROGAZIONI	Fascicolo	o 61
	ARETTA: sulla tangenzial va (4-02912) (risp. BARGO rio di Stato per i lavori RECO: sulla strada s	NE, sottosegreta- pubblici) Pag.	4498	MARINO, BERGONZI: sulla vaca tolare del provveditorato alle ope che di Potenza (4-06527) (risp. sottosegretario di Stato per i la	BARGONE, avori pub-	
	RECO: sulla strada s (4-06466) (risp. BARGONE, s Stato per i lavori pubblic		4499	blici) MAZZUCA POGGIOLINI: sulla Fo		4520
	RILLO: sui lavori di costr riante alla strada statale n. Borghetto Vara (4-06402) sottosegretario di Stato pe blici)	1 tra Ortonovo e (risp. BARGONE,	4499	laghi (4-04559) (risp. BARGONE, tario di Stato per i lavori publi MELONI: sulla camionabile Sass Reale-Porto Torres (4-07927) (ris NE, sottosegretario di Stato pe pubblici)	blici) sari-Troncu sp. Bargo-	4521 4522
	LIANO: sul prolungamento le di Salerno (4-06373) (ris tosegretario di Stato per i	sp. Bargone, sot- i lavori pubblici)	4501			.02
	A LOGGIA ed altri: sui traffico (4-06403) (risp. B gretario di Stato per i la	ARGONE, sottose-	4502	gretario di Stato per i lavori p MINARDO: sulla viabilità i	pubblici)	4523
	AURO: sulle agevolaz (4-00875) (risp. Bargone, s	sottosegretario di		(4-04521) (risp. BARGONE, sottose Stato per lavori pubblici) sulle somme introitate per infraz		4525
	Stato per i lavori pubblic sul trasferimento dell'uffici poli-centro (4-06032) (risp. nistro delle comunicazioni	o postale di Na- Maccanico, <i>mi</i> -	4504 4505	dice della strada (4-07020) (risp. sottosegretario di Stato per i la blici)	BARGONE,	4527
	sull'utilizzazione dei fondi del 2000 (4-06278) (risp. E gretario di Stato per i la	per il Giubileo BARGONE, sottose-	4506	MONTELEONE: sulla strada sta (4-04556) (risp. BARGONE, sottose Stato per i lavori pubblici)	gretario di	4528
	sull'Anno santo a Roma Bargone, sottosegretario a vori pubblici)		4507	sul raddoppio della strada statale nica (4-07733) (risp. BARGONE, tario di Stato per i lavori publ	sottosegre-	4530
	sulla caserma della polizia na (Reggio Calabria) (4-07 GONE, sottosegretario di Si pubblici)	7303) (risp. BAR-	4509	MORO, VISENTIN: sul collegamen Pian di Pan-Sequals (Pordenone) (risp. Bargone, sottosegretario d i lavori pubblici)	(4-05888)	4531
	AURO, VENTUCCI: sull' per il Giubileo spa (4-066) NE, sottosegretario di Sta pubblici)	70) (risp. Bargo-	4509	MULAS: sullo sviluppo della viab in Sardegna (4-06010) (risp. BAR tosegretario di Stato per i lavor	RGONE, sot-	4532
LO	O CURZIO: sulla nuova c di Caltagirone (Catania) BARGONE, sottosegretario di	(4-06074) (risp.	4511	PELELLA: sulla sede del comando nieri di Torre del Greco (Napoli) (risp. Bargone, sottosegretario d i lavori pubblici)	(4-02932)	4534
vori pubblici) sull'autostrada Catania-Siracusa (4-06471) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)		PERA: sul collegamento autostrada reggio e Modena (4-05285) (risp. sottosegretario di Stato per i la blici)	BARGONE,	4535		
	DMBARDI SATRIANI ed a del 2000 (4-07599) (risp. E gretario di Stato per i la	BARGONE, sottose-	4513	PERUZZOTTI: sull'Autostrada (4-02456) (risp. BARGONE, sottose Stato per i lavori pubblici)	dei laghi gretario di	4536
	ANFROI: sulla strada statal na (4-05486) (risp. Bargo rio di Stato per i lavori	NE, sottosegreta-	4515	sull'Autostrada dei laghi (4-06- BARGONE, sottosegretario di State vori pubblici)		4537

21 Gennaio 1998 Fascicolo 61 RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI PETTINATO: sullo svincolo autostradale in SELLA DI MONTELUCE: sul Piano urbano del traffico nel comune di Biella (4-05714) località Tardara sulla A20 Messina-Palermo (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per (4-06482) (risp. BARGONE, sottosegretario di *i lavori pubblici*) Stato per i lavori pubblici) Pag. 4538 SPERONI: sulla tangenziale est di Milano PIERONI ed altri: sulla realizzazione degli (4-06487) (risp. Bargone, sottosegretario di approdi in provincia di Messina (4-05659) Stato per i lavori pubblici) 4555 (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per TOMASSINI, PERUZZOTTI: sul Giubileo i lavori pubblici) 4539 del 2000 (4-01104) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) 4555 PREIONI: sulla strada statale della Valle Antigorio e Formazza (4-05507) (risp. BARGO-TURINI, MARRI: sul raddoppio della strada NE, sottosegretario di Stato per i lavori E78 dei Due mari (4-05024) (risp. BARGO-4541 pubblici) NE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) 4557 sulla strada statale n. 337 (4-06021) (risp. Bargone, sottosegretario di Stato per i la-VEDOVATO: sulla strada statale della Valle vori pubblici) 4542 Vigezzo (4-03110) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) 4558 sugli impianti pubblicitari lungo le strade statali (4-06628) (risp. BARGONE, sottosegre-VENTUCCI: sulle strade statali n. 8 e n. 8-bis tario di Stato per i lavori pubblici) 4543 (4-06232) (risp. Bargone, sottosegretario di 4560 Stato per i lavori pubblici) sulla strada statale n. 337 della Valle Vigezzo (4-07151) (risp. BARGONE, sottosegreta-VERALDI: sui pannelli per carichi sporgenti (4-04716) (risp. BARGONE, sottosegretario di rio di Stato per i lavori pubblici) 4545 Stato per i lavori pubblici) 4562 sulla strada statale n. 549 di Macugnaga WILDE: sulle strutture ferroviarie per il Giu-(4-07834) (risp. BARGONE, sottosegretario di bileo del 2000 (4-00934) (risp. BARGONE, Stato per i lavori pubblici) 4547 sottosegretario di Stato per i lavori pub-

RECCIA ed altri: sulla navigabilità del fiume Tevere (4-06321) (risp. BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici) 4549

RUSSO SPENA: sulla vendita di armi (4-02400) (risp. SERRI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri) 4552 sottosegretario di Stato per i lavori pubblici)

4562
sulla strada statale n. 11 Padana superiore
(4-04809) (risp. BARGONE, sottosegretario di
Stato per i lavori pubblici)

4564
sulla viabilità del Basso lago di Garda
(4-06005) (risp. BARGONE, sottosegretario di
Stato per i lavori pubblici)

4567

Fascicolo 61

BORTOLOTTO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che con decreti del 5 marzo 1997, pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* quarta serie speciale n. 38 del 16 maggio 1997, sono stati banditi concorsi per il conferimento di 22 posti di dirigente tecnico del Ministero dei lavori pubblici;

che i componenti della commissione esaminatrice debbono ovviamente essere esperti nelle materie oggetto del concorso,

l'interrogante chiede di sapere chi ed in base a quali criteri abbia il compito di valutare l'esperienza nelle materie oggetto del concorso dei componenti la commissione esaminatrice nominata ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 aprile 1994, n. 439.

(4-06740)

(1º luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, la Direzione generale degli affari generali e del personale ha fatto presente che con decreti n. 1058 e n. 1059, entrambi in data 5 marzo 1997, sono stati indetti, rispettivamente, il concorso per titoli di servizio professionale di cultura integrato da colloquio a n. 11 posti nella qualifica di dirigente nel ruolo tecnico ed il concorso per esami a n. 11 posti nella qualifica di dirigente nello stesso ruolo.

Con successivi decreti ministeriali nn. 2355 e n. 2357, entrambi in data 11 giugno 1997, sono state costituite le rispettive commissioni esaminatrici dei citati concorsi composte come segue:

presidente: dott. ing. Sergio Dall'Oglio, dirigente generale; membro esperto: prof. ing. Alberto Burghinoli, associato di meccanica delle terre presso l'università «La Sapienza» di Roma;

membro esperto: prof. arch. Emanuela Belfiore, associato di urbanistica II presso l'università «La Sapienza» di Roma;

segretario: dr. Nazzareno Bianchi, funzionario amministrativo contabile.

presidente: dr. ing. Angelo Balducci, dirigente generale; dott. arch. Anna Maria Tatò, dirigente superiore tecnico;

membro esperto: prof. ing. Silvio Albanesi, titolare della cattedra di costruzioni in zona sismica presso la facoltà di ingegneria dell'università di Ancona;

segretario: dott.ssa Annalisa Altomare, funzionario amministrativo.

Le commissioni predette sono state costituite secondo le disposizioni di cui agli articoli 3 e 20 del decreto del Presidente del Consiglio dei

Fascicolo 61

ministri 21 aprile 1994, n. 439, e sono pertanto presiedute da dirigenti generali dell'amministrazione, ingegneri, attualmente presidenti di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, già provveditori alle opere pubbliche, in grado di assicurare per l'esperienza e la professionalità acquisita il migliore svolgimento delle procedure concorsuali.

La scelta dei membri è stata effettuata tenendo conto che occorreva completare il collegio con esperti per le lauree in architettura e geologia tenendo anche presente che un terzo dei posti va riservato, ai sensi dell'articolo 3 – punto 3 – del citato decreto presidenziale, alle donne.

Sotto i profili accennati la nomina di professori universitari nelle materie sopra citate nonchè di un dirigente superiore tecnico dell'amministrazione, laureato in architettura, ha garantito le prescrizioni dettate dal bando di concorso.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

BESOSTRI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che l'autostrada Milano-Como è una delle autostrade più trafficate d'Italia e si prevede che, ultimato il progetto «Malpensa 2000», il traffico crescerà in misura esponenziale;

che come lamenta il presidente della commissione territorio della regione Lombardia, Massimo Buscemi, la Società autostrade e l'Anas non hanno ancora mantenuto gli impegni presi riguardo alla situazione della viabilità sull'autostrada dei Laghi;

che sulla Milano-Como non esiste ad oggi alcun progetto per arrivare alla realizzazione della terza corsia, e la motivazione addotta per questo ritardo è che ci sono difficoltà a procedere per il problema degli espropri, quando pare che invece il 90 per cento delle aree interessate sia di proprietà della Società autostrade;

che, a causa della mancanza della terza corsia, vi sono gravi problemi che riguardano il sistema dei soccorsi, e a tale proposito la Società autostrade dice di avere studiato con la polizia stradale una strategia di accesso immediato dei mezzi di soccorso che non è però mai stata applicata, forse per la sua impraticabilità (far viaggiare le autoambulanze contromano dopo la chiusura del casello successivo all'incidente);

che l'autostrada è stata progettata in tempi piuttosto lontani, quando il traffico su gomma era molto inferiore, e attualmente non regge il traffico elevato ed in costante aumento da e per la Svizzera e per il resto dell'Europa;

che la barriera di Lainate appare inadeguata rispetto all'afflusso dei veicoli: entrate e uscite sono troppo corte e strette e il livello di manutenzione è deprecabile,

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per risolvere i problemi della viabilità sulla autostrada Milano-Como;

se intenda sollecitare un intervento della Società autostrade, anche considerato il fatto che l'autostrada in oggetto è una delle più care d'Italia, perchè quantomeno si avvii un progetto per la costruzione della terza corsia.

(4-06659)

(25 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che sulle autostrade A8 e A9 si sono portati a termine notevoli e continui interventi di adeguamento e riqualificazione; particolarmente sull'itinerario Milano-Como lo sviluppo del traffico pesante è sicuramente legato alla obiettiva facilità di collegamento alle direttrici europee ed ha una limitata connessione con l'aeroporto della Malpensa; inoltre, il tratto iniziale Milano-bivio Lainate è stato recentemente portato a 4 corsie.

Sul tratto bivio Lainate-Como Brogeda, oltre agli interventi manutentori e gestionali già realizzati o programmati, l'ANAS riferisce che sta definendo i progetti per risolvere le difficoltà di traffico relative alla circolazione dei mezzi pesanti, ai servizi doganali, alle disposizioni del governo svizzero in materia di circolazione e alla morfologia strutturale del tratto finale della A9.

Gli interventi programmati prevedono la costruzione di corsie riservate all'accodamento dei mezzi pesanti in attesa del passaggio di frontiera, la riqualificazione delle barriere spartitraffico e laterali, l'offerta di sosta in parcheggi esterni e la definizione di accordi con le autorità preposte alla sicurezza stradale.

L'ente predetto precisa altresì che per le operazioni di soccorso, in caso di incidenti sulla A9, vengono adottate le tradizionali soluzioni di intervento, secondo le normali modalità in uso su tutte le altre autostrade, essendovi la possibilità per i mezzi di soccorso di utilizzare la corsia di emergenza.

Infine per quanto riguarda la barriera di Milano Nord, le strutture di stazione, gli impianti, la segnaletica e la pavimentazione sono oggetto di costanti e specifici interventi manutentori eseguiti dalla società Autostrade spa a garanzia della sicurezza e degli *standard* di servizio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

BESOSTRI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che nella prima settimana di giugno 1997 si sono incontrati nel municipio di Lecco sindaci, amministratori provinciali e rappresentanti

Fascicolo 61

della prefettura per prendere in esame alcune prospettive riguardanti i grandi cantieri della nuova viabilità lecchese, in prospettiva di una loro riapertura in tempi differenziati;

che gli amministratori lariani suggeriscono all'ANAS l'apertura anche parziale del traforo del Monte Barro, senza aspettare la conclusione dei lavori per l'attraversamento di Lecco;

che la riapertura della galleria porterebbe, secondo i partecipanti al vertice, ad un notevole alleggerimento del traffico alle porte della città di Lecco, traffico particolarmente pesante durante la settimana lavorativa, e velocizzerebbe i flussi diretti a Milano;

che l'iniziativa ora spetta all'Ente strade, che però non si è dimostrato molto favorevole all'apertura parziale di opere in corso di realizzazione come si è visto nel caso della proposta di rendere percorribili le gallerie sotto il Monte San Martino, proposta che poi è rimasta soltanto tale,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno un intervento a favore dell'apertura parziale della galleria del Monte Barro, almeno in una direzione, intervento che temporaneamente, in attesa dell'apertura dell'attraversamento della città di Lecco, risolverebbe il grave problema del traffico congestionato alle porte della città.

(4-06873)

(8 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che l'apertura al traffico del traforo del Monte Barro, anche se in una sola direzione, dipende esclusivamente dalla prossima realizzazione degli impianti tecnologici (illuminazione, ventilazione, sicurezza antincendio); è attualmente in corso la revisione dei progetti per poter procedere prontamente all'assegnazione dell'appalto dei lavori, i cui tempi di esecuzione sono previsti in circa 12 mesi.

L'ANAS riferisce altresì che nello stesso arco di tempo sarà pronto l'attraversamento di Lecco, per cui sarà possibile effettuare un'unica apertura al traffico; la parziale utilizzazione della galleria del Monte San Martino, proposta a suo tempo dal suddetto ente, non ha trovato assenso da parte del comune suindicato.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

BEVILACQUA. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che il 9 aprile 1997 si è svolta a Roma, nella sede di rappresentanza della società autostrade, la cerimonia di avvio dei lavori per la

Fascicolo 61

realizzazione da parte del consorzio Todini- Illbau della galleria di valico della variante che correrà tra Aglio e Canova;

che, nel corso della riunione, il presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha denunciato le condizioni di degrado dei viadotti delle autostrade di tutto il territorio italiano, con particolare riferimento al tratto Salerno-Reggio Calabria;

che, secondo stime presentate, ogni anno vengono impegnate somme per interventi di manutenzione di ammontare pari a 5 miliardi per anno;

che le strutture hanno avuto una imprevista riduzione rispetto alla durata media (che è generalmente di 30 anni), e ciò a causa del continuo passaggio di mezzi pesanti;

che in alcune zone sismiche, come la Calabria, il rischio è destinato ad aumentare:

che la concretizzazione dell'ampliamento è auspicabile, in particolare, per la sua rilevante importanza strategica su un territorio già sufficientemente penalizzato a causa di una scarsa e difficoltosa rete stradale di collegamento interno,

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda predisporre interventi che dotino il Sud di infrastrutture adeguate che rispondano alle esigenze di mobilità e di supporto dello sviluppo, previste anche dalle normative europee, finendola con la logica dei continui rinvii se non delle promesse mai mantenute.

(4-05327)

(15 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'ANAS ha riferito quanto segue.

L'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce l'unico collegamento valido delle regioni meridionali al resto del Paese, con un volume di traffico medio pari a circa 20.000 veicoli al giorno (con punte di circa 40.000 in tratti particolari), ed è caratterizzata da un tracciato che, attraverso un territorio appenninico orograficamente molto impegnativo, interessa l'estremità meridionale della penisola e presenta ben 276 viadotti, per una estesa di 55 chilometri.

L'autostrada, progettata negli anni '60, rispettava le caratteristiche inerenti la classificazione delle strade all'epoca esistente. Attualmente la sua piattaforma (larga metri 18,109) può essere assimilata a quella prevista dal tipo III delle «Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane», pari a metri 18,60 e così suddivisa:

spartitraffico da metri lineari 1,10;

numero 2 corsie per senso di marcia da metri lineari 3,50; banchina laterale da metri lineari 1,75 (lievemente superiore a quella esistente, pari a metri lineari 1,50).

I primi finanziamenti significativi per la manutenzione risalgono al 1986, allorchè furono stanziati i fondi sul capitolo 722 del bilancio

Fascicolo 61

ANAS per corrispondere alle previsioni del programma triennale 1985-1987.

Con tali fondi si è provveduto essenzialmente alla messa a norma degli impianti di illuminazione di svincoli e gallerie e al risanamento strutturale delle opere d'arte (impalcati, appoggi, giunti, arresti sismici e consolidamento di cavi, pile, spalle, fondazioni e pendici), con l'affidamento delle relative progettazioni a liberi professionisti. Con i fondi residui si è provveduto al risanamento di parte del piano viabile ed alla sostituzione di alcuni tratti di barriere metalliche di sicurezza.

Con legge finanziaria 1987 sono stati stanziati i fondi necessari per un intervento di ripristino e manutenzione straordinaria, con finanziamenti di 850 miliardi diluiti in quattro anni (fino al 1990) che sono stati completamente impegnati per mantenere in piena efficienza principalmente le opere d'arte di maggiore rilevanza tecnica.

L'attuale e considerevole aumento del volume di traffico, particolarmente di quello pesante, e l'aggiornamento delle normative su:

> caratteristiche geometriche delle strade; strutture in cemento armato e precompresso; aree sismiche; stabilità dei pendii di fondazione,

ripropongono con urgenza, a distanza di un trentennio dalla costruzione della A3, la sua riqualificazione al fine di adeguarla al ruolo di saldatura con gli itinerari europei per mezzo di quelli nazionali.

L'odierno stato di degrado dell'A3 e della sovrastruttura stradale in particolare, nonchè l'inadeguatezza delle opere di protezione, hanno spinto l'ufficio speciale per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria a predisporre un piano straordinario di interventi per una spesa di circa 140 miliardi, e di circa 66 miliardi quale prima assegnazione per la manutenzione relativa all'anno corrente, finalizzati all'adeguamento delle pavimentazioni, delle barriere di sicurezza e all'esecuzione di varie opere di manutenzione.

L'ANAS ha valutato l'opportunità di non prevedere la terza corsia e quella di emergenza sull'intero percorso autostradale, per motivi tecnici, dato che per una tratta estesa ritiene preferibile ricorrere a varianti e per motivi economici, in quanto il costo stimato ammonterebbe ad oltre 20.000 miliardi, attualmente di difficile reperibilità, considerate le attuali disponibilità dell'erario.

L'ente ha invece previsto per ora di realizzare la terza corsia e quella di emergenza nel tratto più trafficato dell'A3, fra lo svincolo di Salerno e quello di Sicignano, per una lunghezza di 46 chilometri ed un costo presunto di 600 miliardi.

Attualmente sono già stati redatti a livello esecutivo e presentati alla Direzione generale del coordinamento territoriale n. 3 progetti relativi a circa 23 chilometri, per un importo di 210 miliardi. Della restante parte è in corso la progettazione preliminare da parte dell'ufficio dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per un tratto di circa 200 chilometri riguardante la Valle del Crati, la Piana di S. Eufemia e Gioia Tauro, l'ANAS ritiene più opportuno

Fascicolo 61

prevedere l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo I/a delle norme C.N.R., con la costruzione della sola corsia di emergenza e dello spartitraffico centrale di metri 4, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a metri 25.

In merito sono stati già redatti a livello esecutivo e presentati alla Direzione generale del coordinamento territoriale n. 7 progetti che riguardano circa 62 chilometri per un importo di lire 475 miliardi. Della restante parte si prevede la progettazione preliminare a cura del citato ufficio periferico o di progettisti esterni, per un importo presunto di 1.260 miliardi.

Per un altro tratto di circa 195 chilometri ha previsto l'adeguamento della piattaforma stradale al tipo II delle norme C.N.R. con la costruzione della sola corsia di emergenza e dello spartitraffico centrale di metri 2 per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a metri 23. Per l'adeguamento di questo tratto è ipotizzabile, considerata la tormentata orografia della zona, una spesa di circa 4.000 miliardi.

In definitiva l'adeguamento dell'intera autostrada comporterebbe un costo totale di circa 6.500 miliardi di lire.

Ad un primo finanziamento dei lavori si farà fronte con i seguenti flussi finanziari:

lire 150 miliardi dal piano triennale ANAS 1997-1999, nell'ambito degli interventi dell'area nazionale e più specificamente nella quota a carico ANAS del quadro comunitario di sostegno;

lire 150 miliardi direttamente dalla Comunità europea, come da programma operativo approvato il 26 luglio 1996;

lire 2.039 miliardi dai fondi CIPE prima e seconda fascia, giusta delibera 21 marzo 1997 del Ministero del bilancio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ${\bf B}{\tt ARGONE}$

(4 dicembre 1997)

BONATESTA. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che nella riunione congiunta delle commissioni consiliari Roma capitale e Giubileo, convocata il 14 aprile 1997 per fare il punto sulle opere da realizzare entro il 2000, è stato rilevato che numerosi interventi previsti per il Giubileo sono ad elevato tasso di rischio;

che, secondo quanto dichiarato dal capo di Gabinetto del sindaco, il rischio dipenderebbe soprattutto dal ritardo con cui vengono erogati i finanziamenti;

che nel corso di un'altra riunione tenutasi a Palazzo Chigi sull'argomento è stata segnalata la necessità di ulteriori finanziamenti, da coprire con ribassi d'asta ovvero mediante concellazione dai programmi delle opere non fattibili, per i settori della sicurezza, della protezione civile e della gestione dell'evento;

che per la gestione è stata stimata la necessità di 300 miliardi;

Fascicolo 61

che è stato, inoltre, previsto l'aumento da 91 a 170 miliardi dello stanziamento per il collegamento a nord-ovest tra via Olimpica e via Pineta Sacchetti;

che nel corso della riunione si è avuta l'impressione che tra le amministrazioni interessate all'evento solo il comune di Roma abbia dato disponibilità per una revisione degli stanziamenti,

l'interrogante chiede di sapere se, alla luce di quanto emerso e considerato che mancano solo due anni all'evento del 2000, non si intenda operare una più razionale revisione di tutte le opere da realizzare.

(4-05538)

(30 aprile 1997)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto, il Dipartimento per le Aree Urbane – Roma Capitale Giubileo 2000 – ha riferito che, per quanto riguarda le opere relative alla gestione dell'evento, il Piano prevede i seguenti interventi:

Centro informativo (Roma) - realizzazione di un centro di informazione per cittadini, visitatori e pubblica opinione - Cod. F.01.01 - Costo stimato L. 10.000.000.000;

Centro servizi stampa (Roma) - realizzazione di una struttura dotata di mezzi e servizi a disposizione dei mass media - Cod. F.01.02 - Costo stimato L. 4.000.000.000;

Informazione al pellegrino ed al turista su scala metropolitana, provinciale e regionale (Roma, Lazio) - progetto generale di promozione dell'informazione - Cod. F.01.03 - Costo stimato L. 1.000.000.000;

Sistema di previsione dei flussi turistici, realizzazione e gestione del sistema di previsione e simulazione degli afflussi (primo stralcio funzionale) Cod. F.05.01 - Costo stimato L. 6.000.000.000;

Sistema di monitoraggio e gestione della mobilità - realizzazione e gestione (primo stralcio funzionale) - Cod. F.05.02 - Costo stimato L. 5.000.000;

Sistema unitario di prenotazione e gestione (primo stralcio funzionale) - Cod. F.05.03 - Costo stimato L. 3.000.000;

Sistema informativo e di comunicazione - realizzazione e getione (primo stralcio funzionale) - Cod. F.05.04 - Costo stimato L. 10.000.000.000;

Modello di supporto alle decisioni per la preparazione e gestione del Giubileo Agenzia Romana per la preprazione del Giubileo - Cod. F.05.05;

Costo stimato L. 6.000.000.000.

Per quanto riguarda il settore della sicurezza, gli interventi previsti sono i seguenti:

Controllo sicurezza bagagli da stiva (Aeroporto di Fiumicino) Cod. E.05.06 - Costo stimato L. 24.948.000.000;

Controllo sicurezza bagagli a mano (Aeroporto di Fiumicino) Cod. E.05.05 - Costo stimato L. 3.380.000.000;

Fascicolo 61

Controllo sicurezza bagagli da stiva (Aeroporto di Ciampino) Cod. E.05.06 - Costo stimato L. 8.252.000.000;

Controllo sicurezza bagagli a mano (Aeroporto di Ciampino) Cod. E.05.07 - Costo stimato L. 650.000.000;

Adeguamento del porto-canale ai fini della sicurezza dell'accesso e per le funzioni di soccorso dell'Aeroporto - Cod. E.05.08 - costo stimato L. 10.000.000.000.

Il Dipartimento suindicato ha inoltre riferito che l'intervento denominato «Tratto viario Olimpica-Pineta Sacchetti (Roma) collegamento viario fra il Foro Italico e Via Pineta Sacchetti» Cod. D.12.01 è stato definanziato in quanto il comune ha dichiarato di potervi provvedere con fondi propri.

Infine, per quanto attiene al settore della protezione civile, al punto 6 della delibera della Commissione per Roma Capitale del 4 giugno 1997, è stabilito che «le risorse rivenienti da eventuali futuri definanziamenti saranno prioritariamente destinate ai settori della mobilità, con particolare riguardo ai nodi ferroviari, alle stazioni ed al cosiddetto passante dei laghi, della sicurezza e della protezione civile, ai settori dell'accoglienza, della ricettività e della gestione dell'evento».

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

4	dicembre	1997)	

BONATESTA. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente. – Premesso:

che l'inizio della stagione estiva ha riproposto il fenomeno dei danni provocati dall'erosione marina in alcuni tratti del litorale laziale;

che, con una nota inviata alle amministrazioni di Cerveteri e Ladispoli (in provincia di Roma), l'Assobalneari ha evidenziato i gravissimi danni causati dalla mareggiata di qualche settimana fa che ha divorato ulteriormente la spiaggia che si estende da Marina di San Nicola fino a Campo di Mare;

che il maltempo ha causato sbancamenti di ingente quantità di sabbia, determinando la modifica degli arenili, già sistemati con le pale meccaniche per l'avvio della stagione estiva;

che le statistiche confermano il pessimismo degli esercenti degli stabilimenti balneari, considerato che le mareggiate degli ultimi 30 anni hanno provocato l'erosione di oltre 50 metri di spiaggia tra Campo di Mare e Ladispoli, causando danni enormi all'economia turistica del litorale;

che, in particolare, a Ladispoli, tra gli stabilimenti Ulpietta e Nettuno, lo sbancamento della sabbia ha riportato alla luce alcune parti delle cabine crollate lo scorso aprile 1997,

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda adottare provvedimenti per ripristinare la normalità ed evitare rischi di incolumità ai turisti che iniziano ad affollare le spiagge.

(4-06480)

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Roma comunica di aver redatto già dal 1989 un progetto esecutivo per la difesa del tratto compreso tra il Fosso Vaccino e la Torre Flavia, tratto questo che presenta il più incisivo fenomeno erosivo.

Tale progetto, rielaborato per adeguarlo ai più recenti orientamenti tecnici e per essere rivisto alla luce dell'attuale situazione batimetrica dei fondali, è stato oggetto di ulteriore redazione di perizia, da parte dello stesso Ufficio in data 18 ottobre 1996. Per tale perizia approvata con decreto ministeriale n. 2996 del 4 febbraio 1996 e vistata dalla Ragioneria centrale del Ministero dei lavori pubblici in data 19 marzo 1997, sono in corso le procedure per epletarne la gara di appalto.

L'Ufficio del genio civile, una volta acquisiti i risultati dell'indagine in fase di appalto, provvederà a redigere un progetto organico di difesa dell'abitato di Ladispoli e, compatibilmente con gli stanziamenti, alla redazione di un progetto di primo lotto funzionale a protezione del tratto del litorale più degradato per la difesa dell'abitato di Ladispoli.

Relativamente al fenomeno erosivo interessante il tratto di litorale ove è ubicato lo stabilimento «Ulpietta» e zone limitrofe, lo stesso Ufficio fa presente che in data 19 novembre 1996, a seguito del crollo di tre cabine verificatosi durante la mareggiata, è stato eseguito un sopralluogo congiunto con la Capitaneia di Porto di Civitavecchia, mentre il comune ed i vigili del Fuoco, anche se convocati, non si sono presentati.

Durante la verifica dei luoghi si è constatato che i danni riguardavano solo le strutture di tre cabine a servizio dello stabilimento e pertanto non di pertinenza di questo Ministero.

Il tratto di litorale in questione, sebbene in erosione, non è di immediato pericolo per il centro abitato ma solamente per le zone più esposte di alcuni stabilimenti balneari, la cui protezione può essere esercitata dall'amministrazione comunale o, in alcuni casi, dall'ente regione.

L'Ufficio del summenzionato Genio civile, nella consapevolezza del danno che può apportare una tale situazione incidente su di una economia che punta molto sul turismo, fa presente di poter intervenire solo a difesa del centro abitato di un comune e non per quanto riguarda gli insediamenti di tipo tecnico-balneare.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

BONATESTA, VALENTINO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso:

che in vista del Giubileo del 2000 è in atto un censimento degli alberghi e dei luoghi di accoglienza che dovranno ospitare i circa 2 milioni di pellegrini portatori di *handicap*;

Fascicolo 61

che dall'indagine svolta dal Consorzio cooperative integrate, è risultato che su 218 alberghi romani, fino ad oggi censiti, soltanto 6 sono totalmente accessibili, per un totale di 25 camere e 40 posti letto;

che nel solo '96, il comune di Roma ha impiegato una somma di 9 miliardi per abbattere le barriere architettoniche negli uffici pubblici e nelle strade;

che gli scivoli, costruiti con una pendenza eccessiva sono spesso impraticabili, mentre strade e marciapiedi sono inaccessibili;

che il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, recante norme per la eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici, prevede espressamente che gli edifici, gli spazi pubblici e ogni luogo aperto al pubblico devono essere fruibili da parte di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;

che l'articolo 1, comma 6, del suddetto decreto stabilisce in particolare che agli edifici di edilizia residenziale pubblica ed agli edifici privati si applica il decreto del Ministro dei lavori pubblici del 14 giugno 1989, n. 236 che, tra le altre norme, detta i criteri di progettazione per l'accessibilità e la visitabilità di sale e luoghi di riunioni, spettacoli e ristorazione, luoghi per il culto, strutture ricettive e altri luoghi aperti al pubblico;

che, secondo la stima degli operatori turistici chiamati a censire alberghi, chiese, monumenti, luoghi di ristorazione, sale cinematografiche, allo stato attuale, si registra una forte carenza di strutture;

che secondo stime recenti in Europa sono circa 30 milioni i disabili che vorrebbero viaggiare: un mercato potenziale di circa 77 mila miliardi di lire;

che i costi di realizzazione delle strutture sarebbero, in tal modo, ripagati dall'aumento di presenze,

gli interroganti chiedono di sapere: quali provvedimenti s'intenda adottare per adempiere alla realizzazione di tutte le strutture mancanti in vista del Giubileo del 2000, a Roma e in tutti gli altri comuni d'Italia che ospiteranno i pellegrini; se non si ritenga di dover sollecitare ai prefetti relazioni di merito per il rispetto e l'applicazione, da parte dei comuni di propria competenza, del decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 1996.

(4-05201)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione indicata in oggetto, la Presidenza del consiglio – Dipartimento per le aree urbane – Roma Capitale Giubileo 2000, fa presente che le opere realizzate in attuazione del Programma per Roma Capitale devono essere eseguite nel rispetto della normativa concernente l'abolizione delle barriere architettoniche ai sensi dell'articolo 4 della legge 15 dicembre 1990, n. 396 recante: «Interventi per Roma Capitale della Repubblica».

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Inoltre, lo stesso Dipartimento precisa che tra le opere previste nel piano degli inteventi per il Giubileo del 2000 (*ex* articolo 2 legge n. 396 del 1990), è stato ammesso al finanziamento un piano di accessibilità e trasporto per disabili nonchè l'istituzione di un servizio di chiamate con mezzi pubblici senza barriere architettoniche (codice A.01.11), per un costo stimato di circa 11 miliardi. Nel piano stesso è prevista, anche, una comunità alloggio per disabili da realizzarsi su preesistente immobile (codice A.01.06) del costo stimato di 1,5 miliardi.

Per quanto attiene le soluzioni atte a favorire gli accessi e la mobilità dei disabili e delle persone non autosufficienti nelle varie località d'Italia, meta di pellegrinaggi, giova ricorda che un apposito disegno di legge, attualmente all'esame del Senato (A.S. 2526), prevede espressamente, al comma 3 dell'articolo 1, soluzioni a tali problematiche, nonchè l'abbattimento delle barriere architettoniche. Il sopracitato disegno di legge verrà applicato anche per gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, riguardanti gli edifici e spazi pubblici finalizzati all'uso pubblico nonchè ai servizi speciali di pubblica utilità.

A tal fine questo Ministero, mediante apposita Commissione permanente istituita ai sensi dell'articolo 12 del decreto ministeriale 14 giugno 1989, n. 236, opera per la soluzione dei problemi tecnici derivanti dall'applicazione delle relative normative e per aggiornarle sulla base di idonee proposte tecniche formulate dei vari soggetti pubblici e privati.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

CORTIANA. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'interno per per il coordinamento della protezione civile. – Premesso:

che a seguito dell'alluvione del novembre 1996 la strada che collega il comune di Valbondione con la frazione Lizzola è stata chiusa perchè inagibile;

che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 17 gennaio 1997 ha dichiarato lo stato di emergenza nella regione Lombardia;

che il Ministero dell'interno con proprio decreto ha dichiarato lo stato di emergenza per l'area;

che a tutt'oggi al comune di Valbondione non è pervenuta alcuna indicazione inerente il ripristino dell'unico collegamento tra il comune e la frazione di Lizzola,

si chiede di sapere come i Ministri in indirizzo intendano procedere al fine di ripristinare con sollecitudine il collegamento stradale.

(4-05970)

(22 maggio 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che la strada di collegamento tra il comune di Valbondione e Lizzola risulta di competenza dell'amministrazione provinciale di Bergamo.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

D'ALÌ. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che in Sicilia la piaga della disoccupazione è sempre più dilagante;

che diverse opere pubbliche stentano l'avvio dei lavori per l'inerzia della burocrazia;

che la popolazione carceraria siciliana e le famiglie dei carcerati vivono una condizione inumana a causa del sovraffollamento delle case circondariali;

considerato:

che tra queste opere pubbliche già finanziate dallo Stato vi è la realizzazione di alcune case circondariali tra cui quella di Marsala (Trapani);

che codesto Ministero ha invitato il provveditorato delle opere pubbliche per la Sicilia a riprendere la procedura di affidamento dei lavori per quest'ultima nuova casa circondariale in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge 24 gennaio 1996, n. 30;

constatato che ormai è passato più di un anno dall'invito di cui sopra senza che sia stato emanato alcun provvedimento in proposito,

si chiede di conoscere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare per soddisfare le giuste aspettative, tanto di chi con la realizzazione di questa opera pubblica troverebbe parziale ristoro ad una sacrosanta richiesta di lavoro, quanto della popolazione carceraria e dei suoi familiari e di chi ne cura la sorveglianza, legittimati tutti a più umane condizioni di vita.

(4-05167)

(8 aprile 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali, ha riferito che la procedura di affidamento dei lavori relativi alla costruzione della nuova Casa circondariale di Marsala mediante la stipula della convenzione con la Società ATI, già prescelta a seguito di gara esplorativa, ha subito un ritardo in quanto il Provveditorato alle opere pubbliche di Palermo, per questioni di ordine giuridico, aveva chiesto, con nota n. 2656 del 13 febbraio 1996, un nuovo parere della Commissione istituita per la definizione del contenzioso in materia di opere pubbliche.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

A seguito di parere favorevole reso dalla citata Commissione, con provvedimento datato 2 giugno 1997, detto Provveditorato è stato incaricato di riprendere la procedura di affidamento dei lavori di cui trattasi con la stessa società.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

DANIELI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che ripetuti incidenti si verificano lungo la strada statale n. 11, in special modo nel tratto Verona-Peschiera e che nel solo tratto tra la località Crocioni e Peschiera del Garda, nel corso dell'ultimo anno, si sono verificati 11 incidenti mortali;

che la causa principale dei decessi è imputabile alla presenza dei platani, che costeggiano tutto il tratto in oggetto, rappresentando un pericolo costante per la circolazione;

che è difficilmente ipotizzabile una immediata realizzazione di un percorso alternativo che diminuisca gli attuali volumi di traffico (l'auspicata variante strada statale n. 11 tratto Desenzano-Verona nord) e che è impensabile la rimozione del patrimonio arboreo costeggiante la strada statale n. 11,

l'interrogante chiede di sapere per quale motivo non venga realizzata, con urgenza, l'apposizione di *guard-rail*, o analoga struttura protettiva, lungo i tratti di maggior pericolosità della strada statale n. 11 e, in particolare, lungo la tratta Crocioni-Peschiera del Garda.

(4-06508)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade ha riferito che il competente compartimento ANAS di Venezia ha provveduto negli anni ad una costante ed attenta manutenzione del tratto della strada statale n. 11 Peschiera-Verona coni fondi ordinari di bilancio.

Tra i numerosi interventi manutentori sono stati attuati anche quelli afferenti le barriere di sicurezza, che sono state installate prioritariamente nei tratti più pericolosi (curve, opere d'arte, tratti in rilievo di particolare altezza).

L'ANAS ha assicurato che, non appena le disponibilità economiche lo consentiranno, verranno installate barriere metalliche anche nei tratti in rettilineo così da migliorare ulteriormente il livello di sicurezza della strada.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

DEMASI, COZZOLINO. – Al Ministro dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che la prima domenica di luglio 1997 ha fatto registrare anche sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria file interminabili di veicoli per e dalle località di vacanza;

che tali colonne surriscaldate si sono allungate paurosamente sulla corsia sud dell'autostrada, in prossimità di Battipaglia;

che il motivo del rallentamento è da ricercarsi nei lavori in corso per la sostituzione del *guard-rail* lungo il tratto descritto;

che il cantiere, «perspicacemente» aperto – secondo uno sperimentato costume – in coincidenza con il traffico vacanziero, sarebbe ingiustificato in quanto subito dopo le ferie agostane dovranno iniziare i lavori per la terza corsia con preventiva rimozione delle barriere di sicurezza:

che l'inizio dei lavori per la terza corsia è a tutti noto, come si rileva dalle pubbliche critiche di un rappresentante delle organizzazioni sindacali:

che, pertanto, sembra veramente incomprensibile la commessa alla ditta vincitrice e la conseguente spesa a carico della comunità, si chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda adottare per accertare i motivi ed i criteri dell'affidamento della commessa da parte dell'ANAS in un momento, quello attuale, quanto meno inopportuno;

se si intenda appurare a quali criteri di economia si ispirino le attività dell'ANAS, già in passato distintasi per metodi di gestione non eccessivamente commendevoli.

(4-06787)

(2 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade comunica quanto rappresentato dall'Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Dalle indagini effettuate è risultato che in data 6 luglio 1997 nessuna impresa era in attività sulla A/3 in prossimità di Battipaglia.

Infatti esistono precise disposizioni che impongono la chiusura dei cantieri di lavoro su tutta la A3 dal venerdì pomeriggio al lunedì mattina, disposizioni che sono ben note agli organi di Polizia stradale.

Pertanto, quanto esposto nell'atto ispettivo è da attribuire al traffico veicolare della zona, appesantito in determinate occasioni in concomitanza con il traffico festivo verso le località turistiche. In tali occasioni si possono effettivamente verificare rallentamenti sugli svincoli autostradali.

Per quanto concerne i lavori sul *guardrail*, è stato precisato che viene eseguita la manutenzione di tratti incidentati o, comunque, ormai da sostituire. Quindi detti lavori risultano necessari per garantire la sicurezza dell'utenza, in attesa del prossimo avvio dei lavori per la terza corsia, su di un tratto autostradale soggetto ad una elevata percentuale di traffico giornaliero medio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

DEMASI, COZZOLINO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che anche sui tronchi autostradali circumsalernitani hanno fatto la loro comparsa ignoti ed irresponsabili lanciatori di sassi;

che, di conseguenza, diversi automobilisti sono stati raggiunti da corpi pietrosi che, solo per miracolo, non hanno mietuto vittime incolpevoli,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intenda immediatamente adottare per incrementare la sorveglianza dei cavalcavia onde scongiurare il ripetersi delle situazioni di pericolo già lamentate da alcuni utenti e particolarmente allarmanti in previsione dell'incremento del traffico per l'esodo estivo.

(4-07061)

(16 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale rende noto che a seguito del noto episodio del cavalcavia A21, si è tenuto presso il Ministero dell'interno un incontro di coordinamento, cui hanno partecipato anche i rappresentanti di questa Amministrazione.

In tale sede è stata individuata, tra le misure da adottare per scongiurare il ripetersi del fenomeno, la identificazione dei cavalcavia delle strade più importanti attraverso una opportuna numerazione.

Tale numerazione, infatti, può consentire anche agli utenti della strada la localizzazione dei cavalcavia ai fini di una tempestiva segnalazione agli organi di Polizia preposti alla repressione del fenomeno.

Pertanto, questo Ministero, ai sensi degli articoli 5 e 35 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha impartito una direttiva agli enti proprietari delle strade intesa a formalizzare le caratteristiche della segnaletica verticale da utilizzare per la numerazione dei cavalcavia stessi.

Tale direttiva del 28 febbraio 1997 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana n. 71 del 26 marzo 1997.

Le Società concessionarie, in data 6 agosto 1997, hanno completato la numerazione dei cavalcavia.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

DEMASI, COZZOLINO. – Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente. – Premesso:

che, in occasione delle ricorrenze estive, al casello di Salerno si formano code interminabili di veicoli in entrata sulla autostrada Salerno-Napoli;

Fascicolo 61

che tali file sono dovute ai tempi tecnici necessari al pagamento del pedaggio con denaro contante;

che le colonne si allungano durante le giornate festive per la presenza di veicoli di turisti in transito che si aggiungono a quelli dei gitanti;

che il fenomeno data da tempo immemorabile nonostante le proteste dei residenti costretti a sopportare inquinamento da rumore e da gas di scarico;

che, infatti, il casello in oggetto è situato all'interno del centro cittadino ed è circondato da civili abitazioni;

che la società che gestisce l'autostrada non si è mai dimostrata sensibile al problema nè ha rimosso le cause reali degli inconvenienti;

che l'unico intervento di cui si è a conoscenza è lo spostamento prossimo del casello dal centro urbano alla zona di Alfaterna;

che tale spostamento – seppure utile – non risolverà i problemi degli incolonnamenti chilometrici e dell'inquinamento atmosferico ed acustico che ne consegue,

si chiede di conoscere:

se si intenda intervenire nei confronti della società di gestione dell'autostrada Salerno-Napoli per indurla a spostare l'esazione del pedaggio dal casello d'ingresso ai vari caselli di uscita situati lungo la tratta Salerno città-Napoli città;

se, stante l'unicità del pedaggio lungo tutto il percorso autostradale, si intenda suggerire alla società di gestione la sostituzione del pagamento per contanti con la consegna, da parte dei conduttori, di un biglietto di transito prepagato presso rivendite di giornali o altri articoli di largo consumo (sistema già sperimentato con i mezzi pubblici urbani);

quali iniziative si intenda adottare per accertare eventuali responsabilità penalmente rilevanti della società di gestione per l'inquinamento ambientale ed acustico dipendente dai mancati interventi strutturali ed organizzativi per facilitare gli accessi ai caselli.

(4-07172)

(22 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che la barriera di Salerno della autostrada A3 è dotata di due piste riservate all'esazione automatizzata, con tessere viacard e sistema telepass; l'incremento del traffico estivo si riscontra soltanto in alcuni giorni di esodo turistico e per un intervallo di poche ore.

La Società concessionaria Autostrade meridionali spa – che gestisce il tratto autostradale in argomento – ha avviato un vasto programma di ammodernamento che prevede anche lo spostamento della barriera di ingresso, in direzione Nord, dall'attuale sede di Salerno a quella di Nocera Inferiore; la consegna dei primi lavori è già avvenuta e prossimamente verranno consegnati quelli relativi alla barriera di Nocera.

Relativamente all'esazione dei pedaggi, l'ANAS segnala che la modifica del sistema di riscossione pedaggi, dal pagamento in ingresso al

Fascicolo 61

pagamento in uscita, non potrebbe migliorare la situazione attuale poichè i flussi veicolari verso Nord e Sud tendono statisticamente allo stesso valore e il traffico nelle due direzioni fa registrare livelli in pratica identici; quindi, alle code in entrata si sostituirebbero quelle in uscita.

Inoltre, la configurazione della nuova barriera di Nocera (con maggior numero di piste e incremento dei sistemi di pagamento automatizzato) è tale che non dovrebbero verificarsi incolonnamenti di rilievo, sia in entrata che in uscita.

Infine, il predetto Ente riferisce che, riguardo allo proposta di sostituire il pagamento in contanti con i biglietti prepagati, sono già in vendita tessere viacard prepagate di tagli diversi con cui viene attualmente pagato circa il 30 per cento dei transiti; tali tessere sono reperibili anche presso i caselli autostradali di esazione pedaggio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

FUSILLO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che due anni fa un autotreno circolante sulla strada statale n. 16 che trasportava un escavatore ha urtato le travi di un ponte sovrastante;

che tale ponte permette la viabilità sulla strada «Francisto-Mare», nel territorio di Monopoli;

che, a seguito di tale incidente, la viabilità sul ponte veniva ridotta ad una sola carreggiata;

che successivamente, a causa della pericolosa strettoia ivi creatasi, sono accaduti numerosi sinistri stradali;

che tale situazione insostenibile ha cagionato la completa chiusura al traffico del ponte in questione, con la conseguente deviazione veicolare sulle complanari adiacenti alla stessa strada statale n. 16, determinando comunque un lungo e tortuoso percorso per il traffico che dalla statale e dall'entroterra di Monopoli si riversa sulla litoranea;

che le complanari si dimostrano, in ogni modo, insufficienti a sostenere il traffico intenso del periodo estivo, tanto che si creano ingorghi ed incidenti;

che l'attuale stato del ponte rappresenta comunque un serio pericolo per l'incolumità dei veicoli circolanti sulla sottostante strada statale n. 16;

che detta precaria situazione viaria penalizza le attività turistiche ed alberghiere di Capitolo, principale zona balneare del comune di Monopoli, con evidenti riflessi negativi sulle presenze dei villeggianti,

si chiede di conoscere quali provvedimenti e quali iniziative si intenda assumere per richiamare la provincia di Bari, che ha la competenza della viabilità di cui sopra, nonchè l'ANAS, responsabile della viabilità sulla strada statale n. 16, affinchè venga rapidamente risistemata la

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

struttura portante del ponte che scavalca la strada statale n. 16 sulla strada provinciale «Francisto-Mare», al fine di ripristinare la regolare viabilità in tutta la zona.

(4-06777)

(2 luglio 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che, a seguito di un incidente occorso in data 28 febbraio 1997, un veicolo con caratteristiche di trasporto eccezionale privo della necessaria autorizzazione, ha danneggiato il cavalcavia della strada provinciale 212, sovrapassante la strada statale 16 in corrispondenza del chilometro 851 + 270. La Provincia di Bari, a seguito di sopralluogo tecnico congiunto, dispose la riduzione del traffico su singola corsia.

Successivamente, in data 9 giugno 1997, la stessa Amministrazione provinciale, con ordinanza n. 221, ha disposto la chiusura al traffico del cavalcavia interessato dal sinistro, con conseguente deviazione dello stesso sulle complanari alla strada statale n. 16, fino a nuova disposizione. La chiusura al traffico del cavalcavia determina come immediata alternativa l'uso della viabilità complanare per il raggiungimento della località Capitolo.

In data 17 giugno 1997, il Compartimento per la viabilità di Bari ha richiesto opportune delucidazioni in merito alla succitata deviazione, diffidando al tempo stesso a porre in essere qualunque indicazione non concordata preventivamente.

A tal fine, lo stesso Compartimento ha provveduto a contestare con apposito verbale in data 28 luglio 1997, l'apposizione da parte di ignoti di alcuni segnali recanti l'indicazione della località Capitolo, posizionati a ridosso di pali di sostegno dei segnali ANAS e localizzati in corrispondenza della corsia di immissione sulla viabilità complanare.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

GERMANÀ. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso che sono stati iniziati dei lavori sulla strada statale n. 113 nel tratto che collega il comune di Piraino con il comune di Gioiosa Marea, in provincia di Messina;

visto che la probabile urgenza dei suddetti lavori coincide con il periodo estivo e, quindi, con il maggior utilizzo di tale strada;

considerato che nei suddetti comuni esistono dei villaggi turistici con circa 5.000 posti-letto ed i collegamenti ferroviari in tale zona sono certamente carenti,

si chiede di conoscere quali siano i tempi di esecuzione e se si ritenga opportuno evitare eventuali sospensioni dei lavori al fine di accelerare il normale ripristino del transito.

(4-07181)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato quanto segue.

I lavori di sistemazione del tratto da Piraino a Gioiosa Marea (Messina) della strada statale 113 fra il chilometro 92 + 450 ed il chilometro 92 + 500, relativi al ripristino di un muro di sostegno crollato, sono stati consegnati il 13 giugno 1996 e poi sospesi il 24 giugno 1996, per procedere alla convenzione con la Capitaneria di porto di Milazzo, resasi necessaria per la definizione di un'area del Demanio marittimo, richiesta in concessione dall'ANAS.

Il predetto Ente riferisce altresì che la convenzione è stata firmata il 26 settembre 1996 e trasmessa, completa degli estremi di registrazione, al Compartimento ANAS di Palermo in data 10 luglio 1997; i lavori - la cui ultimazione è prevista per il mese di gennaio - sono quindi ripresi il 14 luglio e tuttora sono in corso, per una durata pari a giorni 210.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

GIARETTA. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. - Considerato che la tangenziale ovest di Padova, opera realizzata dall'ANAS, è caratterizzata da un traffico intensissimo, collegando due strade statali a servizio dell'intera area urbana centro-veneta;

rilevato che detta tangenziale presenta caratteristiche di inaccettabile pericolosità, tanto che solo negli ultimi 5 anni sono accaduti 17 incidenti mortali, di cui 12 nella identica località;

considerando che nonostante innumerevoli segnalazioni nulla finora è stato fatto dall'ANAS per porre rimedio a tale gravissima situazione, che costituisce un vero e proprio attentato alla pubblica incolumità.

si chiede di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare per evitare che il permanere della latitanza dell'ANAS comporti ulteriori inaccettabili sacrifici di vite umane, configurando una gravissima responsabilità.

(4-02912)

(14 novembre 1996)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, si fa presente che i lavori relativi alla tangenziale ovest di Padova non risultano inclusi nel programma triennale ANAS 1997-1999.

Ciò in quanto nell'elenco delle opere selezionate dalla ragione Veneto non sono stati indicati i lavori di cui trattasi.

Pertanto, la realizzazione di detti lavori dovrà essere concordata con la regione stessa ed inserita nei prossimi strumenti finanziari.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

GRECO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che l'alto grado di rischiosità della strada statale 16-bis nel tratto tra gli svincoli di Barletta Nord e Barletta Sud è stato ampiamente evidenziato dalla statistica dei numerosi incidenti stradali, con morti e feriti gravi;

che la maggior parte di questi incidenti è dovuta alla scarsa efficienza dei *guard-rail*, la quale era stata già rilevata su altri tratti della stessa strada, per i quali l'ANAS ha opportunamente provveduto, mentre per il tratto in questione nulla è stato attuato;

che l'ANAS, investita della questione da un consigliere provinciale di Forza Italia, ha comunicato che il progetto di completamento delle opere di sicurezza stradale è stato approvato ma che rimane in attesa di finanziamento,

l'interrogante pertanto chiede di conoscere quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare per sbloccare questa situazione di disagio nella quale si trovano i cittadini pugliesi.

(4-06466)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade riferisce che il Compartimento della viabilità per la Puglia, al fine di garantire il miglioramento delle condizioni di sicurezza lungo la strada statale 16-*bis*, tra gli svincoli Barletta nord e sud, ha redatto in data 15 febbraio 1996 il progetto n. 6628 che prevede la realizzazione di barriere spartitraffico tipo new-jersey.

Tale progetto consiste nel completamento dei lavori per la sicurezza stradale sull'intero asse attrezzato Cerignola-Bari, affidati all'impresa Lalli srl che, a suo tempo, ne aveva fatto richiesta.

Attualmente, l'Ente sta provvedendo alla consegna dei suddetti lavori, il cui finanziamento graverà sui fondi previsti dalla legge n. 30 del 1997.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

GRILLO. – Al Ministro dei lavori pubblici e pe

GRILLO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – In ordine ai lavori di costruzione della variante alla strada statale n. 1 fra le località Ortonovo e Borghetto Vara;

premesso:

che la commissione *ex* articolo 7 del decreto-legge n. 30 del 1996 (istituzionalmente preposta all'esame delle sospensioni di fatto concernenti opere da considerarsi in modo unitario), con una sua relazione datata 8 marzo 1996, ha espresso parere favorevole alla prosecuzione dei lavori, sospesi a seguito di sopravvenienze geologiche, fino al-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

la realizzazione del lotto funzionale, nella fattispecie fino al completamento della galleria Marinasco e relative opere di svincolo, affidandoli a trattativa privata alla medesima relative opere di svincolo, affidandoli a trattativa privata alla medesima associazione temporanea di imprese esecutrice dei lavori principali;

che la ripresa dei lavori riveste carattere di urgenza per la cogente necessità di eseguire le strutture statiche a sostegno degli scavi in galleria aperti e scongiurare la denunciata situazione di pericolo delle sovrastanti abitazioni, necessità esecutiva più volte sollecitata dal prefetto di La Spezia;

considerato:

che nel convegno indetto l'8 giugno 1996 dalla comunità montana Media e Bassa Val di Vara il capo compartimento della Liguria affermava pubblicamente che la ripresa dei lavori della galleria Marinasco sarebbe avvenuta entro il febbraio 1997;

che i provvedimenti sanciti dalla commissione *ex* articolo 7 del decreto-legge n. 30 del 1996 hanno validità fino al giugno 1997 e la continuazione dei lavori deve avvenire entro e non oltre tale data,

si chiede di conoscere, con l'urgenza del caso, quali siano stati i provvedimenti adottati dall'ANAS sia per il rispetto dell'impegno pubblicamente preso per la pronta continuazione delle opere sospese onde scongiurare l'aggravarsi delle situazioni di pericolo dell'abitato di Strà sovrastante alla galleria Marinasco, che attraversa una paleofrana in stato di precaria quiescenza, sia per realizzare la funzionalità dell'intero primo lotto dell'attesa variante che eliminerà finalmente la percorrenza su di un tratto stradale caratterizzato dalla ben nota acclività delle serie di tornanti della Foce.

(4-06402)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale delle strade ha comunicato che il progetto relativo al completamento della variante dell'abitato di La Spezia, tra Ortonovo e Borghetto Vara – 1º lotto, nel tratto San Benedetto e Seresa – che ha richiesto particolare studio a causa delle difficoltà di ordine geotecnico emerse, è stato recentemeente approntato.

L'Ente suindicato ritiene che i lavori possano venire ripresi in tempi brevi, in quanto lo stesso ha accolto la proposta formulata dalla apposita Commissione *ex* articolo 7 del decreto-legge n. 495 del 1996 per il riaffidamento dei lavori alla associazione temporanea di imprese Nino Ferrari Srl, Foglia Srl, Edilizia Tirrena Spa, dottor Carlo Agnese Spa.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

Fascicolo 61

IULIANO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che ai sensi del piano annuale di attuazione del programma triennale per lo sviluppo del Mezzogiorno di cui alla legge n. 64 del 1986 venne finanziato l'intervento di realizzazione dei lavori di prolungamento della tangenziale di Salerno - secondo stralcio funzionale;

che a tal fine venne stipulata il 18 giugno 1990 apposita convenzione di finanziamento tra l'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno e la provincia di Salerno, per un finanziamento complessivo superiore agli 88 miliardi;

che la provincia di Salerno individuò quale esecutore dell'opera il raggruppamento temporaneo di imprese formato dalla Cogefar spa, dalla Pasquale Corsicato spa, dalla ingegner Angelo Raiola spa e dalla Selp srl e stipulò in data 16 novembre 1992 il relativo contratto di appalto;

che in sede di verifica si riscontrava che i lavori consegnati il 4 marzo 1993 non risultavano mai effettivamente iniziati, per la riscontrata mancanza di permessi, nulla osta e autorizzazioni necessarie all'esecuzione dell'appalto;

che con la legge 19 dicembre 1992, n. 448, vennero soppressi sia il Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno sia l'Agensud ed il Governo venne delegato ad emanare norme disciplinanti il trasferimento delle competenze di tali organismi e la sorte degli interventi in corso;

che per i rilievi mossi sul mancato inizio dei lavori il commissario liquidatore effettuava le comunicazioni di competenza al Ministro del bilancio e con delibera del 28 dicembre 1993 il CIPE revocava il finanziamento;

che con un primo ricorso giurisdizionale la provincia di Salerno impugnava il provvedimento di revoca emanato dal CIPE e con successivo ricorso impugnava pure gli ulteriori atti confermativi emanati dal commissario liquidatore dell'Agensud;

che identico atteggiamento impugnatorio assumeva l'impresa appaltatrice che provvedeva anch'essa a proporre due ricorsi;

che il TAR della Campania – sezione di Salerno, dopo aver concesso la sospensiva in tutti i gravami proposti, riuniti nella fase di merito, li ha accolti con sentenza n. 90 del 1º febbraio 1996;

che avverso tale sentenza l'Avvocatura generale dello Stato ha presentato formale ricorso in appello al Consiglio di Stato,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga che nel caso descritto ricorrano gli estremi per l'applicazione dell'articolo 13 della legge n. 135 del 1997 e se non ritenga, per uscire da un contenzioso amministrativo di esito incerto che ha finora raggiunto l'unico risultato di bloccare un'opera infrastrutturale di vitale importanza per la provincia di Salerno, di nominare ai sensi dello stesso articolo il prefetto di Salerno commissario della realizzazione dell'opera.

(4-06373)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade comunica che da, accertamenti in merito, è risultato che il tratto di strada in questione non rientra nel patrimonio stradale gestito dall'Ente stesso.

Presumibilmente, tale tratto è di competenza dell'Amministrazione provinciale di Napoli.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

LA LOGGIA, SCHIFANI, LAURO, CENTARO. – Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che l'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al comma 3 prevede espressamente che «le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate» entro un anno dall'entrata in vigore del nuovo codice della strada, e cioè entro il 24 giugno 1996;

che il comma 4 dello stesso articolo dispone che «i piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi»:

che a tutta evidenza i piani di traffico sono volti a tutelare i diritti primari del cittadino, quali quello alla salute (inerente alla problematica dell'inquinamento atmosferico ed acustico) ed all'esplicazione della vita di relazione (connesso alla viabilità, alla vivibilità dell'ambiente e degli agglomerati interessati);

che i piani del traffico per la viabilità extraurbana dovrebbero anche far conseguire un opportuno contenimento del costo generalizzato del trasporto nella rete e l'ottimizzazione della gestione dell'esercizio; considerato:

che la mancata attuazione dei piani di traffico nel termine di legge comporta un notevole danno ai suddetti diritti dei cittadini nonchè all'ambiente ed all'economia degli stessi territori provinciali con riflessi sull'intera nazione;

che la mancata emissione dei piani di traffico nel termine di legge dimostra l'assenza di interesse in concreto da parte dei pubblici amministratori per i diritti primari dei cittadini indicati nella pregressa narrativa nonchè per la riqualificazione e per il miglioramento – sotto il profilo dell'efficienza, della sicurezza degli itinerari e dell'economicità dell'esercizio – della rete stradale extraurbana di pertinenza delle province;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che il diritto alla salute, alla sicurezza nella circolazione veicolare, alla salvaguardia dell'ambiente nonchè la necessità di risparmio energetico e di armonizzazione delle risorse economico-sociali costituiscono obiettivi primari non solo di ogni pubblico amministratore ma anche delle autorità governative;

visto:

che ad oggi non risulta che le province abbiano adottato i piani del traffico per la viabilità extraurbana;

che il mancato controllo da parte dei prefetti dell'adozione dei piani di traffico in vista della conseguente segnalazione al Ministro dei lavori pubblici ai fini dell'assegnazione del termine di cui al comma 10 dell'articolo 36 più volte citato comporta una grave omissione dei doveri d'ufficio per le gravi ripercussioni sui diritti dei cittadini sopra illustrati;

che la mancata adozione da parte del Ministro dei lavori pubblici dei provvedimenti di cui al comma suddetto comporta una grave omissione dei doveri connessi all'alta funzione esercitata a causa dei danni arrecati ai cittadini, ancor più se abitanti in grandi aree metropolitane,

si chiede di conoscere:

se i prefetti abbiano esercitato le funzioni di controllo ed eventualmente eseguito la segnalazione prevista dal comma 10 dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonchè le misure che si intenda adottare in caso negativo;

se il Ministro dei lavori pubblici abbia o meno attivato la procedura di cui al comma 10 dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e quali misure intenda adottare in proposito;

quali provvedimenti il Ministro dei trasporti e della navigazione intenda adottare in merito alla problematica di cui in premessa, visto il rilevante interesse sociale, economico ed ambientale che la questione riveste.

(4-06403)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale ha fatto presente che alla data del 26 giugno 1996 è scaduto il termine per l'adozione dei Piani Urbani del Traffico (PUT) da parte dei Comuni tenuti a tale adempimento, ai sensi dell'articolo 36 del nuovo codice della strada.

Obbligati ad approvare questo strumento «anti-traffico» sono tutti i comuni con più di 30.000 abitanti, oltre quelli indicati dalle regioni con specifici provvedimenti pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Il predetto articolo 36, al comma 10, prevede il potere sostitutivo di questa Amministrazione nei confronti dei comuni inadempienti e su segnalazione dei prefetti competenti per territorio.

Inoltre le direttive ministeriali del 24 giugno 1995, al punto 5.8, danno facoltà al Ministero di avvalersi dell'istituto del commissariamento *ad acta*.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Al momento attuale non risultano pervenute segnalazioni da parte dei prefetti in relazione ai comuni inadempienti.

Al fine di verificare lo stato di attuazione dei PUT è stata avviata una indagine conoscitiva presso i comuni interessati.

Dalla verifica effettuata a seguito dell'ordine del giorno approvato in data 5 marzo 1997 dal Senato, è emerso che tra i Comuni tenuti a tale obbligo quelli che hanno già redatto il PUT sono circa il 30 per cento, mentre quelli che hanno solo provveduto all'affidamento dell'incarico sono circa il 20 per cento. Dei rimanenti il 34 per cento ha dichiarato di avere in corso le procedure di affidamento e solo il 16 per cento non ha fornito alcuna comunicazione in merito e quindi si presume che siano totalmente inadempienti.

In coerenza con quanto emerso presso l'8^a Commissione nella seduta del 5 marzo 1998 il Governo si è dichiarato disponibile ad intervenire d'ufficio, nei confronti di quei comuni che non hanno ancora provveduto neanche all'affidamento dei PUT stessi.

Pertanto, in ottemperanza all'impegno governativo, questo Ministero sta procedendo a diffidare, in via preliminare, i comuni inadempienti al fine di procedere successivamente alla nomina del Commissario *ad acta* nei confronti di quei comuni che, alla diffida, non hanno fatto seguire atti positivi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

LAURO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione. – Premesso che in data 1º luglio 1996 lo scrivente, non avendo ricevuto adeguate risposte in merito alla disciplina delle agevolazioni tariffarie precisate dall'articolo 3 del decreto-legge n. 67 del 1996 e dall'articolo 4 del decreto-legge 14 giugno 1996, n. 320, è stato costretto a chiedere il parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover modificare le disposizioni previste dai provvedimenti sopra citati o di attendere il parere dell'Antitrust.

(4-00875)

(3 luglio 1996)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto. l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale ha fatto presente che, a seguito del decreto-legge n. 67 e del decreto-legge n. 320, successivamente reiterati ed infine convertiti nella legge 4 novembre 1996, n. 611, è stato emanato il decreto ministeriale 18 aprile 1996 con il quale sono state fissate le modalità di rimborso dei pedaggi autostradali.

Al momento attuale sono state trasmesse da parte delle concessionarie autostradali, al citato Ispettorato, le richieste avanzate dalle impre-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

se che esercitano trasporto in conto terzi e dalle loro cooperative e consorzi.

Gli organi della pubblica amministrazione hanno l'obbligo di attuare le disposizioni di legge, fino a quanto le stesse non vengano modificate.

Pertanto l'Ispettorato, non essendo a conoscenza di ragioni che impediscono il prosieguo della propria attività, sta procedendo all'applicazione della legge n. 611 del 1996.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

LAURO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni. – Premesso:

che, a causa di lavori di ristrutturazione nella sede delle poste zona Napoli-centro, l'intero ufficio è stato trasferito;

che i lavori sono stati resi necessari per evitare che si rischiasse la violazione della legge in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro;

che la nuova sede del corso Meridionale non è stata però attrezzata in base alle esigenze degli impiegati chiamati ad occuparla: assenza di servizi igienici, di illuminazione sufficiente, eccetera;

che è stato richiesto l'invio di una squadra di operai per mettere ordine nei nuovi uffici, ma nel frattempo anche gli impiegati stanno contribuendo al trasloco;

che, in seguito al trasloco, si è verificato un blocco nella distribuzione della corrispondenza e dei pacchi,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover avviare un'indagine per verificare se il trasloco poteva essere programmato così da evitare i disagi agli impiegati ma soprattutto agli utenti del servizio postale delle zone di via Chiaia, piazza Plebiscito, piazza Dante e zona Mezzocannone.

(4-06032)

(27 maggio 1997)

RISPOSTA. – Al riguardo l'Ente poste italiane ha riferito che, a seguito della constatata inidoneità dei locali dell'agenzia di Napoli CP, è stato disposto il trasferimento dei servizi postali ivi espletati presso una sede diversa onde consentire l'esecuzione dei lavori di ristrutturazione necessari per adeguare il citato ufficio alle norme previste dal decreto legislativo n. 626 del 1994 in materia di igiene e di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Dopo una lunga ricerca l'ente ha individuato idonei locali pressol'ufficio ferrovia transiti sino in Corso Meridionale, unica struttura ampia e disponibile nella vicinanza dell'agenzia in parola.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Il trasferimento dei servizi è stato effettuato per settori, secondo il piano programmato e nei tempi preventivamente comunicati all'utenza attraverso manifesti ben visibili.

La soluzione temporaneamente adottata non comporta disagi all'utenza o al personale addetto; soltanto il primo giorno alcune resistenze sono state opposte dal personale adibito al servizio di recapito, ma la situazione è tornata alla normalità sin dal giorno successivo.

> Il Ministro delle comunicazioni MACCANICO

(2 gennaio 1998)

LAURO. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, del lavoro e della previdenza sociale e della sanità. – Premesso:

che l'evento storico del Giubileo del 2000 dovrebbe smuovere l'amministrazione cittadina di Roma ad utilizzare i fondi stanziati per l'occasione e la riqualificazione del territorio o per sanare situazioni di vita ormai al degrado;

che invece si assiste all'utilizzo dei fondi esclusivamente per il centro di Roma e non per riqualificare le periferie così da eliminare sacche di emarginazione e creare quelle infrastrutture utili a migliorare in positivo le condizioni sociali ed economiche dei cittadini;

che la legge sulle barriere architettoniche continua ad essere sistematicamente disapplicata provocando notevoli disagi ai portatori di handicap;

che da dati recenti a Roma si contano più di 5.000 *clochard*, 120.000 anziani con pensioni minime, 400.000 disoccupati, 180.000 extracomunitari regolari, 3.000 tossicodipendenti, 4.600 sfratti esecutivi,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano intervenire – ed in che modo – affinchè l'occasione offerta dall'evento religioso e sociale possa essere sfruttata ai fini di un miglioramento dell'attuale catastrofica situazione, così da rendere la città più vivibile anche per i portatori di *handicap*.

(4-06278)

(4 giugno 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione il Dipartimento per le aree urbane – Roma Capitale Giubileo 2000 – ha comunicato che nell'ambito del Piano per il Giubileo del 2000 sono previsti numerosi interventi, di seguito elencati, finalizzati a migliorare le condizioni economiche e sociali dei cittadini che vivono in condizioni disagiate:

Centro di accoglienza per giovani tossicodipendenti (Roma) - ri-strutturazione dei locali dell'ex ospedale di S. Anna - Cod. A.01.02;

Centro diurno e residenziale per tossicodipendenti (Roma) - ristrutturazione dei locali dell'ex ospedale di S. Anna - Cod. A. 01.03;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Centro di accoglienza temporanea per extracomunitari (Roma) - costruzione di un complesso nell'area di proprietà comunale - Cod. A.01.07;

Centro di accoglienza residenziale per il trattamento delle tossicodipendenze (Roma) - ristrutturazione di un edificio di proprietà comunale (Centro Massimina) - Cod. A.01.08;

Centro di prima accoglienza e assistenza sociale (Roma) - creazione di una rete di servizi di assistenza sociale per donne in condizioni di disagio - Cod. A.001.12;

Centro di accoglienza e assistenza sociale per persone disagiate (Fiumicino-Roma) - costruzione nuovi locali e ristrutturazione locali esistenti - Cod. A.01.13;

Centro di prima accoglienza (Ostello) e assistenza sociale (Valmontone-Roma) - ristrutturazione dell'ex Villa Manzoni - Cod. A.01.14;

Casa accoglienza per anziani (Rocca Canterano-Roma) - recupero ex scuola elementare in disuso - Cod. A.01.16;

Centro di accoglienza e di assistenza sociale per persone disagiate (Civitavecchia-Roma) - ristrutturazione ed ampliamento ex scuola elementare in località Pantano - Cod. A.01.17;

Centro di accoglienza residenziale per anziani (Anzio-Roma) - ri-strutturazione dell'edificio - Cod. A.01.18;

Centro di accoglienza e assistenza per i minori (Roma) - creazione di una rete di servizi di assistenza sociale - Cod. A.01.20

In relazione ai cittadini portatori di *handicap* sono previsti i seguenti interventi:

Comunità alloggio per disabili (Roma) - ristrutturazione di un immobile a Vigne Nuove - Cod. A.01.06;

Piano di accessibilità e trasporto per disabili (Roma) - istituzione di un servizio a chiamata con mezzi pubblici senza barriere architettoniche - Cod. A.01.11.

Il Dipartimento suindicato ha inoltre fatto presente che tutte le opere del Piano per il Giubileo saranno realizzate in conformità alle disposizioni di legge in materia di superamento delle barriere architettoniche.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

LAURO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che in data 4 giugno 1997 è stato approvato il piano degli interventi per il Giubileo dalla commissione per Roma Capitale che si occupa anche dell'evento dell'Anno Santo;

che la suddetta commissione ha riassegnato circa 140 miliardi, recuperati nel seguente modo: per 96 miliardi dal comune di Roma che

Fascicolo 61

ha definanziato alcuni interventi non più realizzabili; per 38 miliardi da interventi collegati a strutture extralberghiere; per 4 miliardi da altri fondi;

che il denaro verrà così redistribuito: 50 miliardi per la sicurezza, 10 miliardi per interventi nel canale di Fiumicino che in alcuni tratti è a rischio insabbiamento e renderebbe difficile eventuali soccorsi all'aeroporto, 40 miliardi per interventi nelle Ferrovie dello Stato ed in particolare per i nodi di scambio e il passaggio dei laghi, 21 miliardi per il porto di Civitavecchia,

l'interrogante chiede di conoscere:

per quale motivo non siano stati utilizzati i 96 miliardi destinati ad interventi da realizzare nel comune di Roma;

i motivi per cui si intenda finanziare interventi nel canale di Fiumicino e nel porto di Civitavecchia con i fondi per il Giubileo quando tali opere sono già previste da una apposita legge.

(4-06315)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto il Dipartimento per le aree urbane – Roma Capitale Giubileo 2000 – ha comunicato che il comune di Roma nella delibera n. 93 del 2 giugno 1997 ha rinunciato al finanziamento di circa lire 96 miliardi stanziato per l'intervento denominato «tratto viario Olimpica - Pineta Sacchetti (Roma) collegamento viario tra il Foro Italico e Via Pineta Sacchetti» cod. D. 12.01, in quanto ha dichiarato di potervi provvedere con fondi propri.

Nell'ambito della stessa delibera, il comune ha proposto di destinare i fondi provenienti da detto definanziamento ai seguenti settori:

infrastrutture e sistemazione dei nodi ferroviari;

servizi speciali per l'accoglienza ed il potenziamento strutture per la sicurezza, protezione civile e sanità;

quota parte per la viabilità servizio autostrada Roma-Fiumicino.

La Commissione per Roma Capitale della riunione del 4 giugno 1997 ha concesso un finanziamento di lire 10 miliardi al comune di Fiumicino per la realizzazione dell'intervento denominato «Adeguamento del porto canale di Fiumucino di fini della sicurezza dell'accesso e per lo svolgimento delle funzioni di soccorso dell'aeroporto» Cod. E.05.08.

Il Dipartimento riferisce altresì che tale scelta è conforme al criterio adottato dalla Commissione che, in tale sede, ha stabilito che le eventuali risorse provenienti da eventuali futuri definanziamenti saranno prioritariamente destinate ai settori della mobilità – con particolare riguardo ai nodi ferroviari, alla stazione e al cosiddetto passante dei laghi – della sicurezza e della protezione civile, ai settori dell'accoglienza, della ricettività e della gestione dell'evento.

In relazione all'intervento nel porto di Civitavecchia, la Commissione ha ritenuto di assentire alle maggiori occorrenze finanziarie, assegnando, a detto intervento, un ulteriore finanziamento di circa

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

21 miliardi di lire, in quanto si tratta di lavori di completamento finalizzati a rendere funzionale l'intervento stesso.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

LAURO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso che in data 24 luglio 1997 è stato accolto dal Governo in VIII Commissione permanente del Senato un ordine del giorno a firma dei Senatori Meduri ed altri che riguarda il completamento dei lavori di costruzione del complesso demaniale da adibire a caserma della polizia di Stato in Santa Caterina (Reggio Calabria) per il quale è autorizzata la spesa di 9 miliardi a valere sul capitolo 8405 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1997, l'interrogante chiede di conoscere per quale motivo il completamento dei lavori di costruzione del complesso demaniale da adibire a caserma della polizia di Stato in Santa Caterina (Reggio Calabria) non venga finanziato con i fondi stanziati in base al decreto-legge n. 67 del 1997, convertito nella legge n. 135 del 1997, che all'articolo 13 prevede che «con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, di concerto con il Ministro del tesoro, sono individuate le opere e i lavori, ai quali lo Stato contribuisce, anche indirettamente o con apporto di capitale, in tutto o in parte o cofinanziati con risorse dell'Unione europea, di rilevante interesse nazionale per le implicazioni occupazionali ed i connessi riflessi sociali».

(4-07303)

(30 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, si comunica che il CIPE, su proposta di questa Amministrazione, nella seduta del 29 agosto 1997, ha inserito nel programma di interventi ammessi al finanziamento anche l'opera relativa al completamento dei lavori di costruzione del complesso demaniale da adibire a Caserma della Polizia di Stato in Santa Caterina (Reggio Calabria) per un importo pari a lire 9 miliardi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

LAURO, VENTUCCI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che la città di Roma, già poco vivibile normalmente, è diventata totalmente invivibile in questo periodo a causa di cantieri aperti e lavori in corso ovunque;

-4510 -

Fascicolo 61

che, secondo le stime di alcune società specializzazione in *mar-keting* turistico, l'Italia, e soprattutto Roma, hanno perso il 5 per cento dei turisti, un dato più che allarmante se si considera che tali dati riguarderebbero solo i primi tre mesi del 1997;

che il Giubileo rischia di essere un grande *flop* per i settori turistico-alberghiero e commerciale, se non verranno presi immediati provvedimenti;

considerato:

che il Parlamento sta ancora aspettando la relazione sullo stato di attuazione degli interventi per la preparazione del Giubileo, uno strumento introdotto per supervisionare l'andamento dei lavori che si è rivelato un'arma «spuntata»;

che il presidente dell'Agenzia romana per il Giubileo spa, professor Luigi Zanda, nella sua relazione semestrale sull'attività dell'Agenzia, ha denunziato il grave ritardo nel quale versano tuttora le attività di preparazione del Giubileo;

visto:

che è stato approvato, in sede di Conferenza di servizi, il progetto per la costruzione di un parcheggio sotto il Gianicolo, in particolare destinato ai pullman turistici, che convoglierebbe su un solo binario il traffico ferroviario alla stazione Termini;

che quel tipo di parcheggio, ipotizzato nelle planimetrie, non sarebbe tenuto in conto dal progetto globale della mobilità turistica per il centro di Roma;

che per la realizzazione di tale parcheggio, che ai contribuenti italiani verrebbe a costare 40 miliardi, non è stata indetta nessuna gara di appalto;

che i tempi di realizzazione di una simile opera, due anni e tre mesi, non appaiono compatibili con la celebrazione del Giubileo;

che i finanziamenti per le rampe di accesso sono ancora da trovare,

si chiede di conoscere:

se non si ritenga opportuno prendere i dovuti provvedimenti al fine di rendere la capitale d'Italia vivibile e accogliente per i suoi abitanti e per i turisti, la cui affluenza rischia di diminuire pericolosamente, ai danni dell'economia dell'intero paese;

per quale motivo non siano state rispettate le scadenze stabilite per la presentazione in Parlamento della relazione sullo stato degli interventi;

se non si consideri necessario fare chiarezza sui fatti riguardanti la realizzazione del parcheggio sotto il Gianicolo.

(4-06670)

(26 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, il Dipartimento per le Aree Urbane, sulla base degli elementi forniti dall'Ufficio del Programma per Roma Capitale, rende noto quanto segue.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Il parcheggio del Gianicolo è un intervento che verrà realizzato su area ubicata nel territorio della Santa Sede; pertanto le modalità di attuazione di tale intervento sono subordinate alla definizione consensuale, tramite scambio di note, tra lo Stato italiano e la Santa Sede, così come stabilisce il comma 13 dell'articolo 1 della legge n. 651 del 1996 recante «Misure urgenti per il Grande Giubileo del 2000».

È stato fatto presente, altresì, che il decreto ministeriale 24 giugno 1997, recante modifiche ed integrazioni del Piano degli interventi per il Giubileo, prevede come termine per l'ultimazione dei lavori in questione la data del novembre 1999, nel pieno rispetto delle scadenze giubilari.

Al riguardo, il Comune di Roma in data 6 giugno 1997 h sottoscritto con il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Lazio l'atto aggiuntivo alla convenzione stipulata il 26 aprile 1996 ed integrata il 3 dicembre 1996, con il quale ha affidato al Provveditorato medesimo il compito di sovintendere alla progettazione e realizzazione delle interconnessioni degli accessi e degli esodi dal parcheggio del Gianicolo con la viabilità in territorio del Comune di Roma, subordinandone la relativa sottoscrizione al reperimento della necessaria copertura finanziaria.

Successivamente, nel corso della Conferenza dei servizi del 16 giugno 1997, indetta dal citato Provveditorato regionale alle opere pubbliche, è stata esaminata dalle amministrazioni interessate la scelta tecnica progettuale delle opere che connettono la galleria Principe Amedeo ed il sottopasso di Castel Sant'Angelo con il parcheggio del Gianicolo nello Stato Vaticano.

Per quanto concerne la copertura finanziaria necessaria per la realizzazione dei lavori in oggetto, la Commissione per Roma Capitale, come integrata dalla legge n. 651 del 1996, nella riunione del 29 luglio 1997 con deliberazione n. 9 del 1997 adottata con decreto ministeriale 4 agosto 1997, in corso di registrazione alla Corte dei conti, ha preso atto dell'esigenza di far fronte all'onere per la costruzione delle suddette opere, stimato in lire 11.950.000.000, assumendo l'impiego di reperire tale somma nei ribassi d'asta finora intervenuti.

Infine, è stato precisato che la Commissione, ottemperando a quanto previsto dal comma 10 dell'articolo 1 della legge n. 651 del 1996, ha trasmesso le due relazioni trimestrali, concernenti rispettivamente lo stato di attuazione degli interventi al 31 marzo 1997 e al 30 giugno 1997, ai Presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

LO CURZIO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso che nel 1991-1992 vennero iniziati i lavori per la costruzione della nuova casa circondariale di Caltagirone (Catania), si chiede di sapere:

in base a quale disposto di legge siano state eseguite le procedure d'appalto;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

se siano state eseguite dal Ministero o da altri enti o società e quali sia la natura, pubblica o privata, di detti enti o società;

se il Ministero dei lavori pubblici avesse la possibilità di condizionare la scelta della ditta o delle ditte cui furono affidati i lavori. (4-06074)

(28 maggio 1997)

(4 dicembre 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ufficio del genio civile di Catania – sezione a competenza statale – ha fatto presente che con convenzione n. 1482 del 18 luglio 1986 questo Ministero ha affidato alla EDILPRO Spa (a totale partecipazione pubblica facente parte del gruppo IRI-ITALST), ai sensi della legge 24 giugno 1929, n. 1137, la progettazione e la realizzazione in regime di concessione di tutti gli interventi indicati all'articolo 1 lettera A, B, e C del decreto-legge dell'8 aprile 1986 che aveva approvato il programma di interventi straordinari di edilizia penitenziaria, di cui all'articolo 11 della legge 22 dicembre 1984, n. 887 tra i quali era compresa la nuova Casa circondariale di Caltagirone (CT).

A seguito di gara informale, svolta a termini della predetta convenzione, è stato individuato dalla Concessione quale affidatario dei lavori il consorzio Qalat costituito tra la Astaldi Spa, la CEAP – Costruzioni edili appalti pubblici Spa – la Orion Scrl e la Comil – Compagnia italiana lavori Spa – con sede in Misterbianco (CT) C.so Carlo Marx 19, col quale detta Concessionaria ha stipulato contratto di appalto datato 8 maggio 1992.

Successivamente la EDIL.PRO Spa ha cambiato denominazione in Servizi tecnici Spa.

Dagli atti in possesso, non risulta che questo Ministero abbia avuto la possibilità di condizionare la scelta della ditta o delle ditte cui furono affidati i lavori.

I	l	Sottoseg	retario	di	Stato	per	i	lavori	pubblic	ci
								В	ARGON	Е

LO CURZIO. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso che con amabile ed apprezzata sensibilità politica il ministro Costa, nel corso della sua recente visita a Catania e Siracusa, si rendeva, fra l'altro, conto dell'urgenza di realizzare il tratto dell'autostrada Catania-Siracusa onde decongestionare l'immenso traffico del tratto Catania-Megara (circa 20 chilometri);

considerato che le dichiarazioni del Ministro hanno provocato le reazioni del presidente dell'amministrazione provinciale di Siracusa il quale ha sostanzialmente affermato che il Ministro, anzichè fare pronunciamenti occasionali, dovrebbe impegnarsi a rimuovere tutti gli ostacoli burocratici che, a livello di ANAS, Ministero dell'ambiente e organi tecnici, tengono fermo il progetto,

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

si chiede di conoscere quale sia il pensiero del Ministro in indirizzo e quali i suoi intendimenti per superare le pastoie denunciate al fine di non farle poi diventare un alibi per dirottare altrove i 120 miliardi impegnati.

(4-06471)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade comunica che risultano già completati i seguenti tratti:

- 1) tratto tangenziale di Catania, realizzata in parte dall'ANAS e in parte dalla Amministrazione provinciale di Siracusa;
- 2) tratto tangenziale di Siracusa, già costruito dall'ASI (Agenzia sviluppo industriale) di Siracusa;
- 3) tratto Siracusa-Cassibile, già costruito dal Consorzio autostrade.

Gli ultimi due tratti sono attualmente gestiti dall'Ente medesimo. È attualmente in corso l'appalto relativo alla progettazione definitiva ed esecutiva del tratto Catania-Siracusa, come da apposita convenzione a suo tempo stipulata tra l'ANAS e la Provincia regionale di Siracusa.

L'ASI di Siracusa sta provvedendo all'appalto dei lavori di costruzione del tratto di collegamento tra la tangenziale di Siracusa e il tratto autostradale Siracusa-Cassibile.

Per quanto concerne il tratto Cassibile-Avola è stata firmata una convenzione fra l'ANAS e la Provincia regionale di Siracusa per l'appalto della relativa progettazione.

Dette progettazioni consentiranno il completamento del percorso autostradale da Catania ad Avola.

Il	Sot to segretario	di	Stato	per	i	lavori	pubblic
						В	ARGONE

(4 dicembre 1997)

LOMBARDI SATRIANI, BRUNO GANERI, VELTRI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che nello schema di decreto presentato dal Ministro, che fissa i criteri per la selezione delle richieste di inserimento nel piano degli investimenti di interesse nazionale relativi a mete storiche di percorsi giubilari e di pellegrinaggi ed a mete religiose tradizionali inerenti la celebrazione del Grande Giubileo del 2000 in località al di fuori del Lazio, non è indicata alcuna località calabrese tra le principali mete religiose tradizionali e di pellegrinaggio;

che tale esclusione contrasta clamorosamente con quel patrimonio storico-religioso di cui la Calabria è particolarmente ricca e che non può essere in alcun modo ignorato;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che esistono in Calabria tracce particolarmente significative sul piano architettonico, storico e antropologico relativamente alle forme di religiosità che si sono dispiegate in una storia ultramillenaria: si pensi, a titolo esemplificativo, alla certosa di Serra San Bruno, al convento di Soriano, al duomo di San Leoluca a Vibo Valentia, al duomo di Tropea, al duomo di Gerace, al centro monastico di Santa Maria del Patir a Rossano, all'abbazia florense di San Giovanni in Fiore, alla basilica di San Francesco in Paola, al santuario della Madonna di Monserrato in Vallelonga, in sintesi, agli antichi itinerari delle vie Romee del Sud;

che il mancato riconoscimento di prioritaria importanza alle proposte di intervento relativamente a queste e ad altre aree calabresi di rilevante interesse religioso tradizionale costituirebbe una gigantesca omissione, non sostenibile in alcun modo, nè sul piano storico nè su quello politico, nell'attenzione doverosamente paritetica rispetto a tutte le aree del nostro paese;

che tale mancato riconoscimento non sarebbe in alcun modo compreso dalle popolazioni calabresi che ne vedrebbero soltanto gli aspetti di oggettiva ingiustizia,

si chiede di sapere se non si intenda integrare lo schema di decreto inserendo in esso anche itinerari storico-religiosi relativi alla realtà calabrese.

(4-07599)

(18 settembre 1997)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, il Dipartimento per le Aree Urbane – Ufficio per Roma Capitale grandi eventi – rappresenta che il Decreto ministeriale del 17 settembre 1997 recante «Criteri di selezione delle richieste di inserimento degli interventi di interesse nazionale relativi a mete storiche di percorsi giubilari e di pellegrinaggi ed a mete religiose tradizionali inerenti la celebrazione del Grande Giubileo del 2000 in località al di fuori del Lazio», pur individuando tre le priorità talune mete storiche e religiose specifiche, non esclude nessuna meta o regione e, quindi, neanche la regione Calabria.

Il Piano degli interventi, secondo quanto prevede la legge n. 270 del 1997, si forma in base alle richieste dei soggetti interessati.

Tra le priorità individuate dal decreto in questione sono ricomprese, oltre alle località nominativamente indicate, anche le altre mete religiose tradizionali con più di un milione di visitatori annui, così come stabilisce il secondo comma dell'articolo 4 del decreto stesso.

Per le ragioni sopra esposte non si ravvisa la necessità di modificare lo schema di decreto che è stato pubblicato sul supplemento ordinario n. 218 alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana n. 247 del 22 ottobre 1997.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

Fascicolo 61

MANFROI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che il territorio agordino, accessibile dalla pianura veneta e dal capoluogo Belluno, tramite l'importante arteria di accesso e penetrazione denominata strada statale n. 203 Agordina, che trae origine in località Sedico, dalla strada statale n. 50 e termina dopo circa 65 chilometri in località Cernadoi innestandosi sulla strada statale n. 48 delle Dolomiti, è caratterizzato da una superficie pari a circa 660 chilometri;

che la popolazione insediata sul territorio agordino, che gravita per lo più, per i collegamenti verso il capoluogo Belluno e la pianura veneta, sulla strada statale n. 203 Agordina, è pari a 21.943 unità;

che l'andamento demografico attuale registra un tasso di natalità molto basso e un tasso di mortalità assai elevato: il saldo demografico è negativo e l'indice di invecchiamento della popolazione è sempre più elevato; ciò è dovuto ad una tendenza generalizzata a livello nazionale, ma il fenomeno è particolarmente accentuato nel territorio agordino, ove, a causa delle strutture viarie carenti che rendono difficoltosi i collegamenti con l'esterno e la mobilità interna, molte forze di lavoro giovani sono disincentivate a restare sul territorio e tendono a trasferirsi fuori del bacino montano, in luoghi ove vi è la garanzia di collegamenti viari sicuri e affidabili per tutto l'arco dell'anno, indipendentemente dalle condizioni meteorologico-climatiche che si vengono a manifestare;

che la strada statale n. 203 Agordina è una delle principali strade statali della provincia di Belluno e sicuramente la più importante del comprensorio agordino; si può, a pieno titolo, definire la «spina dorsa-le» della viabilità dell'Agordino per almeno tre ragioni:

- a) è la via d'accesso diretta dalla pianura e dal capoluogo Belluno ai sedici comuni agordini;
- b) è importante arteria di collegamento fra Belluno e Bolzano, il Brennero, Brunico, Cortina, e cioè con la parte alta della provincia di Belluno ed il contermine territorio dell'Alto Adige;
- c) da tale strada si innervano «a spina di pesce» altre strutture viarie statali e provinciali trasversali quali la strada statale n. 347 del Passo Cereda e Passo Duran, la strada provinciale della Val del Mis, la strada statale n. 346 del Passo San Pellegrino, la strada provinciale della Val Fiorentina e da questa la statale del Giau, la strada statale n. 641 del Passo Fedaio e la strada statale n. 48 delle Dolomiti per i collegamenti con Cortina-Dobbiaco, Arabba-Brunico, Passo Pordoi-Canazei, eccetera;

che come in altre vallate dell'Alto Bellunese anche nell'Agordino l'attività trainante dell'economia è l'industria dell'occhiale; come è noto il gruppo Luxottica con sede ad Agordo, *leader* a livello mondiale nella produzione e commercializzazione dell'occhiale, occupa circa 2.700 lavoratori oltre all'indotto, dipendente da tale attività; evidentemente una struttura produttiva che da sola occupa oltre il 12 per cento dell'intera popolazione residente è un'attività «forte» e determinante per il sostegno dell'economia locale;

che se tale attività dovesse trasferirsi in altre zone della provincia, o, ancor peggio, fuori provincia, per l'economia dell'Agordino sarebbe il tracollo;

Fascicolo 61

che il mantenimento *in loco* di tale attività produttiva, fondamentale per assicurare alla popolazione agordina un adeguato tenore di vita, è pesantemente subordinato all'esistenza di una struttura viaria efficiente che consenta spostamenti celeri e sicuri verso ferrovie, aeroporti ed in generale verso i poli di smistamento che consentono di inviare celermente in tutto il mondo i prodotti finiti provenienti dagli stabilimenti agordini;

che tale struttura viaria è la strada statale n. 203 Agordina, lungo la quale in circa 30 minuti, da Agordo si raggiunge agevolmente Belluno e da qui in circa un'ora l'aeroporto internazionale di Tessera;

che, come è noto, recentemente tale arteria è stata interessata da numerosi incendi lungo gli acclivi versanti sovrastanti la stessa in più tratti, fra Agordo e Belluno, con cadute di massi e detriti sulla sede stradale e conseguente chiusura totale della strada statale; l'ultima chiusura si è protratta ininterrottamente dalla sera del venerdì 28 marzo 1997 sino alla mattina di lunedì 7 aprile; attualmente il traffico è consentito per pochi minuti ogni ora ed è completamente inibito nelle ore notturne; come è comprensibile, il perdurare di questa situazione ha penalizzato e continua a penalizzare pesantemente le attività produttive dell'Agordino che, oltre al fenomeno «Luxottica», contribuiscono a mantenere elevati i livelli occupazionali nella zona; in particolare è importantissima l'offerta turistica sia estiva che invernale che il territorio agordino può proporre e pertanto una efficiente, veloce e sicura struttura viaria quale dovrebbe essere la strada statale n. 203 diviene presupposto irrinunciabile per mantenere a standard elevati i livelli produttivi ed occupazionali e di sviluppo sul territorio;

che altro settore che, assieme all'industria dell'occhiale e del turismo, contribuisce allo sviluppo dell'economia locale è quello delle imprese edili, della piccola industria e dell'artigianato; anche queste attività richiedono sicure ed efficienti vie stradali di comunicazione, sia all'interno del bacino sia con Belluno e la pianura veneta;

che vi è da rilevare che quotidianamente da e per Belluno lungo la strada statale n. 203 Agordina è attivo un traffico commerciale assai sostenuto, anche di mezzi pesanti (autocarri, autotreni, autoarticolati) le cui caratteristiche dimensionali, in caso di chiusura della strada statale n. 203, costringono, per raggiungere Agordo (30 chilometri), ad allungare il percorso di circa 60 chilometri; infatti i percorsi alternativi più brevi Val Zoldan con Passo Duran e Valle del Mis con Forcella Franche consentono, e solo in modo malagevole, il transito dei soli mezzi leggeri;

che vi è poi da rilevare lo spostamento giornaliero di centinaia di studenti pendolari che dall'Agodino debbono recarsi a Belluno e/o Feltre per frequentare le scuole superiori; anche per questa importante fascia di utenti la sicurezza di poter transitare sempre lungo la strada statale n. 203 Agordina è presupposto irrinunciabile;

che non da ultimo vanno considerati i problemi d'emergenza sanitaria; in caso di necessità di trasporto verso gli ospedali di Belluno e Feltre di pazienti gravi con traumi e/o patologie che richiedono l'applicazione di terapie «salvavita» in tempi brevissimi, e soprattutto nelle ore

Fascicolo 61

notturne o in caso di maltempo, quando l'elicottero non può alzarsi in volo, l'unica via di collegamento rapida ed efficiente con i succitati presidi ospedalieri è la strada statale n. 203 Agordina;

che da quanto illustrato emerge che la strada statale n. 203 Agordina è il «cordone ombelicale» che tiene legato il comprensorio agordino con Belluno ed il resto del Veneto; come già riferito, gli abitanti residenti nei 16 comuni dell'Agordino sono (al dicembre 1996) 21.943 ma, considerando le presenze turistiche, raggiungono circa 26.300 unità; evidentemente una realtà sociale i cui «numeri» sono quelli appena descritti può rivendicare a pieno titolo il diritto di avere il proprio territorio servito da un'arteria viaria scorrevole, sicura, efficiente: questa arteria non può che essere la strada statale n. 203;

che i recenti incendi dei boschi sovrastanti la strada statale n. 203 lungo le pendici meridionali del Monte Celo con conseguente prolungata chiusura della strada per oltre una settimana (compreso il giorno di Pasqua) hanno causato, oltre a ingenti danni ambientali diretti (depauperamento di boschi di protezione, specie faunistiche e floristiche), ingentissimi danni economici alla collettività locale; le conseguenze di tale prolungata chiusura della strada si possono qui di seguito riassumere:

- a) lo *staff* dirigenziale degli stabilimenti Luxottica ha fatto presente che se per il futuro non verrà garantita una maggiore affidabilità della strada statale n. 203 non è escluso il trasferimento dall'Agordino degli stabilimenti di produzione;
- b) l'attività turistica in un periodo particolarmente favorevole ed appetibile com'è quello pasquale ha subito un crollo drastico con conseguenze estremamente negative sull'economia locale di una compagine territoriale che è il primo polo nel Veneto nel settore del turismo invernale e fra i primi dell'ospitalità turistico-escursionistica estiva;
- c) numerosi cantieri edili e di opere pubbliche di interesse regionale quali realizzazione di opere di difesa idraulica lungo i corsi d'acqua, eccetera, dovendo ricorrere per l'approvvigionamento dei materiali necessari all'utilizzo di automezzi pesanti, hanno dovuto sospendere momentaneamente l'attività, con conseguenze facilmente immaginabili sui costi di gestione delle attività in corso;

che da un'indagine, ancorchè sommaria, ma cautelativa, dell'ASCOM di Belluno il danno economico conseguente alla prolungata chiusura della statale Agordina è quantificabile in circa lire 200.000.000 al giorno;

che da sempre, pur con i problemi tipici di una strada di montagna, la strada statale n. 203 ha servito e sopperito in maniera soddisfacente alle esigenze di mobilità da e per il territorio agordino;

che salvo situazioni particolarissime, quali la disastrosa alluvione del novembre 1966 o nevicate eccezionali quale quella ad esempio del 1978, eventi che peraltro hanno paralizzato la viabilità dell'intera provincia e di parte del Veneto, la strada statale n. 203 Agordina non ha mai dato luogo a problemi che imponessero la sua chiusura per ore o addirittura per più giorni consecutivi, come accade invece in questi ultimi anni;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che essendo strada di montagna talvolta si sono riscontrate delle cadute di massi o, più raramente, di slavine e/o valanghe; tuttavia, con l'immediato intervento dei cantonieri dell'ANAS, i problemi venivano rimossi celermente ed eventuali sporadiche interruzioni venivano risolte nel volgere di qualche ora;

che in questi ultimi anni, in concomitanza con il passaggio delle competenze dal compartimento ANAS di Bolzano a quello di Venezia e con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada, la situazione viaria locale è decisamente peggiorata; ovviamente ciò può essere una coincidenza, ma si deve comunque notare che al verificarsi di cadute di sassi lungo il tracciato della strada statale n. 203, sia a causa di incendi (sempre più frequenti) lungo i versanti, sia per problemi legati a cicli stagionali di gelo e disgelo, la strada viene chiusa al traffico anche al manifestarsi di eventi di modesta entità; vi è l'impressione diffusa da parte dell'opinione pubblica e degli operatori economici locali che questi fenomeni, tutto sommato naturali per una strada di montagna, vengano strumentalmente amplificati ed enfatizzati così da avere un valido pretesto per chiudere la strada al traffico; evidentemente ciò si verifica perchè verosimilmente nessun organo tecnico dell'ente preposto alla gestione delle strade statali si fa carico di eventuali responsabilità in caso di danneggiamenti a persone e/o cose;

che questo atteggiamento, ancorchè esecrabile per i forti disagi che la chiusura di una così importante arteria comporta, è comunque comprensibile in quanto le normative vigenti ed in particolare l'articolo 31 del nuovo codice della strada attribuiscono responsabilità soggettive e non più oggettive come era un tempo; così accade, come nell'ultimo clamoroso caso del recente periodo pasquale, che a fronte di responsabilità soggettive a carico dei funzionari incaricati della gestione tali funzionari, al verificarsi anche di eventi non particolarmente pericolosi, dispongano la chiusura della strada sino alla rimozione della situazione di pericolo; il perdurare di tale situazione e la sempre maggiore frequenza con la quale importanti strutture viarie come le strada statale n. 203 Agordina vengono chiuse al traffico, per «irrinunciabili» ragioni di tutela dell'incolumità dei cittadini, hanno creato un clima di esasperazione da parte di tutta la popolazione agordina che, a vario titolo, si sente fortemente penalizzata e privata di un sacrosanto diritto che è quello della libertà di movimento verso il capoluogo di provincia ed il resto del Veneto ed all'interno del bacino montano in cui risiede e opera;

che questa inaccettabile situazione sta sempre più alimentando un clima di sfiducia nelle pubbliche istituzioni che dovrebbero garantire, oltre ad altri diritti, anche la sicurezza viaria ai cittadini;

considerato quanto sopra illustrato e per evitare che il perdurare dell'attuale situazione di precarietà viaria, oltre a produrre rilevanti danni economici alla collettività locale possa sfociare in episodi di protesta assai incisivi da parte della popolazione ormai esasperata,

l'interrogante chiede di conoscere:

se non si ritenga opportuno modificare la normativa vigente in materia di viabilità soprattutto in ordine alle responsabilità gestionali ed all'articolo 31 del codice della strada:

Fascicolo 61

se non si ritenga opportuno che le competenze in materia di viabilità di rilevanza statale vengano assegnate alla provincia così da svincolare la gestione e la programmazione della viabilità dell'ANAS di Venezia, «troppo lontana» dalla realtà territoriale locale, e far cessare l'elevato potere discrezionale dei funzionari dell'ANAS che spesso, ed in particolare in questi ultimi anni, talvolta con valutazioni assai opinabili e insindacabili, decidono unilateralmente ed in piena autonomia di chiudere al traffico strutture viarie vitali per il territorio, causando così anche per più giorni consecutivi la paralisi o quantomeno un forte ridimensionamento delle attività produttive e socio-economiche sul territorio asservito con sensibili, immediate ricadute negative sulla già penalizzata economia montana locale.

(4-05486)

(29 aprile 1997)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto, premesso che il nuovo Codice della strada prevede all'articolo 31 che i proprietari hanno l'obbligo del mantenimento delle ripe dei fondi laterali alle strade, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza ha precisato che, ai fini della ripartizione degli oneri, la formulazione di detto articolo deve essere letto congiuntamente all'articolo 30 dello stesso Codice, in particolare al comma 4, dove viene indicata la ripartizione delle competenze relative alla realizzazione ed alla manutenzione delle opere di sostegno, tra ente proprietario di strade e proprietari dei fondi limitrofi.

Dalla lettura congiunta dei due articoli si desume il principio che tutte le opere di sostegno, bonifica e manutenzione delle ripe fanno carico all'ente proprietario della strada nel caso in cui le stesse si rendano necessarie a seguito della costruzione della strada stessa, e quindi nell'interesse dell'ente proprietario e della sicurezza della circolazione di cui lo stesso è tutore.

Le stesse opere sono a carico del proprietario del fondo nel caso in cui si rendano necessarie per soddisfare esigenze del proprietario e, quindi, nel suo esclusivo interesse o nel caso in cui si riscontrino colpe dello stesso.

Per meglio individuare i soggetti titolari delle responsabilità e degli oneri economici, l'Ispettorato menzionato ritiene opportuno che sia apportata una modifica legislativa con la quale potranno anche essere precisati i compiti di vigilanza a carico degli enti territoriali competenti per la difesa del suolo (Ente regione).

A tal fine l'Ispettorato stesso, concordemente alla Direzione generale per la difesa del suolo ha predisposto una modifica legislativa, che sarà presentata come disegno di legge di iniziativa governativa presso la IX Commissione della Camera, dove sono già in discussione altre proposte governative e parlamentari di modifiche al Codice della strada.

Resta pertanto inteso che l'Ente proprietario della strada ha sempre l'obbligo di intervenire tempestivamente per i lavori d'urgenza necessari per garantire la sicurezza e la continuità della circolazione stradale, sal-

Fascicolo 61

vo il successivo diritto di rivalersi delle spese sostenute secondo i criteri suddetti e che saranno meglio definiti dalla proposta di modifica del vigente Codice della strada.

Riguardo alla costruzione di nuove strade, l'ANAS segnala che sin dal 1972, con decreto del Presidente della Repubblica n. 8 sono state tra l'altro trasferite alle regioni a statuto ordinario sia l'approvazione dei piani territoriali di coordinamento, sia l'approvazione dei piani regolatori Generali.

In più il comma 5 dell'articolo 9 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 statuisce che «alla programmazione degli interventi di competenza statale, ivi compresi quelli di competenza dell'ANAS, si provvede sentite le Regioni».

L'articolo 81, comma *b*) del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 conferma che per le opere da eseguirsi da parte delle Amministrazioni statali l'accertamento della conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici è fatto dallo Stato d'intesa con la regione interessata.

Da ciò discende che rientra nei compiti della regione consultare o meno i proprietari dei fondi e delle ripe sui quali l'ANAS intende operare e che ogni benestare alla Regione è richiesto dall'ANAS in base a progetti definitivi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

MARINO, BERGONZI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso che dal 1º maggio scorso al provveditorato regionale alle opere pubbliche di Potenza manca il provveditore perchè è andato in pensione;

constatato che, a tutt'oggi, non si è provveduto non solo alla nomina del nuovo provveditore ma nemmeno è stata concessa la delega alla firma ad altro dirigente del provveditorato lucano;

considerato, infine, che tale situazione, comportando il blocco dei pagamenti – stipendi compresi –, ha creato e crea grandi difficoltà al personale, alle aziende ed ai lavoratori da esse dipendenti, in una regione – la Basilicata – con alto tasso di disoccupazione,

si chiede di conoscere quali interventi urgenti si intenda prendere per sbloccare tale situazione e ristabilire la «normalità» amministrativa. (4-06527)

(19 giugno 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, si comunica che con decorrenza 23 giugno 1997 è stato affidato al dottor ingegner Valentino Chiumarulo, dirigente superiore tecnico, l'esercizio delle

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

funzioni proprie del provveditore presso il provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Basilicata, con sede in Potenza.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

MAZZUCA POGGIOLINI. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che è in progetto la realizzazione della cosiddetta «Ferrovia dei laghi» che, utilizzando e razionalizzando tratti di ferrovia esistenti, verrà a costituire un passante ferroviario;

considerato che uno dei tali tratti, costituito dalla ferrovia dei Castelli, attraverserebbe il Parco e la via Appia Antica, sopraelevato di un metro e mezzo, costituendo un impatto ambientale dannoso, che tra l'altro impedirebbe ogni comunicazione tra le due parti del Parco dell'Appia,

si chiede di conoscere:

se risponda a verità che nel progetto di realizzazione della «Ferrovia dei laghi», finanziato per 200 miliardi, non siano previste opere che riducano l'impatto ambientale e siano in armonia con le caratteristiche del territorio interessato;

se non si ritenga opportuno che l'azienda consorziale «Parco regionale dell'Appia Antica», ente autonomo regionale preposto alla realizzazione e gestione del Parco, entri a far parte degli accordi di programma per le opere del Giubileo e per Roma Capitale, che incidono direttamente sugli aspetti realizzativi e gestionali del Parco.

L'azienda infatti non può essere rappresentata nè dalla regione, le cui competenze sono obbligatoriamente esercitate attraverso l'azienda, nè dal comune di Roma, che è solo rappresentato collegialmente nell'azienda, in quanto l'esercizio di tali funzioni è affidato in via esclusiva all'Ente parco dalla legge n. 394 del 1991 e dalle leggi regionali in materia.

Per la stessa legittimità degli accordi, ai sensi dell'articolo 3 della legge per Roma Capitale, sembrerebbe pertanto indispensabile che l'azienda sia direttamente partecipe degli accordi che attengono al grande sistema infrastrutturale che ne interessano il territorio quale il nodo ferroviario sud, la tangenziale e le opere ANAS.

(4-04559)

(5 marzo 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, la Presidenza del Consiglio dei ministri – dipartimento per le Aree urbane Roma Capitale – Giubileo del 2000 – Settore legislativo, con nota n. 1013 in data 3 luglio 1997, fa presente che nell'ambito della realizzazione del progetto denominato «Ferrovia dei Laghi», presentato dalla società Ferrovie

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

dello Stato spa, sono previste misure di mitigazione dell'impatto ambientale, tenuto conto delle caratteristiche del territorio interessato all'intervento.

Il dipartimento per le aree urbane precisa, inoltre, che in ordine alla partecipazione dell'azienda consorziale per il parco dell'Appia antica agli accordi di programma per le opere per Roma Capitale, l'azienda in questione, ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1990, n. 396, ha sottoscritto, insieme agli enti interessati, in data 19 aprile 1996 l'accordo di programma per la definizione del piano di utilizzazione del parco della Caffarella (cod. B2.1) e della relativa variante urbanistica, accordo pubblicato nel Bollettino Ufficiale della regione Lazio n. 25 in data 10 settembre 1996.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

MELONI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che l'interrogante, in risposta alla nota del Ministero dei lavori pubblici dell'11 luglio 1997, ha segnalato, come emblematica delle tante contraddizioni programmatorie ed economiche dell'attività dello Stato in Sardegna, la situazione dell'asse di collegamento fra gli agglomerati industriali ed il porto di Porto Torres, opera finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno e affidata in concessione al Consorzio per l'area di sviluppo industriale Sassari-Alghero-Porto Torres, i cui lavori di costruzione sono stati sospesi nel 1984;

che l'opera in questione, nella configurazione fisica di cui all'ultima perizia approvata con deliberazione ASMEZ n. 2564 del 19 aprile 1989, è immediatamente cantierabile in quanto il suo progetto è aggiornato ai prezzi dal marzo 1997, è stato adeguato alla nuova normativa, nel frattempo intervenuta, e gli organi amministrativi e tecnici regionali competenti hanno espresso su di esso parere favorevole con voto del 2 luglio 1997;

che l'ultimazione dell'asse di collegamento in oggetto appare essenziale ai fini del completamento funzionale dell'arteria «Camionabile Sassari-Troncu Reale-Porto Torres», per gran parte già realizzata dall'ANAS e che, attualmente, per la mancanza di questa parte finale, termina in aperta campagna a poche centinaia di metri dall'agglomerato industriale e dal porto di Porto Torres e non permette la fruizione della nuova zona industriale di Troncu Reale, ove già sono state impiegate ingenti risorse finanziarie da parte della regione sarda,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno trasferire l'opera citata in premessa al Consorzio per l'area di sviluppo industriale Sassari-Alghero-Porto Torres, ai sensi del comma 4 dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 96 del 1993, trattandosi di un'opera non

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

ultimata con gli stanziamenti necessari per il suo completamento, quantificabili in circa 6 miliardi e mezzo di lire.

(4-07927)

(7 ottobre 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che le problematiche evidenziate nell'atto ispettivo non rientrano tra le competenze dell'Ente, essendo la viabilità in questione gestita dal Consorzio per l'area di sviluppo industriale Sassari-Alghero-Porto Torres.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

MELONI, CAMPUS. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che a distanza di anni dall'inizio dei lavori la realizzazione dell'arteria di collegamento fra Sassari ed Alghero presenta una serie di difficoltà di varia natura, che di fatto continuano a privare i due maggiori centri della Sardegna nord-occidentale di un adeguato collegamento stradale, la cui assenza è causa di note penalizzazioni che compromettono in misura determinante lo sviluppo dell'aeroporto di Fertilia;

che il controverso *iter*, che caratterizza tale opera, è del tutto privo di trasparenza, tanto che la magistratura di Sassari ha di recente aperto un'inchiesta,

si chiede di conoscere:

quali siano i motivi per i quali il Ministro in indirizzo non abbia ritenuto di dover procedere all'istituzione di una commissione interna di inchiesta, al fine di accertare eventuali responsabilità dell'ANAS sui ritardi nell'esecuzione dei lavori, come suggerito nell'interrogazione 4-03855 del 23 gennaio 1997;

se sia a conoscenza che i lavori del primo lotto, primo stralcio, ceduto dalla INES spa alla Aleandri srl, non sono ancora ripresi, nonostante siano stati consegnati dal competente compartimento ANAS di Cagliari il 5 febbraio 1997 alla ditta succitata;

quali siano i tempi previsti per la ripresa dei suindicati lavori; quali siano le condizioni che l'ANAS ha imposto alla Aleandri srl in ordine ai tempi di esecuzione e di ultimazione dei lavori;

se vi siano state rassicurazioni sulle condizioni finanziarie della Aleandri srl, considerato che quest'ultima da subito ha intrapreso una serie di conflitti con le organizzazioni sindacali e con gli operai e che sembra non disporre *in loco* dei necessari macchinari e di adeguate attrezzature;

quali siano i reali impedimenti che ostacolano il completamento dei lavori del primo lotto, secondo stralcio, della lunghezza di 9.300 metri, da tempo fermi all'avanzamento dell'85 per cento;

Fascicolo 61

quali siano le garanzie che il Ministero e l'ANAS sono in grado di offrire sul completamento in tempi rapidi dei due stralci del primo lotto, che consentirebbe l'utilizzazione della strada da Sassari al bivio per Olmedo, con la conseguente eliminazione di una parte dei gravissimi disagi causati dalla pericolosità dell'attuale tracciato, considerando inoltre che l'apertura del primo lotto consentirebbe la spartizione dell'ingente traffico sulle due direttrici per Olmedo e per Fertilia, con un complessivo snellimento dello stesso.

(4-06711)

(26 giugno 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale delle strade, con note n. 1831/1858 e n. 1945/1933 rispettivamente del 14 e 21 luglio 1997, ha riferito quanto segue. Il lotto Sassari-bivio Olmedo è stato appaltato a due imprese e, in particolare:

strada statale 291 - collegamento veloce Sassari-Alghero e aeroporto di Fertilia - 1º lotto - 1º stralcio Km. 0 + 000 e 3 + 905. Impresa esecutrice Aleandri srl - Bari su progetto redatto dal libero professionista ingegner Edoardo Addis.

La Spa INES, in data 10 dicembre 1996, ha conferito il ramo d'azienda esercente l'attività dei lavori stradali alla succitata Aleandri srl - Bari e, pertanto, ha licenziato il personale addetto ai lavori, che, nonostante regolari ordini di servizio di contestazione da parte dell'ANAS – rimasti senza alcun esito –, risultavano da tempo abbandonati dall'impresa.

Il predetto ente, preso atto della variazione della proprietà dell'impresa in data 6 marzo 1997, ha provveduto ad effettuare la consegna dei lavori alla subentrante Aleandri srl - Bari, ferme restando le date stabilite per l'ultimazione in base al tempo contrattuale precedentemente fissato.

Da tale data di consegna, i lavori non procedono regolarmente a causa delle ridotte maestranze impiegate (n. 7 operai e n. 2 tecnici) malgrado le continue assicurazioni pervenute dall'impresa relativamente al rispetto dei tempi contrattuali e alla riorganizzazione dei cantieri.

La Prefettura di Sassari ha posto inoltre vincoli ostativi riguardo l'abbattimento delle piante di ulivo e, allo stato attuale, di concerto con l'Ispettorato dipartimentale foreste, non ha ancora rilasciato il formale provvedimento di autorizzazione al taglio delle piante, adiacenti lo svincolo per l'Argentiera, oggetto di specifica variante tecnica.

Ad oggi sono stati eseguiti lavori per un importo di lire 2.175.976.434 ed il loro completamento è previsto entro il 14 settembre 1997.

Strada statale - collegamento veloce Sassari-Alghero e aeroporto di Fertilia 1º lotto - 2º stralcio Km. 3 + 905 e 12 + 271. Impresa esecutrice Asfalti Sintex spa - Bologna.

Fascicolo 61

I lavori sono in corso di svolgimento e sono in fase di esecuzione gli impalcati dei viadotti, mentre il rimanente corpo stradale risulta ultimato.

Risultano ancora da eseguire lavori per un importo di lire 2.341.881.923.

L'ente in parola riferisce altresì che la Conferenza dei servizi, indetta dal competente Compartimento ANAS di Cagliari in data 25 giugno 1997, ha rappresentato l'urgenza della realizzazione delle opere nel loro complesso, esprimendo parere favorevole in ordine al progetto esaminato per la realizzazione dei tratti bivio Olmedo-strada provinciale «dei due mari» – aeroporto di Fertilia, bivio Olmedo-Alghero e la variante dell'abitato di Alghero.

Nel corso di detta Conferenza dei servizi si è espresso parere favorevole affinchè l'ANAS provveda al perfezionamento dell'incarico dello studio di impatto ambientale sul tracciato indicato a specifico esperto e si è stabilito di procedere all'aggiornamento e all'adeguamento alle norme di legge del progetto, già redatto a cura della regione Sardegna, incaricando all'uopo lo stesso professionista già intervenuto per la redazione del progetto.

Il	Sottose	gretario	di	Stato	per	i	lavori	pubblici
							В	ARGONE

MINARDO. – Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che con diverse e reiterate interrogazioni lo scrivente ha evidenziato le gravi condizioni della viabilità in provincia di Ragusa ed in particolare la necessità del raddoppio dell'unica strada di collegamento con il resto della Sicilia, cioè la Ragusa-Catania;

che nonostante le suddette interrogazioni nessun provvedimento governativo è intervenuto per il miglioramento della situazione;

che i Ministri hanno dato solo risposte di assoluta interlocutorietà mentre le popolazioni iblee sono ancora più penalizzate dall'istituzione di limiti di velocità assurdi e addirittura impossibili nella misura in cui equiparano una strada statale ad una via urbana;

che a seguito di ciò vengono quotidianamente elevate salatissime multe a carico degli automobilisti, quasi a suscitare il sospetto che i Ministri di competenza abbiano stipulato un sottinteso accordo per penalizzare la nostra gente,

si chiede di sapere:

(4 dicembre 1997)

se siano legittimi i comportamenti omissivi dei Ministri competenti, che non si preoccupano minimamente di elaborare e realizzare provvedimenti di risoluzione per l'arteria stradale che collega Ragusa a Catania:

Fascicolo 61

se sia possibile l'introduzione di così ristretti limiti di velocità in virtù dei quali la distanza di 100 chilometri può essere percorsa in oltre 3 ore di marcia danneggiando ogni e qualunque tipo di attività;

se le conseguenti multe elevate agli automobilisti abbiano lo scopo di dissuadere il percorso veicolare sulla strada statale n. 514 e nello stesso tempo danneggiare e penalizzare ancora di più le popolazioni iblee:

se non si ritenga di rimuovere con la massima urgenza i ristretti limiti di velocità e consentire con l'opportuna sorveglianza un flusso più agevole della circolazione.

(4-04521)

(4 marzo 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, si ritiene opportuno ricordare che, in conformità dei criteri indicati nella direttiva ministeriale 16 dicembre 1996 per la definizione degli indirizzi programmatici per la predisposizione della programmazione triennale dell'ANAS, si è dato priorità a quegli interventi dotati di un livello di progettazione che ne consentisse l'immediata cantierabilità.

Pertanto, in attuazione di quanto sopra indicato, la Regione siciliana, con nota n. 3727 del 5 maggio 1997 ha indicato quali opere ritenute prioritarie gli interventi di seguito specificati, che sono stati inclusi nel programma triennale ANAS 1997-1999:

completamento variante Catania-Siracusa 1º lotto	L.	120	miliardi;
tangenziale Est di Enna	>>	20	miliardi;
strada statale n. 177 «Nord-Sud»: tratto Mistret-			
ta-Nicosia 1º lotto da Nicosia verso Mistretta e			
variante frana Mistretta	»	90	miliardi;
strada statale n. 284 dal chilometro 26 al chilome-			
tro 30	>>	25	miliardi;
strada statale n. 284 dal chilometro 20 al centro			
abitato di Bronte	>>	15	miliardi;
svincolo autostradale di Fiumefreddo	>>	40	miliardi.

Si fa presente che il raddoppio dell'itinerario Catania-Ragusa, costituito dalla strada statale 514 e dalla strada statale 194, non figura tra gli interventi inseriti nel Programma triennale 1997-1999 la cui predisposizione ha tenuto conto, com'è noto, delle priorità che le regioni sono state chiamate ad indicare nei limiti delle risorse finanziarie a ciascuna di esse spettanti in ragione dell'applicazione dei coefficienti di riparto fissati nella delibera CIPE del 28 marzo 1985.

L'ANAS, comunque, ha assicurato che detto intervento potrà essere eventualmente inserito nelle future programmazioni subordinatamente all'esistenza di un adeguato livello di progettazione.

Nel frattempo, sull'itinerario in questione viene mantenuto il limite di velocità già disposto, a tutela della sicurezza degli utenti.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

Fascicolo 61

MINARDO. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che, sulla base dei dati elaborati dal Ministro delle finanze, ogni italiano versa in media al comune di residenza, in un anno, la cifra media di lire 30.000 per infrazione al codice della strada;

che una recente analisi del Ministero dei lavori pubblici ha esaminato i rendiconti di spesa delle somme incassate e il reinvestimento delle stesse da parte dei comuni;

che dalla suddetta analisi è emerso innanzitutto che oltre 2.000 comuni non hanno inviato al Ministero i rendiconti;

che comunque dei pochi dati disponibili appare rilevante che oltre il 50 per cento delle somme riscosse venga assorbito dai bilanci comunali senza alcuna destinazione alla sicurezza e alla educazione stradale e soprattutto alla didattica dei giovani specie quelli alla guida dei motorini,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo abbiano impartito precise norme in ordine al reinvestimento delle somme riscosse per infrazione al codice della strada elevate dalle polizie municipali;

se viceversa la discrezionalità delle amministrazioni comunali induca le stesse ad impinguare esclusivamente le casse comunali;

se non ritengano opportuno emanare apposite direttive intese alla educazione e alla sicurezza stradale allo scopo di favorire anche un'opera di prevenzione mediante l'utilizzo delle somme introitate dai comuni:

quali provvedimenti intenda adottare il Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane nei confronti di quegli enti locali che non hanno inviato i rendiconti di spesa delle somme riscosse.

(4-07020)

(15 luglio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale di questo Ministero, ha comunicato che la regolamentazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie è contenuta nell'articolo 208 del nuovo codice della strada, integrato dagli articoli 392 e 393 del regolamento.

La *ratio* della regolamentazione stessa sta nel distribuire le somme ricavate per far fronte al meglio possibile alle varie esigenze della circolazione, preventive e successive.

L'articolo 208 fissa le finalità per il raggiungimento delle quali devono essere attribuiti i proventi.

In ordine ai proventi spettanti agli enti locali le finalità da perseguire sono, oltre a quelle indicate per i proventi spettanti allo Stato (in particolar modo quelle afferenti alla sicurezza ed alla educazione stradale) quelle riguardanti il miglioramento della circolazione, il potenziamento della segnaletica, la redazione dei piani urbani del traffico e la fornitura dei mezzi tecnici necessari alla Polizia stradale di competenza dei detti enti locali per espletare i loro compiti istituzionali.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

I proventi stessi vengono ripartiti con gli adempimenti previsti dall'articolo 392 del Regolamento di esecuzione.

Tale norma stabilisce che, per le somme introitate e per le spese effettuate, gli enti locali devono fornire a questo Ministero il rendiconto finale delle entrate e delle spese, ma non prevede un meccanismo sanzionatorio in caso di mancato invio del rendiconto al Ministero stesso.

Tuttavia il predetto ispettorato ha formalmente invitato i comuni inadempienti a provvedere in tal senso ed inoltre, in ordine al reinvestimento delle somme riscosse per infrazioni al codice della strada, ha fatto presente che il citato articolo 208 offre una disciplina puntuale ed esaustiva per cui non ritiene necessario impartire precise norme e direttive in proposito.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

MONTELEONE. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che l'ennesimo incidente verificatosi nei giorni scorsi, con la morte di tre giovani, ripropone con urgenza la necessità di riadeguare la strada statale n. 99 che collega la città di Matera ad Altamura;

che analoga pericolosità si riscontra sulla statale n. 96, tratto di prosecuzione da e per Bari;

che numerose sollecitazioni anche istituzionali non hanno sortito, in passato, l'interessamento del Governo al suddetto problema;

che gli stessi sindaci di Matera e Bari hanno intrapreso un'azione comune, rimasta ancora senza risposta, per ottenere dal Ministero dei lavori pubblici l'adeguamento delle due arterie;

che un altro pericoloso incidente verificatosi in questi giorni ripropone anche la necessità di interventi urgenti per adeguare carreggiata, pavimentazione, segnaletica ed impianti semaforici sulla strada statale n. 175, in particolar modo in corrispondenza dei centri abitati di Serra Marina e Metaponto Borgo, frazioni di Bernalda (Matera);

che la suddetta strada statale n. 175 costituisce la via obbligata di collegamento fra la strada statale n. 106 Ionica e la città di Matera;

che gli impegni assunti per raddoppiare nel tratto ionico-lucano la strada statale n. 106 Ionica dall'ex Ministro dei lavori pubblici, Antonio Di Pietro, rispondendo all'interrogazione dello scrivente 4-00974 del 4 luglio 1996, a tutt'oggi non sono stati mantenuti,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda adottare per garantire in tempi brevi il riadeguamento della viabilità statale di collegamento da Matera a Bari e la realizzazione di un accesso alla città di Matera, così come previsto dal Piano regolatore generale;

quali provvedimenti si intenda adottare per garantire alla strada statale n. 175 adeguata rispondenza alle esigenze di collegamento fra il

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Metapontino e Matera oltre che la sufficiente sicurezza per autovetture e passanti, specie in corrispondenza dei centri abitati di Serra Marina e Metaponto Borgo;

per quali motivi l'ANAS non abbia ancora provveduto ad appaltare i lotti per il raddoppio della strada statale Ionica, così come era stato assicurato dal Ministero dei lavori pubblici in risposta ad altra interrogazione.

(4-04556)

(5 marzo 1997)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione in oggetto, l'ente ANAS riferisce quanto segue.

Il tratto di strada statale 175, che insieme alla strada statale 380 costituisce il collegamento del Metapontino con Matera, si presenta attualmente in condizione di buona percorribilità con una carreggiata stradale di metri 7,5 di larghezza, mentre solo il tratto compreso tra l'innesto con la statale 380, al chilometro 18 + 800, e fino al chilometro 22 + 000 risulta avere una carreggiata di circa metri 6.

Il suddetto ente riferisce che il Compartimento della viabilità di Potenza, nel tratto suindicato, ha redatto una perizia per l'adeguamento della statale, per un importo di 1,5 miliardi, che potrà essere inserito nei prossimi programmi compartimentali. L'ANAS precisa che lo stato di manutenzione della pavimentazione e la segnaletica, sia verticale che orizzontale, sono state adeguate a quanto previsto dal nuovo codice della strada.

Per quanto attiene al transito nei centri abitati di Serra Marina e di Borgo Metaponto (frazioni del comune di Bernalda), il succitato ente precisa che la competenza all'istallazione e manutenzione della segnaletica e semafori risulta, ai sensi del vigente codice della strada, debba essere effettuata dai comuni ai quali appartengono le frazioni suddette.

Sempre secondo l'ente l'itinerario Bari-Altamura-Matera non presenterebbe carattere di pericolosità, anche se offre uno scarso livello di servizio in quanto la sezione stradale è inadeguata in rapporto al volume di traffico ed all'importanza dell'itinerario. Attualmente risulta organizzato a quattro corsie soltanto un breve tratto che attraversa la zona industriale di Bari ed il comune di Modugno.

Anche la variante esterna all'abitato di Toritto, a quattro corsie, è praticamente ultimata, ma non ancora agibile in quanto non è stato ancora possibile dare come ultimati i lavori a causa del fallimento dell'impresa appaltatrice.

Il compartimento ANAS di Bari ha partecipato ad una riunione con tutte le amministrazioni comunali interessate all'ammodernamento a quattro corsie dell'itinerario Bari-Modugno-Bitetto-Palo del Colle-Toritto-Altamura-Matera; in detta riunione sono state esposte tutte le problematiche da risolvere per giungere all'ammodernamento dell'itinerario, ma non è stato possibile dare assicurazione sul completo finanziamento dell'opera.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Attualmente le previsioni di finanziamento sono le seguenti:

il piano triennale 1997-1999 prevede la spesa di lire 45 miliardi per l'ammodernamento del tratto di strada statale tra i chilometri 81 + 300 e 85 + 000 facente parte della variante di Altamura;

il IV stralcio, attuativo del piano decennale 1996, prevede la spesa di lire 35 miliardi per l'ammodernamento del tratto della strada statale 99 compreso tra i chilometri 10 + 150 e l'innesto con la strada statale 96.

La progettazione dei suddetti interventi è a livello di progetto di massima ed il compartimento di Bari ha attivato le procedure per l'istruttoria formale del V.I.A.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

MONTELEONE. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che nella previsione di raddoppio della strada statale Ionica n. 106, nel tratto che congiunge il comune di Novasiri (Matera) alla regione Calabria, l'ANAS ha deciso uno spostamento a monte del tracciato;

che a tale previsione si è opposta la sezione Coldiretti di Novasiri, che in data 18 novembre 1993 ha inviato una nota all'ANAS, al Presidente del Consiglio dei ministri, al presidente della giunta regionale della Basilicata e ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali chiedendo di conoscere le motivazioni del predetto spostamento;

che a tale nota non è mai stata fornita alcuna risposta da parte degli organi competenti;

che la decisione assunta dall'ANAS comporterebbe un'enormità di spesa (circa 200 miliardi di lire) rispetto a soluzioni diverse e peraltro risulterebbe poco funzionale ed oltrettutto lesiva degli interessi archeologici in contrada Pantanello;

che altre soluzioni (percorso lungo il tratturo regio con innesto nelle vicinanze del torrente Pantanello e deviazione dell'attuale strada statale n. 106 attraverso il foglio n. 106 – azienda Lunati, prima del torrente Toccacielo, con innesto sul tratturo regio fino al compartimento di Catanzaro), prospettate dalla stessa Coldiretti, eviterebbero un aggravio di spesa, non rendendo necessarie opere in galleria e viadotti con una maggiore lentezza nella realizzazione,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali ragioni l'ANAS abbia deciso lo spostamento a monte del tracciato della strada statale Ionica nel tratto considerato;

quali provvedimenti si intenda adottare per garantire congruità di spesa rispetto alla funzionalità del tracciato da realizzare;

Fascicolo 61

se non sia il caso di ammettere, in occasione della prossima Conferenza di servizio che definirà le modalità di realizzazione del raddoppio in territorio di Novarisi, una rappresentanza allargata a quelle organizzazioni locali che hanno suggerito ipotesi diverse di realizzazione ed apparentemente più funzionali.

(4-07733)

(24 settembre 1997)

(4 dicembre 1997)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che in data 27 aprile 1990 venne redatto il progetto esecutivo generale per l'adeguamento a quattro corsie della strada statale 106 «Jonica» nel tratto di giurisdizione del compartimento ANAS di Potenza, suddiviso in nove lotti.

I lotti I, II, III e IV costituiscono la variante all'abitato di Nova Siri Scalo, estesa per circa 5 chilometri ed un percorso che aggira a monte l'abitato stesso.

Tale soluzione venne a suo tempo studiata di concerto con l'amministrazine comunale; l'obiettivo fu quello di evitare interferenze con il centro abitato a causa della intensa edificazione sviluppatasi ai margini dell'attuale percorso della statale, nonchè con zone interessate da ritrovamenti archeologici.

L'ANAS riferisce infine che la recente normativa VIA per la progettazione di infrastrutture come quelle in questione impone che la soluzione a suo tempo ipotizzata venga confrontata con tutte le possibili alternative di tracciato, ivi compresa quella prospettata dalla Coldiretti; quindi, prima di procedere alla progettazione definitiva, il Compartimento ANAS della Viabilità per la Basilicata, inviterà l'amministrazione comunale di Nova Siri a formulare quelle ipotesi di attraversamento che in via preliminare si ritengano compatibili con la pianificazione territoriale ed al tempo stesso con la salvaguardia di aree di pregio storico ed ambientale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

MORO, VISENTIN. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Per sapere quali siano i motivi per cui l'amministratore delegato dell'Anas dottor Giuseppe D'Angiolino non abbia ancora firmato la variante relativa ai lavori di costruzione del collegamento stradale Piandipan-Sequals in provincia di Pordenone.

Si tratta di interventi riguardanti la viabilità principale della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, di vitale interesse per le popolazioni e le attività produttive.

Gli interroganti ormai da mesi intervengono direttamente presso la sede dell'Anas di Roma per conoscere da vicino gli sviluppi dell'opera

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

ricevendo risposte dilatorie legate essenzialmente ai troppi impegni dell'amministratore delegato.

La perizia è stata trasmessa alla regione autonoma Friuli-Venezia Giulia in data 15 dicembre 1995 e da questa all'Anas di Trieste in data 15 gennaio 1996 ed inviata, con parere favorevole, all'Anas di Roma l'11 marzo 1996. Le richieste di integrazioni sono state inviate in data 5 settembre 1996.

In pratica non ci sono stati ulteriori sviluppi per oltre un anno, il che fa pensare ad una scarsa attenzione ad un problema bloccato non per ragioni tecniche.

Si chiede infine di conoscere se esistano atti di altro genere ostativi all'approvazione definitiva della richiamata perizia.

(4-05888)

(20 maggio 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che in data 29 maggio 1997, protocollo n. 3897, è stata firmata la disposizione che approva la perizia di variante tecnica relativa ai lavori di costruzione del collegamento stradale tra la strada statale n. 13 a Piandipian e la strada statale n. 461 a Sequals in provincia di Pordenone.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

MULAS. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente. – Premesso:

che le problematiche inerenti lo sviluppo della viabilità locale coinvolgono sempre più i diversi aspetti della realtà sociale ed economica della Sardegna, apportando di riflesso gravi squilibri al normale svolgimento della vita civile;

che in risposta ad una precedente interrogazione dello scrivente, presentata per sollecitare il completamento in Sardegna della Abbasanta-Benetutti-Olbia (strade statali nn. 128, 198 e 442), il Ministro rispondeva, in base ai dati fornitigli dall'ANAS, che su tale itinerario era in corso di realizzazione una strada a scorrimento veloce a cura delle amministrazioni provinciali competenti per territorio;

che anche nel piano decennale dell'ANAS per quanto concerne le priorità per la viabilità dell'isola è stato previsto il completamento di tale strada:

che tale tracciato è di importanza vitale in modo particolare per tutta la zona del Goceano, area geografica interna fortemente penalizzata perchè distante dal mare e quindi da quella fonte di sostentamento quale è il turismo;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che contrariamente a tutte le affermazioni e promesse risulta invece che detto tratto di strada non sia stato completato e che la provincia di Sassari non abbia presentato il progetto per il tratto Osidda-Alà dei Sardi,

si chiede di conoscere:

se risponda a verità che non è stato presentato in tempo utile il suddetto progetto e sono stati persi i relativi finanziamenti;

se non si ritenga opportuno, considerati i gravi danni che altrimenti potrebbero ulteriormente ripercuotersi sulle popolazioni del Goceano, accelerare presso il compartimento dell'ANAS competente la soluzione di questo problema, al fine di iniziare quanto prima i lavori di completamento di tale indispensabile arteria;

se inoltre non si ritenga opportuno inserire nel summenzionato piano d'intervento una strada scorrevole fra tale tracciato e il comune di Ozieri, sede di un importante presidio ospedaliero di utenza del Goceano, nonchè il comune di Nule, unico centro del Goceano non collegato direttamente con tale arteria.

(4-06010)

(22 maggio 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale delle Strade, con nota n. 1656/1800/1814 in data 4 luglio 1997, fa presente che la realizzazione della strada a scorrimento veloce Abbasanta-Benetutti-Olbia è di competenza dell'amministrazione di Sassari.

Per quanto attiene l'ultimo tratto, ancora da realizzare, l'ANAS fa presente che lo stesso è stato inserito nel Piano operativo plurifondo (POP), co-finanziato dalla regione Sardegna, dallo Stato, dalla Comunità europea e dall'ANAS stessa insieme ad altri interventi sulle statali n. 597 e n. 291.

È previsto un finanziamento di 137,02 miliardi che, secondo detto Ente, non potrà però essere sufficiente per la realizzazione di tutti gli interventi menzionati. La regione Sardegna, come responsabile del piano POP nei confronti della Unione europea, ha più volte manifestato l'intenzione di utilizzare i fondi summenzionati per completare la nuova strada Sassari-Alghero, ritenuta arteria di primaria importanza per lo sviluppo e la sicurezza della circolazione nel Nord Sardegna, in considerazione del traffico giornaliero medio e della elevata percentuale presente nel bacino di utenza in cui ricade tale tratto rispetto all'itinerario proposto nell'atto ispettivo.

L'ANAS ha, pertanto, richiesto alla regione Sardegna di confermare con atto ufficiale detto intervento ed ha fatto presente che per poter provvedere ai richiesti interventi, volti al completamento del collegamento tra i comuni di Ozieri e Nule, occorrerà che la strada stessa venga preventivamente statizzata.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

PELELLA. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che nel novembre del 1990 ebbero inizio i lavori per la realizzazione, nella città di Torre del Greco (Napoli), della sede del comando intermedio dei carabinieri;

che concessionaria di tali lavori era la Servizi tecnici spa;

che i lavori suddetti proseguirono, quasi ininterrottamente, fino al settembre del 1992, periodo in cui gli stessi furono interrotti per consentire l'approvazione, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di una perizia di variante tecnica suppletiva al primitivo progetto dell'opera;

che la suddetta variante fu approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel luglio del 1993 e recepita nel decreto ministeriale n. 500 del marzo 1995;

che il costo dell'intervento fu, conseguentemente, rideterminato e fissato in lire 6.599.385.535;

che all'atto della succitata sospensione l'opera era stata realizzata per circa il 90 per cento mancando, per il suo pieno completamento, di parti quali gli impianti idrici ed elettrici, la pavimentazione e rifiniture interne ed esterne;

che ad oggi non sono ripresi i lavori per il completamento della struttura in questione per cause sostanzialmente derivanti da:

- a) insorgenza di contenzioso economico tra la suddetta società concessionaria Servizi tecnici spa e la De Lieto spa, ditta appaltatrice dei lavori, contenzioso derivante da mancato pagamento alla ditta appaltatrice di lavori già svolti, per maggiori costi e per danni che la stessa avrebbe subito per la sospensione dei lavori;
- b) mancata formale restituzione da parte dei competenti tecnici del provveditorato alle opere pubbliche di Napoli e dello stesso direttore dei lavori alla De Lieto spa, concessionaria dei lavori, delle schede tecniche attestanti l'esecuzione di perizia sulle opere realizzate;

che la città di Torre del Greco è parte di un'area della provincia di Napoli dove significativa è stata ed è la presenza di criminalità organizzata e di microcriminalità con interferenze e condizionamenti della vicenda economica e sociale non solo di Torre del Greco ma dello stesso territorio circostante,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere affinchè sia resa possibile la ripresa dei lavori per il completamento della struttura in questione;

se lo stesso non reputi utile verificare l'esistenza o meno di responsabilità del provveditorato alle opere pubbliche di Napoli in relazione al ritardo che si registrerebbe nell'espletamento di compiti e nell'adozione di atti relativi all'opera in questione di competenza del suddetto provveditorato, concorrendo, forse, tale ritardo a determinare la mancata ripresa dei lavori in questione.

(4-02932)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, la Direzione generale dell'edilizia statale e SS.SS ha comunicato che con decreto ministeriale n. 1774 del 3 dicembre 1996, registrato alla Corte dei conti il 7 aprile 1997, reg. 1 foglio 135, è stata approvata la perizia di variante per la costruzione della sede del Comando dei Carabinieri di Torre del Greco dell'importo complessivo di lire 7.576.699.916.

La ripresa dei lavori ha subito dei ritardi, in quanto la società concessionaria ha provveduto a rescindere il contratto con la ditta appaltatrice ed ha in corso le procedure per il riaffidamento dei lavori.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

PERA. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che non esistono adeguati collegamenti autostradali tra la costa toscana ed il Nord Italia;

che l'assessore ai trasporti della regione Toscana, onorevole Tito Barbini, ha rifiutato l'offerta di 4.000 miliardi del presidente della Salt (Società autostrade Liguria-Toscana), Francesco Baudone, per la costruzione della Versilia-Modena, che consentirebbe un collegamento scorrevole con l'Emilia Romagna e con le altre zone economicamente più avanzate in Italia:

considerato:

che tale offerta non prevede alcuna spesa per gli enti pubblici, ma solo finanziamenti privati per la realizzazione dell'opera;

che, grazie all'imprenditoria privata, si sta realizzando l'adeguamento della Livorno-Civitavecchia per completare il collegamento diretto e sempre più necessario lungo la dorsale tirrenica tra Genova e Roma;

che la realizzazione della Viareggio-Modena, insieme al completamento della Livorno-Civitavecchia, consentirebbe inoltre di decongestionare la Firenze-Bologna,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario adottare provvedimenti finalizzati alla creazione di collegamenti diretti tra la costa toscana ed il Nord Italia, in particolare sollecitando la realizzazione della Viareggio-Modena;

se non consideri opportuno prevedere inoltre la stesura di un protocollo con gli altri enti competenti che preveda interventi minori per la viabilità nelle zone della provincia di Lucca.

(4-05285)

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione in oggetto indicata, l'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che la legge n. 492 del 1975 all'articolo 18-bis, vieta la costruzione di nuovi percorsi autostradali.

Pertanto, il collegamento autostradale fra Viareggio e Modena, rientrando nella fattispecie delle nuove costruzioni autostradali, non è stato compreso dall'ANAS in alcun piano per la viabilità autostradale.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

PERUZZOTTI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che il tratto autostradale che collega la barriera di Milano-Lainate con l'immissione della Alessandria-Gravellona Toce, denominato autostrada dei Laghi, quotidianamente è teatro di incidenti spesso mortali dovuti all'eccezionale numero di veicoli che quotidianamente si immettono sull'importante nodo stradale per raggiungere Milano dal vicino Piemonte e dalla provincia di Varese;

che questa autostrada costruita negli anni '20, una delle prime al mondo, non è mai stata concretamente potenziata;

che solo recentemente si sta provvedendo alla costruzione della terza corsia sacrificando però la corsia di emergenza, con le conseguenze facilmente immaginabili per la sicurezza degli automobilisti;

che nelle ore di punta del traffico i comuni mortali sono costretti a estenuanti code di ore per poter coprire un tragitto di una trentina di chilometri;

che con i lavori di completamento della terza corsia peraltro non ancora ultimati i mezzi di soccorso e della polizia stradale potranno intervenire solo dal cielo con elicotteri in caso di incidenti,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano di dover effettuare un deciso intervento per verificare la veridicità di quanto esposto;

quali provvedimenti intendano prendere nell'immediato per risolvere la vergognosa situazione;

se in occasione dell'apertura al traffico della terza corsia sia stato previsto un potenziamento del servizio di elisoccorso nonchè quello del gruppo volo della polizia di Stato e dei vigili del fuoco;

se non ritengano che questa paradossale situazione non debba essere risolta creando un percorso parallelo *ex novo* al fine di evitare che l'esasperazione degli utenti sfoci in gravi turbative dell'ordine pubblico.

(4-02456)

Fascicolo 61

PERUZZOTTI. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e di grazia e giustizia. – Premesso:

che l'autostrada Milano-Laghi, continua ad essere scenario di incidenti spesso drammatici, che si verificano con frequenza costante sia allo svincolo di Busto Arsizio – dove sono in corso i lavori per l'ampliamento del ponte – sia nel tratto Gallarate-Lainate;

che nel tratto Gallarate-Lainate la creazione di una terza corsia a scapito della corsia di emergenza, anzichè facilitare lo scorrimento dei veicoli ha determinato code lunghissime nelle tre corsie, tali da impedire il transito e l'intervento tempestivo dei mezzi di soccorso stradale, quando si verificano gli incidenti,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano fare quanto è in loro potere per effettuare le seguenti verifiche:

quali siano le responsabilità tecniche (errori di valutazione) nella progettazione dell'ampliamento dell'autostrada in parola,

se non vi siano responsabilità penali, considerando che la soppressione della corsia di emergenza si è rivelata estremamente pericolosa, poichè le tre corsie sembrano essere troppo strette per il traffico che si articola giornalmente.

(4-06428)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. (*) – In merito alle interrogazioni in oggetto, si fa presente che l'Ente nazionale per le strade ha comunicato che l'intervento di ampliamento in sede del tratto Milano-Gallarate della A8 (che ha comportato la trasformazione in corsia di marcia della preesistente corsia di emergenza unitamente alla realizzazione di banchine di sosta ravvicinate e più ampie di quelle tradizionali), è stato eseguito dalla concessionaria Società Autostrade Spa per adeguare la capacità della struttura agli elevati volumi di traffico e risolvere i conseguenti gravi problemi di viabilità.

Il traffico, sul tratto in argomento, ha raggiunto valori dell'ordine di 80.000 veicoli medi giornalieri bidirezionali, con punte giornaliere di oltre 100.000 veicoli, di cui il 15 per cento circa è costituito da veicoli pesanti; la distribuzione del traffico sull'arco delle 24 ore, data la grande rilevanza dei movimenti pendolari feriali verso Milano, presenta inoltre ricorrenti concentrazioni in orario lavorativo.

L'ampliamento della Milano-Gallarate, realizzato nell'ambito del Progetto Malpensa 2000, ha di fatto consentito di incrementare la portata di servizio, elevare la scorrevolezza del flusso veicolare ed aumentare le distanze di sicurezza fra i veicoli in marcia per effetto della riduzione dei movimenti di congestione: infatti, a lavori ultimati, la capacità delle strutture è aumentata del 40 per cento, si è registrata una netta riduzione del numero delle ore di congestione del traffico ed inoltre le percentuali

^(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

di incidenti, la fluidità e la sicurezza, sulla Milano-Galarate, risultano in miglioramento.

Inoltre, l'assenza della corsia di emergenza non ha creato difficoltà di pronto intervento; infatti, in caso di incidenti, le operazioni di soccorso si svolgono – d'intesa con la Polizia stradale – in modo tale da consentire il ripristino della corsia di passaggio laterale.

L'Ente in parola riferisce altresì che l'ampliamento in sede dell'arteria di che trattasi costituisce la prima fase di un programma di potenziamento della stessa che prevede la realizzazione della classica corsia aggiuntiva; in particolare l'Ente stesso in data 8 febbraio 1998 ha rilasciato la validazione tecnica del relativo progetto e, in data 12 giugno 1997, questo Ministero ha autorizzato la regione Lombardia a procedere all'accertamento di conformità urbanistica, previo invio del progetto ai comuni interessati.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

PETTINATO. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente. – Premesso:

che il Consorzio autostradale Palermo-Messina ha proposto la realizzazione, oltre che di quello già previsto dal progetto, di un ulteriore svincolo in località «Tardara» nel territorio comunale di Tusa, tra gli abitati di Milianni e Castel di Tusa;

che la realizzazione di tale variante alla bretella di collegamento con la strada statale n. 113, oltre a compromettere in modo irreparabile il contesto paesaggistico dell'area, sarebbe possibile solo in violazione dei vigenti strumenti urbanistici;

che il centro abitato di Tusa e le sue frazioni, a fronte di una popolazione complessiva di 3630 abitanti (censimento 1991), si troverebbe ad avere due collegamenti autostradali distanti tra loro solo pochi chilometri (uno in località Tardara e l'altro in località Torremuzza);

che la realizzazione dello svincolo in località Tardara, oltre ad impegnare una notevole porzione di territorio, imporrebbe un ulteriore tratto autostradale a cielo aperto di 1,5 chilometri,

si chiede di sapere:

se non si ritenga più opportuna la prosecuzione della galleria in contrada Croce del Morto evitando il tratto autostradale di 1,5 chilometri in contrada Tardara a tutela di un territorio di marcata valenza paesaggistica e naturalistica;

se non si ritenga eccessivo prevedere ben due accessi autostradali per un paese di 3630 anime;

se, a fronte di rilevanti costi economici, l'ipotesi di variante non sia da ritenere inutile, oltre che dannosa per l'economia di un territorio che fa delle bellezze paesaggistiche ed ambientali il cardine del proprio sviluppo economico ed occupazionale.

(4-06482)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RISPOSTA. – In risposta alla interrogazione l'ANAS ha fatto presente che nel tratto di completamento dell'A/20 Messina-Palermo, da Caronia a Cefalù, erano già previsti nel progetto esecutivo, approvato con decreto ministeriale n. 2334 del 21 luglio 1977, gli svincoli di Stanto Stefano di Camastra, di Tusa e di Castelbuono, necessari a favorire l'ingresso in autostrada dai comuni rivieraschi siti sulla statale 113 e da quelli delle zone interne.

In particolare lo svincolo di Tusa, sito al chilometro 135, in località Tardara del comune di Tusa, è collegato alla statale 113 in prossimità di Castel di Tusa e in prossimità delle provinciali n. 176 e 177.

Lo stesso ente comunica che all'atto dell'aggiornamento del progetto lo svincolo di Tusa, pur restando ubicato nella stessa zona prevista dal progetto del 1977, ha subito lievi modifiche nel tracciato della bretella di collegamento con la statale 113 a causa di un notevole dissesto geologico posteriore al 1977. Tali modifiche hanno portato ad uno spostamento del collegamento, peraltro di lunghezza minore passando dai 3 chilometri previsti ai circa 2 chilometri attuali. Tale collegamento risulterà più rispettoso verso il paese in quanto passerà più lontano dal centro di Castel di Tusa.

L'ANAS fa presente che l'eventuale soppressione dello svincolo di Tusa porterebbe ad un tratto di autostrada di circa 20 chilometri (S. Stefano di Camastra - Castelbuono), sotteso da numerose e lunghe gallerie, senza alcuna uscita, penalizzando la possibilità di accesso all'autostrada dalla zona costiera e dall'entroterra.

Relativamente all'ipotesi di prolungare la galleria prevista in contrada Croce del Morto, nel tratto di circa 1,5 chilometri da realizzare a cielo aperto in località Tardara, località scelta per lo svincolo di Tusa, lo stesso ente evidenzia che una tale soluzione, comporterebbe la realizzazione di una galleria lunga circa 5 chilometri con disagi per l'utenza, aggravio di oneri economici e impatto negativo per la discarica dei materiali di risulta dello scavo della galleria.

Per quanto sopra evidenziato l'ANAS conferma la scelta progettuale attuale dello svincolo di Tusa, con la sola modifica dello spostamento della bretella di collegamento con la statale 113.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RI-PAMONTI, SARTO, SEMENZATO. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente. – Premesso:

che in Sicilia, in provincia di Messina, da circa un quarto di secolo sono iniziati i lavori di realizzazione di tre porti: il porto di Capo d'Orlando, il porto di Sant'Agata Militello e il porticciolo di Giardini Naxos;

Fascicolo 61

che il rapido completamento dei porti rappresenta una necessità economica, in quanto la loro realizzazione promuove l'economia turistica favorendo i collegamenti via mare, e una necessità ambientale in quanto solo il completamento delle strutture potrà salvaguardare dall'erosione le spiagge circostanti;

che la provincia di Messina ha in programma un piano per la realizzazione di altri quattro approdi e anche le amministrazioni comunali della provincia stanno programmando ampliamenti delle strutture portuali già esistenti: l'amministrazione comunale di Capo d'Orlando ha in progetto l'ampliamento del porto, in cui lavori di realizzazione, avviati nel lontano 1972, non sono mai stati ultimati e sono costati finora oltre 10 miliardi;

che l'approvazione del progetto di ampliamento sopra menzionato richiederebbe la preventiva adozione di una variante urbanistica di un piano regolatore, quindi l'*iter* tecnico-amministrativo richiederebbe tempi lunghissimi;

che il costo previsto per l'ampliamento del porto di Capo d'Orlando ammonta ad oltre 33 miliardi, quando per il solo completamento ne basterebbero 18;

che il previsto ampliamento dello specchio portuale dell'approdo di Capo d'Orlando dovrebbe servire a ospitare 1.400 imbarcazioni mentre l'attuale struttura era destinata ad ospitarne 500, eventualmente estendibili a 950 con l'installazione di strutture mobili;

che la necessità di un ampliamento della struttura non è supportata da nessuna indagine di mercato ma al contrario le esperienze già vissute nelle zone limitrofe lanciano segnali opposti; infatti l'approdo di Portorosa, a poca distanza da Capo d'Orlando, è stato dimensionato per circa 700 posti barca e versa in grave crisi;

che l'inserimento di qualsiasi nuova opera sulle coste deve essere preceduto da una rigorosa valutazione di impatto ambientale, così come prevista dalla legge,

si chiede di sapere:

se gli organi competenti abbiano già effettuato delle serie e rigorose valutazioni di impatto ambientale;

se non ritengano irresponsabile la scelta di investire nuove risorse ampliando e realizzando nuovi approdi invece di investire sulle strutture già esistenti;

se non ritengano necessario attivare iniziative per sollecitare gli organi competenti a completare quanto già previsto da un quarto di secolo.

(4-05659)

(7 maggio 1997)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione, l'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo ha precisato che l'atto ispettivo in questione tratta materia trasferita per competenza alla regione Sicilia, alla quale spetta ogni attività di programmazione.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Peraltro, l'Amministrazione regionale, ai sensi degli articoli 17 e 50 della legge regionale 29 aprile 1985, n. 21, modificata dalla legge regionale 12 gennaio 1993, n. 10, può avvalersi dell'opera del citato Ufficio per la progettazione e la direzione delle opere marittime e portuali, nonchè per l'espletamento di attività di consulenza tecnica su progetti di importo non superiore a lire 3 miliardi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

PREIONI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Si chiede di sapere quale risposta intenda dare l'ANAS alla seguente lettera del sindaco del comune di Crevoladossola (Verbano Cusio Ossola):

«Prot. 3771

Al Compartimento ANAS per il Piemonte Via Taluccio 10100 Torino

e.p.c. ...Omissis...

Oggetto: Strada Statale della Valle Antigorio e Formazza. Apertura Galleria di Pontemaglio. Collegamento con la località Pontemaglio, Direzione Crodo-Crevoladossola.

Si fa seguito alle precedenti intercorse intese con Codesto Compartimento ANAS circa la fattibilità della soluzione del collegamento in oggetto che si renderà necessario con la prossima apertura della "Galleria di Pontemaglio".

Tuttavia, nonostante le intese intercorse e gli impegni assunti dal Compartimento ANAS, a tutt'oggi non è dato conoscere in concreto quali certezze sussistano circa i tempi e i modi di realizzazione del prospettato collegamento alternativo con la località Pontemaglio.

L'apertura della "Galleria di Pontemaglio" non soltanto priverà quest'ultima località della accessibilità diretta dalla Statale della Valle Antigorio, in direzione Crodo-Crevoladossola, ma in assenza della promessa strada alternativa, si potranno a Nostro giudizio determinare condizioni di pericolo per la circolazione stessa all'interno della nuova galleria.

Si ponga attenzione al fatto che nella tratta di prossima apertura non sussisteranno limitazioni di circolazione e la galleria verrà percorsa anche da mezzi agricoli che interferiranno con la circolazione di mezzi più veloci e anche pesanti.

Per le ragioni esposte occorre che l'ANAS confermi gli impegni assunti e rassicuri questo Comune sui tempi e modi di realizzazione della viabilità alternativa già prospettata.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

In assenza di tali rassicurazioni permangono le forti perplessità di questo Comune in vista della prossima apertura della galleria per le ragioni di percorribilità e sicurezza che si verranno conseguentemente a determinare.

Si confida di ottenere da codesto Spettabile Compartimento le rassicurazioni che con urgenza si richiedono.

Distintamente

Il Sindaco». (4-05507)

(29 aprile 1997)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per le strade, con nota n. 1696-1727 del 24 giugno 1997, ha fatto presente che l'apertura della galleria di Pontemaglio è stata rinviata poichè la caduta di un masso dalla cava soprastante, di proprietà del comune di Crevoladossola, ha determinato l'opportunità di eseguire preliminari accertamenti di messa in sicurezza.

Ultimati tali accertamenti, sarà possibile aprire al traffico tale galleria.

Al fine di garantire un certo grado di sicurezza ai mezzi lenti che percorrono la stessa galleria, è stato istituito provvisoriamente un limite di velocità di 50 chilometri l'ora, nonchè apposita segnaletica di pericolo.

L'ANAS ha riferito altresì che la problematica sollevata con l'atto ispettivo verrà risolta mediante la realizzazione di una rampa che permetterà ai mezzi lenti, diretti alla frazione di Pontemaglio, di uscire dal tratto stradale che si immette nella suddetta galleria e per cui il competente Compartimento ANAS di Torino dovrà redigere opportuna perizia.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ${\bf B}{\tt ARGONE}$

(4 dicembre 1997)

PREIONI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che il 12 dicembre 1993 è crollato, in località Paiesco, un ponte sulla strada statale n. 337 della Valle Vigezzo (provincia del Verbano-Cusio-Ossola), che è stato temporaneamente sostituito con una struttura provvisoria in ferro che permette (e con molta difficoltà) il transito a solo senso unico alternato;

che è stato predisposto un progetto per il rifacimento del ponte con un costo di lire 1.330.000.000;

che risulta che il progetto stesso non sia stato finanziato nè inserito nei programmi dell'ANAS per la sistemazione della predetta strada statale n. 337, in più punti in condizioni critiche,

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di dover intervenire con urgenza sugli organismi competenti al fine di ripristinare al più presto il ponte predetto; quali si ritengano essere i tempi necessari per procedere all'appalto delle opere e conseguentemente i tempi di ultimazione del manufatto.

(4-06021)

(27 maggio 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione l'Ente nazionale per le strade, con nota n. 1657/1698/1702/1728 in data 24 giugno 1997, fa presente che la strada statale n. 337 «della Valle Vigezzo» al chilometro 8+400 si sviluppa a mezza costa con muro di sostegno a valle. Nel corso dell'alluvione del dicembre 1993 detto muro è crollato con conseguente chiusura della strada.

L'ANAS, al riguardo, precisa che il riferimento fatto negli atti ispettivi al crollo di un ponte in località Paiesco appare erroneo in quanto l'evento calamitoso ha colpito esclusivamente detto muro di sostegno.

Il competente Compartimento ANAS di Torino è intervenuto prontamente con la sistemazione provvisoria di due spalle e il varo di travi in acciaio, provvedendo così al ripristino del transito a senso unico alternato a vista, tuttora in esercizio. Nel contempo è stato avviato lo studio di un progetto per la ricostruzione del muro e l'adeguamento della sede stradale con idonee campate ad arco.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

PREIONI. – Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. – Premesso:

che l'installazione di cartelloni pubblicitari ai bordi delle strade costituisce elemento di disturbo nella fruizione del paesaggio;

che la sensibilità degli ambientalisti richiedeva, già dagli anni '20 e '30, la rimozione di tali strumenti di pubblicità, come testimoniato da un articolo pubblicato sul mensile «Le vie d'Italia» n. 8 - agosto 1936 - XIV EF, come qui di seguito riprodotto:

«Gli automobilisti alleati del paesaggio.

Un'originale campagna sta svolgendosi presso gli automobilisti belgi, perchè tutti gli aderenti boicottino sistematicamente gli articoli industriali, le merci e i servizi oggetto di pubblicità cartellonistica lungo determinate strade, ritenute di particolare interesse paesistico. La piaga del cartello-réclame, moltiplicatasi sino a soffocare, e in ogni caso a distur-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

bare con una nota evidentemente stonata, il godimento del paesaggio, della natura e dei monumenti, ha assunto su quelle strade proporzioni allarmanti. In mancanza di organi ufficialmente potenziati per una efficace protezione paesistica, l'iniziativa degli automobilisti belgi appare effettivamente come un'arma non disprezzabile, anche per la pubblicità data a questa campagna e per la pubblica segnalazione dei nominativi che ne sono il bersaglio. Infatti una grande società belga di carburanti si è affrettata a ritirare tutti i suoi tabelloni.

A questo proposito va rilevato che nella stessa America, patria del cartellone pubblicitario, si è iniziato un analogo movimento per la sua abolizione almeno sulle strade più accidentate e tortuose, in seguito all'esito delle statistiche che attribuirebbero una rilevante percentuale d'incidenti alla distrazione sui guidatori cagionata da questi richiami, e alla materiale diminuzione della visibilità utile»,

si chiede di sapere:

per quale motivo, ora che la sensibilità ambientale si è ulteriormente accresciuta, le imprese che gestiscono la posa dei cartelloni pubblicitari abbiano più «potere» di chi tali forme di pubblicità vorrebbe veder rimosse dai bordi delle strade; con particolare riferimento a situazioni individuabili, per quale motivo sia stata consentita la posa di cartelli pubblicitari sulla strada Pavia-Rozzano, lungo il Naviglio, in una zona di particolare interesse paesaggistico.

Premesso inoltre:

che il tratto di superstrada compreso tra lo svincolo di Domodossola (Verbania-Cusio-Ossola) (termine delle due corsie separate) e la galleria di Monte Crevola è già di per sè notevolmente pericoloso per la tortuosità del tracciato e per il restringimento delle corsie;

che gli elementi che possono concorrere a «distrarre» l'attenzione nella guida sono molti: bellezza delle montagne, frequenza degli abitati, abbondanza di segnaletica stradale indicante svincoli, piazzole, fiumi, viadotti, ponti, divieti, pericoli del percorso e tutto quanto la fantasia degli sperperatori di denaro pubblico abbia saputo suggerire,

si chiede di sapere:

quale autorità ed a seguito di quali valutazioni abbia consentito l'installazione, a ridosso della sede stradale, di decine di cartelloni pubblicitari, taluni anche rivolti nel senso di marcia, ma posti sul lato opposto, tali da indurre automobilisti poco pratici della zona – specie se provenienti da sud – a ritenere che la carreggiata sia ad un solo senso di marcia;

quale vantaggio economico abbia conseguito l'amministrazione interessata e se tale vantaggio sia stato comparato con i pur valutabili svantaggi per la sicurezza;

se sia ancora possibile ordinare l'immediata rimozione dei cartelloni pubblicitari.

(4-06628)

(25 giugno 1997)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per le strade ha comunicato che il tratto di strada statale n. 33 «del Sempione» compreso tra lo svincolo di

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Domodossola e la galleria Montecrevola, di recente realizzazione, è a doppio senso di circolazione e soggetto al limite di velocità di 90 chilometri l'ora; la stessa risulta altresì priva di intersezioni a raso ed accessi privati con una pavimentazione in buono stato.

Detto tratto non presenta elementi di pericolosità, sia in relazione alle caratteristiche del tracciato, sia allo stato manutentivo della sede viaria.

Le autorizzazioni relative agli impianti pubblicitari lungo le strade statali vengono rilasisciate dall'ente proprietario, in osservanza delle disposizioni del nuovo codice della strada e, in particolare, degli articoli 47 e seguenti del regolamento che, tra l'altro, consente espressamente il collocamento anche di manufatti bifacciali, non ritenendoli quindi pregiudizievoli per la sicurezza della circolazione stradale.

L'Ente suddetto precisa inoltre che, dall'entrata in vigore dell'attuale codice della strada, non sono state autorizzate nuove concessioni, in attesa che quelle già esistenti – attualmente circa 17 – vengano adeguate alla sopravvenute modifiche normative, riguardanti le distanze minime previste per l'installazione dei mezzi pubblicitari, e sta inoltre procedendo ad una ricognizione degli impianti esistenti con la conseguente rimozione dei mezzi pubblicitari non conformi alle vigenti prescrizioni ed, in particolare, alle disposizioni sulla tutela delle bellezze naturali e paesaggistiche.

Per ciò che concerne il vantaggio economico derivante dalle concessioni stesse, l'ANAS specifica che queste sono state rilasciate non allo scopo di conseguire un vantaggio economico – attesa peraltro l'esiguità dei relativi canoni – ma in base ad un mero principio compensatorio per l'occupazione del suolo pubblico, in relazione alla soggezione dello stesso secondo le disposizioni di legge che nel tempo si sono succedute, in quanto ritenuti atti autorizzati di uso eccezionale o speciale del bene pubblico.

In applicazione delle norme del nuovo codice della strada, pur concretizzandosi l'utilizzo delle aree da parte dei privati come un uso del bene pubblico, è stato radicalmente mutato il criterio di determinazione delle somme dovute che viene correlato al concetto di gestione del bene.

In base ai nuovi principi, pertanto, l'ANAS sta provvedendo alla rivalutazione dei canoni di concessione relativi alla pubblicità sulle strade statali.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE
(4 dicembre 1997)

PREIONI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Si chiede di sapere quale risposta sia stata data alla seguente lettera, portata a conoscenza tra gli altri, anche dello scrivente:

«COMUNE DI RE» Provincia del Verbano-Cusio-Ossola

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Oggetto: richiesta intervento di allargamento strada statale n. 337 in comune di Re.

Prot. N. 1939 Re, lì 10 luglio 1997

Spett.le Spett.le

Ente nazionale per le strade Ente nazionale per le strade Compartimento della viabilità Sezione staccata di Novara per il Piemonte strada statale 32, chilometro Via Talucchi, 7 6,295 **10143 TORINO CAMERI**

Questa amministrazione è venuta a conoscenza dell'impossibilità di realizzare in tempi brevi la variante della strada statale n. 337 della Valle Vigezzo in comune di Re.

Al fine di assicurare il transito veicolare e pedonale sulla predetta strada a salvaguardia della pubblica incolumità, si invita codesto Ente a voler riesaminare la possibilità di realizzare l'intervento di allargamento della predetta strada nel tratto dietro il santuario della Madonna del Sangue.

Sperando nella collaborazione che vorrà prestarsi in attesa di assicurazione in merito si porgono distinti saluti.

> Il Sindaco MINOLETTI VITTORIO».

(4-07151)

(22 luglio 1997)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per le strade ha fatto presente che il progetto relativo alla costruzione della variante all'abitato di Re, compresa tra i chilometri 21+300 e 22+700 della strada statale n. 337 «della Valle Vigezzo», fu approvato dal consiglio di amministrazione dell'Ente medesimo nell'adunanza del 10 settembre 1992, con voto n. 1024.

In tal sede venne stabilito che l'appalto dei lavori doveva essere, considerata l'urgenza, effettuato mediante licitazione privata a termini abbreviati, non appena acquisiti necessari pareri.

L'esecuzione dei relativi lavori, però, non ha avuto luogo a causa della mancata autorizzazione del Ministero dei beni culturali ed ambientali, che ha ritenuto tale intervento lesivo del contesto paesaggistico.

L'ANAS precisa che il competente compartimento di Torino, riscontrando l'aggravamento delle già precarie condizioni di stabilità delle strutture di sostegno a salvaguardia del Santuario della Madonna del Sangue, ha ritenuto indispensabile intervenire con opere atte ad eliminare lo stato di pericolosità dell'attuale stato dell'arteria.

Detto Compartimento, autorizzato dall'Ente e rielaborare il progetto, a suo tempo approvato, sulla base normativa vigente e delle osservazioni prescritte dal Ministero dei beni culturali ed ambientali, sta procedendo in tal senso.

> Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

PREIONI. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. – Si chiede di sapere quali provvedimenti intendano adottare i Ministri interrogati in risposta alla seguente lettera del comune di Macugnaga (Verbano-Cusio-Ossola):

«protocollo n. 5087, Macugnaga, 27 settembre 1997.

Oggetto: strada statale n. 549 di Macugnaga. Lavori urgenti di protezione del piano viabile per l'eliminazione del pericolo incombente di caduta valanghe e massi mediante la costruzione di tratti di galleria in variante tra i chilometri 27+600 e 29+550.

Illustrissimo Presidente della Repubblica onorevole Oscar Luigi Scalfaro, Palazzo del Quirinale 00187 - Roma; Illustrissimo Presidente del Senato senatore Nicola Mancino, Palazzo Madama 00186 - Roma; Spettabile ANAS - Ente nazionale per le strade - Direzione generale, Direzione centrale tecnica, Ispettiva strade ed autostrade - Via Monzambano 10, 00195 - Roma; Spettabile ANAS - Ente nazionale per le strade - compartimento di Torino, via G. Talucchi 7, 10143 - Torino; Al Ministero dei lavori pubblici, Piazzale Porta pia 2, 00198 - Roma; Alla regione Piemonte Assessorato pianificazione territoriale, Corso Bolzano 44, 10121 - Torino; Alla prefettura del Verbano-Cusio-Ossola, via Buonarroti 100, 28048 - Verbania Pallanza.

Con lettera protocollo n. 10992 in data 6 marzo 1991 il compartimento ANAS di Torino, a seguito delle notevoli sollecitazioni ricevute conseguenti i problemi verificatisi sulla statale negli anni precedenti nel tratto in oggetto indicato, trasmetteva la progettazione dell'intervento richiedendone l'approvazione ai sensi delle vigenti disposizioni.

L'amministrazione comunale di Macugnaga, con delibera di consiglio n. 23 in data 22 aprile 1991, provvedeva con tempestività all'approvazione indicando al tempo stesso leggere migliorie al tracciato ed evidenziando la necessità del completamento dell'opera, in conformità ai piani urbanistici già vigenti all'epoca, in considerazione dei notevoli volumi di traffico.

La regione Piemonte, con propria delibera n. 110 resa nell'adunanza del 13 aprile 1992, deliberava di esprimere positiva volontà di intesa con il Ministero dei lavori pubblici ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 richiedendo all'ANAS di dare atto ai suggerimenti formulati dal comune. Altresì, il settore opere pubbliche e difesa del suolo di Novara aveva già espresso il proprio parere favorevole con nota n. 1857 del 12 giugno 1991.

Ad oltre sei anni dall'inizio delle procedure dobbiamo purtroppo rilevare che nessun seguito è stato dato ad un progetto tanto importante per l'eliminazione del pericolo di caduta valanghe e che avrebbe eliminato un tratto particolarmente tortuoso e stretto con opere di sostegno costituite da muri in pietrame, che in alcuni tratti risultano anche crollati (chilometri 28 + 900 circa).

I volumi di traffico turistico, già evidenziati all'epoca, costituiti da circa 200.000 presenze all'anno con punte di 5.000 presenze giornaliere, risultano ora in fase di incremento dovuto al miglioramento della viabilità italiana attuato con la strada statale n. 33 superstrada e quindi al rac-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

cordo con la viabilità autostradale ed a quella elvetica con progressiva apertura del tratto autostradale Sion-Sierre-Brig.

Purtroppo non è più possibile che una strada costruita intorno all'anno 1850 sopporti gli attuali volumi di traffico e la diversa natura dei mezzi di trasporto, in una situazione in cui le opere di protezione del piano viabile sono inesistenti o tali da non offrire alcuna condizione di sicurezza.

È necessario pertanto, in considerazione del grave degrado in cui si trova la strada statale, che si giunga, nel più breve tempo possibile, ad una definizione dell'*iter* burocratico o ad una eventuale integrazione della progettazione, con la certezza di tempi rapidi per l'appalto delle opere.

Si ritiene di evidenziare che sono notevoli le sollecitazioni e le proteste degli abitanti circa la pericolosità della statale e che l'apertura del cantiere potrebbe rappresentare uno sbocco per la grave crisi occupazionale che affligge la zona.

Confidando nella cortese e sollecita collaborazione di tutti gli enti in indirizzo, si resta in attesa di conoscere le eventuali ulteriori approvazioni giunte nel frattempo, lo stato delle procedure ed i tempi circa l'attivazione dell'intervento.

Con l'occasione porgiamo distinti saluti».

(4-07834)

(1° ottobre 1997)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per le strade fa presente che il compartimento ANAS di Torino ha predisposto, sin dal 1991, un progetto di lavori urgenti per la protezione del piano viabile con l'eliminazione del pericolo incombente di caduta valanghe e massi mediante la costruzione di tratti in galleria in variante tra i chilometri 27+600 e 29+500 della strada statale «di Macugnana», poi trasmesso alla regione al fine di acquisire i pareri prescritti di legge.

La regione Piemonte, con nota n. 5992 del 10 agosto 1992, ha inviato la delibera n.110 del 13 aprile 1992 con la quale ha espresso positiva volontà di intesa, subordinata al recepimento delle indicazioni formulate dal comune di Macugnana con delibera n. 21 del 22 aprile 1991.

Tali indicazioni consistevano nel mantenimento di alcune strade comunali, nell'adozione del tracciato individuato nel piano regolatore comunale e nel completamento dell'opera fino al piazzale seggiovia in località Pecetto.

Peraltro l'intervento, il cui importo è stato stimato in lire 50 miliardi, non è stato inserito nei precedenti Piani programmatici dell'Ente, nè in quello attuale 1997-1999, delineato in base alle priorità indicate dalla regione medesima.

Attualmente, il predetto Compartimento ANAS sta procedendo al completamento del progetto di adeguamento sia sotto il profilo formale sia sotto quello tecnico, in previsione di un suo possibile inserimento nei futuri piani programmatici dell'ANAS.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

RECCIA, PACE, MARRI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport. – Premesso:

che in vista del Giubileo sono stati programmati numerosi lavori per lo snellimento del traffico ed il miglioramento della funzionalità delle strutture cittadine di Roma, disponendo costi di progettazione e di realizzazione notevoli;

che è da rilevarsi come fra tutte queste iniziative manchi del tutto quella relativa al progetto (peraltro già auspicato da altri nel passato e tuttavia mai realizzato) della navigabilità del Tevere;

che, in particolare, tale progetto non è soltanto di facile realizzazione ma costituisce anche l'unica via percorribile per la risoluzione dei molteplici problemi di viabilità e vivibilità di Roma;

che tale iniziativa è stata già oggetto di atti parlamentari nel passato, senza peraltro mai arrivare ad una fase conclusiva;

che, al pari di altre città europee (si pensi alla perfetta viabilità della Senna o del Tamigi), anche Roma potrebbe sfruttare le numerose potenzialità che un tratto così lungo del fiume offre, anche per un collegamento più veloce con il centro storico della città;

che la semplicità e la opportunità della proposta appariranno evidenti qualora si riflettesse sul fatto che il Tevere attraversa gran parte della città e permette collegamenti anche periferici attraverso l'Aniene, risolvendo, nel contempo, problemi di traffico e di percorribilità del centro, di parcheggio, di risparmio di tempo per i cittadini e di recupero di bellezze storiche ed artistiche che il Tevere possiede (si pensi agli antichi porti naturali già usati dai Romani);

che, per la sua struttura naturale e storica, il Tevere è già predisposto – fin dall'epoca dell'antica Roma – per la navigabilità e sarebbero necessari pochi e qualificati interventi per creare quelle minime strutture fluviali;

che il percorso via Tevere comporterebbe innumerevoli vantaggi per i romani, primo fra tutti quello di arrivare senza affanno ed in orario sul posto di lavoro, nelle scuole e via dicendo, trascorrendo un momento anche rilassante sul battello, da dedicarsi alla lettura, nonchè alla prosecuzione dell'attività lavorativa anche telefonando od inviando *fax*, anzichè percorrere in modo convulso le strade ostruite dal traffico;

che il recupero degli antichi porti romani costituirebbe altresì un investimento in beni di valore artistico creando nuovi itinerari turistici e nuovo lustro per un aspetto inedito e dimenticato di Roma (il Tevere, appunto, da cui ha avuto origine la gloriosa storia della città);

che a tutti è noto come Roma, prima delle altre città d'Europa (spesso attraversate da corsi d'acqua ben valorizzati e sfruttati), abbia sviluppato la sua economia e la sua illustre storia dalle rive di un fiume:

che ulteriore vantaggio si registrerebbe per ciò che attiene all'inquinamento ambientale che è diventato in alcune zone della città insostenibile, proprio per l'alto numero di autoveicoli impiegati;

che ciò significherebbe il recupero ambientale anche delle acque del Tevere (che costituiscono un grave problema per l'igiene dei cittadini soprattutto per l'ingente presenza di ratti che l'inquinamento delle acque comporta);

che la capienza dei battelli fluviali è notevole, consentendo di trasportare normalmente anche 300 persone alla volta;

che l'attuazione di un sistema alternativo di trasporto si rende indispensabile in una città come la capitale a volte completamente paralizzata dal traffico dei romani e meta ogni anno (e per tutto il periodo dell'anno) di migliaia di turisti provenienti da ogni parte del mondo nonchè di pellegrini (sempre più numerosi in vista del Giubileo);

che in previsione delle ingenti masse di turisti e pellegrini che si riverseranno per il Giubileo a Roma dovrà prevedersi uno strumento di supporto alle strutture di viabilità già esistenti o in itinere, anche per consentire che vengano adeguatamente apprezzate le bellezze artistiche romane ed i luoghi di culto;

che sarebbe auspicabile la costruzione di una soglia di fondo presso il ponte della Magliana con carica di navigazione, di una conca di navigazione presso il ponte Cestio, nonchè di una darsena di rimessaggio natanti presso il ponte della Magliana, tanto per ricordare alcune proposte già formulate nel passato (e rimaste purtroppo disattese);

che il costo di realizzazione di tali opere sarebbe irrisorio se paragonato agli enormi benefici che esse comporterebbero in settori quali il turismo, il trasporto, l'ambiente e via dicendo;

che tutto ciò significherebbe un cambiamento radicale del volto della città che ritroverebbe l'atmosfera più vivibile di una volta, e consentirebbe un vantaggio enorme per tutto il territorio cittadino, anche quello periferico che soffre di una forte esclusione dall'interesse di cui godono, ovviamente, le zone tradizionalmente frequentate dal turismo di massa (San Pietro, il Colosseo, tutto il centro storico, eccetera);

che, infatti, tutte le zone di Roma ne beneficerebbero con prospettive di sviluppo economico più ampio;

che tale percorso alternativo consentirebbe anche a coloro che sono sprovvisti di mezzi di locomozione di utilizzare un servizio pubblico diverso da quello degli autobus comunali, i quali per la qualità del servizio che offrono costituiscono un'«esperienza» fondamentale per conoscere veramente i disagi che i cittadini devono affrontare quotidianamente:

che, inoltre, andare via Tevere significa anche poter fronteggiare un'emergenza dovuta ad un improvviso sciopero di servizi pubblici, senza che si crei la paralisi dell'intera città (paralisi ancora più grave qualora si verificasse nel periodo del Giubileo);

che lo stato di inquinamento atmosferico dovuto alla numerosa presenza di autoveicoli costringe spesso ad adottare misure di blocco totale o parziale della circolazione di alcuni di essi, fatto quest'ultimo che potrà per il futuro evitarsi;

che la città eterna, così struggentemente bella, mostra spesso un aspetto caotico ed asfissiante che non le rende onore,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda adottare in tempi brevi, tali da permettere l'utilizzo del Tevere in funzione del Giubileo, per attrezzare e recuperare il Tevere alla navigabilità fino alla foce, creando un percorso alternativo ed un collegamento funzionale tra le varie zone della città e la fascia costiera, mediante la disposizione delle necessarie opere accessorie *ad hoc*, così da consentire un sostanziale miglioramento della viabilità per i romani nonchè l'accoglimento dei milioni di turisti previsti per il 2000.

(4-06321)

(17 giugno 1997)

RISPOSTA. – L'Ufficio del Programma per Roma Capitale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha fatto presente che nel piano di interventi per il Grande Giubileo del 2000 non è previsto alcun intervento finalizzato alla navigabilità del fiume Tevere.

Tuttavia, è stato precisato che nel Programma degli interventi per Roma Capitale (legge n. 396 del 1990) approvato con decreto ministeriale 1º marzo 1992 è previsto un intervento denominato «Navigabilità del Tevere e sistemazione della sua portualità» (Cod. d.3), che comprende proposte relative alla navigabilità fluviale e alla sistemazione della portualità, attraverso studi e progetti di fattibilità ed interventi mirati alla realizzazione di approdi sul Tevere. Per tale intervento è stato concesso un primo finanziamento di 5 miliardi di lire (studi, progetti e primi interventi).

L'Ufficio speciale del Genio civile per il tevere e l'Agro romano, per conto del Provveditorato alle opere pubbliche del Lazio, ha elaborato il relativo progetto, che prevede la realizzazione delle seguenti opere idrauliche:

realizzazione di un canale navigabile all'interno dell'alveo del fiume largo circa 30 metri e profondo circa 2 metri ottenuto regolarizzando con lavori di dragaggio le asperità del fondale;

realizzazione di soglie di fondo che cosentano di innalzare, nella zona urbana, il livello medio attuale dell'acqua; ciò consentirà di rallentare la corrente e di superare agevolmente gli ostacoli fisici costituiti sia della soglie fisse eistenti (ubicate nel tratto urbano), sia dai numerosi reperti archeologici ancora presenti in alveo (banchine romane, murelle medievali);

costruzione di attracchi per le fermate urbane e di approdi turistico-ricreativi verso la foce;

consolidamenti di muraglioni, adeguamento di banchine ed argini laddove necessari;

realizzazione di un sofisticato sistema di monitoraggio per il controllo dei livelli idrici finalizzato alla gestione della navigazione che andrà a completare quello già in uso presso l'Ufficio al Servizio di Piena.

L'importo del progetto di massima ammonta a 150 miliardi di lire e le opere potrebbero essere realizzate in un triennio. Il

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

progetto è articolato in sottoprogetti funzionali che potrebbero essere anche realizzati autonomamente.

In considerazione delle interconnessioni tra gli interventi idraulici di competenza di questo Ministero e quelli urbanistico-infrastrutturali di competenza del comune di Roma, fu sottoscritto tra questa Amministrazione e il Sindaco della città, un protocollo d'Intesa sull'iniziativa al fine di coordinare gli obiettivi e le attività da intraprendere, nonchè per ottimizzare le risorse finanziarie occorrenti.

In attuazione del Protocollo d'Intesa, il Provveditorato alle opere pubbliche, per il Lazio, con fondi ordinari di bilancio dell'eservizio finanziario 1991 - Cap. 1124 ha avviato, con spesa di circa 500 milioni, la prima fase degli studi sulla navigabilità del Tevere pervenendo alla definizione del quadro conoscitivo generale per la redazione del Piano Direttore di fattibilità degli interventi.

Su dette definizione della prima fase degli studi si è espresso favorevolmente il Comitato tecnico amministrativo del suddetto Provveditorato nella seduta dell'8 febbraio 1993 con voto n. 623, nonchè l'Autorità di bacino di tevere nella seduta del proprio Comitato tecnico tenutasi il 15 settembre 1993.

Con ulteriori fondi ordinari di bilancio, il Provveditorato alle opere pubbliche per il Lazio ha predisposto, nell'anno 1995, il progetto degli interventi da realizzare pervenendo a soluzioni tecniche che, pur complesse, rientrano nella tecnica tradizionale per iniziative simili.

Le predette soluzioni sono confortare anche da indagini geologiche sulle aree di sedime delle principali opere d'arte.

Il progetto ha ricevuto il parere, con raccomandazioni, sia del Comitato tecnico amministrativo del suddetto Provveditorato (voto n. 1233 del 4 luglio 1995) sia del Comitato tecnico dell'Autorità di bacino per il tevere (seduta del 24 luglio 1995). Sul progetto si è espresso favorevolmente il comune di Roma, con nota n. 51276 in data 4 ottobre 1995 a firma del vice sindaco.

Si informa, inoltre, che la Commissione per Roma capitale con la deliberazione n. 7 per 1997 – approvata nella riunione del 4 giugno 1997, adottata con decreto ministeriale 24 giugno 1997 – ha concesso un finanziamento di 10 miliardi di lire per un intervento sul porto canale di Fiumicino denominato «Adeguamento del porto-canale di Fiumicino ai fini della sicurezza dell'accesso e per funzioni di soccorso dell'aeroporto» Cod. E. 05. 08.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici BARGONE

(4 dicembre 1997)

RUSSO SPENA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e degli affari esteri e per gli italiani all'estero. – Si chiede di conoscere in relazione alla vendita di armi mediante triangolazione evadendo la clausola della destinazione finale (emersa nell'in-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

dagine di La Spezia, in cui sono coinvolte, tra l'altro, l'Oto Melara, la Romania, Israele e il Perù), effettuata attraverso il mediatore Michel Coren, israeliano nato in Romania e domiciliato a Roma, presso l'ambasciata di Israele, quali controlli siano stati eseguiti.

In particolare:

se le armi (torrette di carri armati prodotte congiuntamente alla Lockeed Martin degli USA e, pare, alla Elig israeliana) siano state spedite effettivamente in Romania o se questa fosse solo una destinazione di copertura;

se l'ambasciata italiana in Romania abbia effettuato i dovuti controlli contrattuali previsti dalla legge n. 185 del 1990 e se abbia effettuato i controlli sulla destinazione finale (*final use*) e sui mediatori;

se l'ammontare della mediazione superi il 3-5 per cento, somma massima in genere consentita, come afferma tra l'altro l'ambasciatore italiano in Perù (si veda l'intervista a «La Repubblica» del 30 settembre 1996 per cui l'ammontare supererebbe il 15 per cento);

se il detto Michel Coren sia stato addetto militare a Roma e quali siano le sue funzioni presso l'ambasciata di Israele;

se le operazioni di vendita indiretta a Israele non contravvenissero alle disposizioni della legge n. 185 del 1990, che proibisce la vendita in zone investite da gravi tensioni;

cosa sia emerso dall'inchiesta che, nel merito, è stata aperta dal governo peruviano.

(4-02400)

(23 dicembre 1997)

RISPOSTA. – Dal 1991 (anno di entrata in vigore della legge n. 185 del 1990) ad oggi, nessuna autorizzazione all'esportazione di «torrente per carri armati» aventi per destinazione finale od intermedia la Romania, Israele ed il Perù è stata rilasciata.

Risulta una sola autorizzazione alle trattative contrattuali, rilasciata il 20 gennaio 1995 alla Società OTO MELARA verso la Romania, alla quale non risulta essere seguita una richiesta di licenza d'esportazione. Detta trattativa non prevede destinazioni intermedie verso paesi tramite o verso società intermediarie, nè compensi di mediazione, ma solo la destinazione finale del materiale al Ministero della difesa rumeno - Esercito.

Per quanto riguarda le operazioni di vendita di materiali d'armamento in Israele, esse sono attualmente vietate ai sensi dell'articolo 1 comma 6, lettera *d*, della legge 9 luglio 1990, n. 185, secondo la vigente risoluzione 1996-1998 della Commissione ONU dei diritti dell'uomo. Precedentemente, come è noto, in virtù della delibera del soppresso CI-SD (Comitato interministeriale per gli scambi di materiale di armamento) del 12 dicembre 1991, era consentito il rilascio di autorizzazioni alle esportazioni di materiali d'armamento, sia pur con appropriata cautela in quanto Paese situato in aree di tensione e/o latente conflittualità.

In risposta, infine, allo specifico quesito posto dall'onorevole interrogante, si fa presente che il capitano di vascello Michael Koren, uffi-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

ciale della Marina Militare Israeliana, nato a Bicrest (Romania) il 23 agosto 1944, titolare di passaporto diplomatico n. 005378, è stato accreditato in qualità di «Addetto Navale, Militare, Aeronautico e per la Difesa» presso l'Ambasciata di Israele in Roma dal 20 giugno 1983 all'10 settembre 1986.

Il Sottosegretario di Stato degli affari esteri Serri

(23 dicembre 1997)

SELLA DI MONTELUCE. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che ai sensi dell'articolo 36, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono stati individuati e successivamente pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana gli elenchi dei comuni tenuti all'adozione del piano urbano del traffico (piano urbano territoriale):

che la regione Piemonte ha provveduto ad individuare i comuni tenuti all'adozione del piano urbano territoriale nel territorio di competenza con delibera 18 giugno 1996, n. 249, C.R. 9457;

che nella delibera di cui sopra non sono stati individuati i comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti, per i quali si è proceduto ad identificazione sulla base dei dati Istat;

che nell'elenco dei comuni pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 7 ottobre 1996, n. 235, a pagina 43, regione Piemonte, i comuni di Biella e Cossato sono inclusi nella provincia di Vercelli,

l'interrogante chiede di sapere:

per quale motivo i comuni di Biella e Cossato figurino nella provincia di Vercelli e non nella nuova provincia di Biella, come sarebbe logico attendersi;

se da tale evidente errore materiale possano derivare ritardi nell'*iter* di esame del piano urbano territoriale del comune di Biella, dalla cui tempestiva approvazione deriveranno certamente benefici in termini di diritti primari del cittadino alla tutela della salute e alla qualità della vita, intesi nel senso di prevenzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, di razionale viabilità, di vivibilità dell'ambiente e del contesto urbano.

(4-05714)

(8 maggio 1997)

RISPOSTA. – L'ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale ha fatto presente che l'ufficio stesso, nel redigere l'elenco dei comuni tenuti all'adozione del Piano Urbano del traffico non ha tenuto conto, effettivamente, della nuova provincia di Biella.

Ciò, comunque, non inficia l'efficacia del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 nè i suoi tempi di adozione, come è stato precisato ai comuni interessati.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

L'ispettorato ha, altresì, comunicato che il comune di Biella, avendo una popolazione superiore ai trentamila abitanti è comunque tenuto a redigere il piano urbano del traffico, secondo la normativa prevista dal codice della strada, a prescindere dalla pubblicazione delle elenchi stessi.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

SPERONI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Il viadotto compreso fra i chilometri 5 e 8 della tangenziale Est di Milano è spesso oggetto di lavori di manutenzione, con conseguenti snervanti code e danno per gli utenti e per l'economia di una delle zone più produttive dell'area padana.

Si chiede di sapere a quali cause vada fatta risalire la necessità di tali frequenti lavori e chi siano stati i responsabili di progettazione ed esecuzione dell'opera.

(4-06487)

(18 giugno 1997)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per le strade, sulla base di quanto comunicato dalla società Serravalle-Milano-ponte Chiasso, concessionaria della tangenziale Est di Milano, ha fatto presente che i necessari lavori in esecuzione sul viadotto compreso fra i chilometri 5 e 8 della tangenziale Est di Milano, rientrano fra le opere di straordinaria manutenzione, inserite nei piani pluriennali di detta società concessionaria.

Nel 1996 sono state rinnovate le pavimentazioni, quindi, è seguito il rifacimento di 125 «giunti di dilatazione» degli impalcati del viadotto «dei Parchi». Questi ultimi lavori come da programma della società hanno avuto termine nello scorso mese di ottobre.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

TOMASSINI, PERUZZOTTI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che agli interroganti risulta che siano stati imputati a bilancio una serie di interventi da parte del comune di Roma in relazione all'organizzazione del Giubileo;

che in tali imputazioni ne appaiono alcune di elevati costi, ad avviso degli scriventi non giustificate, e più precisamente nell'area F - Informazione, comunicazione, preparazione e gestione dell'evento:

progetto F 01,2 «Sala stampa», finanziamento richiesto lire 7.400.000.000;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

progetto F 02 «Chioschi e centri di informazione ai visitatori», finanziamento richiesto lire 20.000.000.000;

progetto F 04,11 «Sistema di monitoraggio di tempi, costi e qualità degli interventi per la preparazione e gestione dell'anno 2000», finanziamento richiesto lire 50.000.000000;

progetto F 04,14 «Progetto generale di valorizzazione degli interventi e dei sistemi di gestione per il "Dopo Giubileo"», finanziamento richiesto lire 5.400.000.000;

progetto F 05,1 «Sistema di previsione dei flussi turistici, realizzazione e gestione del sistema di previsione e simulazione degli afflussi», finanziamento richiesto lire 10.000.000.000;

progetto F 05,4 «Sistema informativo e di comunicazione, progettazione e realizzazione», finanziamento richiesto lire 30.000.000.000;

progetto F 05,5 «Modello di supporto alle decisioni per la preparazione e gestione del Giubileo», finanziamento richiesto lire 20.000.000,000

si chiede di conoscere:

quali interventi si intenda attuare per esercitare una valutazione comparativa della giustificazione di tali spese;

quali misure si ritenga opportuno adottare per il controllo di tali spese.

(4-01104)

(10 luglio 1996)

RISPOSTA. – L'ufficio del programma per Roma Capitale ha fornito i seguenti elementi di risposta.

La Commissione per Roma Capitale ha definito il Piano degli interventi connessi alla celebrazione del Giubileo dell'anno 2000.

In particolare, per quanto riguarda gli interventi di cui si fa menzione nell'atto ispettivo risultano assentire le «risorse finanziarie necessarie» di seguito riportare a fianco di ciascun intervento:

F01-02 – «Sala stampa (Roma). Realizzazione di una struttura dotata di mezzi e servizi a disposizione dei *mass media*», lire 4.000.000.000.

F05 – 01 – «Sistema di previsione dei flussi turistici.

Realizzazione e gestione del sistema di previsione e simulazione degli afflussi (primo stralcio funzionale)», lire 6.000.000.000.

F05 – 04 – «Sistema informativo e di comunicazione. Realizzazione e gestione del Giubileo», 10.000.000.000.

F05-05 – «Modello di supporto alle decisioni per la preparazione e gestione del Giubileo», lire 6.000.000.000.

Per quanto attiene alle altre richieste indicate nell'interrogazione e per quelle contraddistinte con codice F02 e F04-14, l'Ufficio fa presente che il Piano adottato non contempla alcun intervento rubricato con tali codici.

In ordine agli interventi da attuare ai fini della valutazione comparativa della giustificazione delle spese occorrenti l'Allegato A del decre-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

to del Presidente del Consiglio dei ministri 11 dicembre 1996, recante gli «Indirizzi per l'attuazione finanziaria del Piano» ha stabilito precise regole sulle modalità di erogazione, ai soggetti beneficiari, delle risorse finanziarie assegnate dal Piano.

A tal proposito, in base a quanto previsto nei punti 1.10, 1.11 e 1.12 del citato allegato A, l'ufficio del programma per Roma Capitale, in caso di interventi consistenti in prestazione dei servizi, provvede, su richiesta del soggetto beneficiario, all'impegno di spesa e alla contestuale erogazione di un acconto del 30 per cento dell'impegno assunto comprensivo dell'anticipazione di legge, purchè il soggetto beneficiario del finanziamento provveda a certificare l'avvenuta stipulazione del contratto.

Successivamente il medesimo ufficio provvede all'erogazione di un ulteriore 30 per cento dell'importo dell'impegno di spesa assunto sulla base della certificazione da parte del soggetto beneficiario dell'avvenuta utilizzazione dell'80 per cento dell'acconto del 30 per cento precedentemente erogato.

La ulteriore erogazione, fino al 90 per cento dell'importo impegnato, avviene con le stesse modalità sopra esposte.

La somma residua viene erogata dopo l'emissione del certificato di collaudo provvisorio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

TURINI, MARRI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che la strada di grande comunicazine E 78 detta dei «Due Mari» collega l'Adriatico al Tirreno attraverso l'Italia centrale lungo un tracciato di circa 220 chilometri;

che il collegamento fu proposto nel 1956 per dotare l'Italia centrale di una «trasversale» che collegasse tra loro città come Grosseto, Siena, Arezzo, Perugia, San Sepolcro, Urbino e Fano e bacini di utenza molto vasti e popolosi;

che la «Due Mari» avrebbe garantito a Firenze il collegamento con Grosseto, ovvero con la costa meridionale della Toscana e che attualmente è in esercizio la superstrada a 4 corsie che inizia a Firenze (uscita Certosa dell'A1) e finisce a Siena, immettendosi nella E 78 che è a due corsie. Il dimezzamento delle corsie crea una strozzatura del traffico che provoca inevitabili rallentamenti, code chilometriche e frequenti incidenti di cui purtroppo in alta percentuale mortali;

che se fosse tracciata idealmente una linea da nord a sud passante per Arezzo, avremmo individuato due versanti: quello adriatico, ad est, quello tirrenico, ad ovest; la distanza che divide la città di Arezzo (in posizione baricentrica) dai due mari è la stessa, circa 110 chilometri;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che si evince come sul versante adriatico la rete stradale in esercizio a 4 corsie è di 170 chilometri, nell'incredibile rapporto del 12 per cento contro 1'88 per cento su un totale di 185 chilometri;

che la superstrada Grosseto-Siena, (70 chilometri circa) facente parte della «Due Mari», è anche per questo tristemente famosa come «strada della morte» per l'elevato numero di incidenti mortali;

che solamente nell'ultimo mese si sono verificati incidenti che hanno causato sei vittime e decine di feriti;

che quasi ogni chilometro della strada è segnato da una croce indicante una vittima di incidente automobilistico,

gli interroganti chiedono di sapere:

come il Governo intenda intervenire affinchè il raddoppio della «Due Mari» sia inserito definitivamente e non in via di mera enunciazione tra le priorità assolute in tema di infrastrutture viarie;

se non si intenda ricercare responsabilità a tutti i livelli per il mancato od il rallentato interesse del Governo verso questa fondamenta-le arteria viaria dell'Italia centrale, indispensabile soprattutto al necessario sviluppo economico delle zone interessate.

(4-05024)

(26 marzo 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione l'Ente nazionale delle strade con nota n. 1228-1235 in data 20 maggio 1997 ha comunicato con la strada E 78, – asse trasversale di grande importanza strategica nell'ambito della rete infrastrutturale italiana – ha visto negli ultimi anni la realizzazione del solo tratto compreso tra San Zeno e Monte San Savino.

Ad oggi sono stati avviati i lavori dei lotti Ruffolo-Casetta, presso la città di Siena, e i lotti 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel tratto Palazzo del Pero-Le Ville di Montevarchi, in provincia di Arezzo.

Di questi ultimi, i lotti 1 e 3 sono stati ultimati, il lotto 6 è attualmente in corso d'opera, il lotto 2 è in appalto, ed infine, i lotti 4 e 5 – con nota n. UT 1195 del 17 giugno 1997 sono stati autorizzati dalla direzione generale del coordinamento territoriale di questo Ministero.

Per quanto riguarda il tratto Grosseto-Siena, l'ANAS fa presente che è stato approvato un progetto di massima dell'importo complessivo di 351 miliardi e che sono state avviate le progettazioni dei lotti 1 e 2 in provincia di Grosseto e 10 e 11 in provincia di Siena.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

VEDOVATO. – Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. – Premesso:

che nella notte tra il 23 e il 24 novembre 1996 la strada statale della Valle Vigezzo, nella provincia del Verbano-Cusio-Ossola, è stata

ostruita da una gigantesca frana caduta all'altezza del quinto chilometro;

che lo smottamento ha interessato circa quindicimila metri cubi di materiale e, solo per un caso fortuito, e per il pronto intervento dei carabinieri, non ha causato vittime;

che l'evento tuttavia desta grave preoccupazione per la più generale instabilità del versante e si prevede che i lavori possano protrarsi per alcune settimane con gravi inconvenienti per i cittadini e per le attività economiche della valle,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali interventi si intenda urgentemente porre in atto per assicurare al più presto la transitabilità della strada ed in quali tempi si preveda che gli stessi possano essere ultimati;

quali azioni di monitoraggio si intenda porre in atto per evitare il ripetersi di eventi franosi sulla strada in questione per assicurare le dovute condizioni di sicurezza anche in previsione della ormai imminente stagione turistica invernale che costituisce elemento importante della economia della zona.

(4-03110)

(28 novembre 1996)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione, l'Ente nazionale delle strade ha riferito quanto segue.

Nei giorni 23 e 24 novembre 1996, lungo la strada statale n. 337, al chilometro 5 + 100, si sono riversati, dalle pendici di monte, oltre 15.000 metri cubi di materiale franoso; il competente Compartimento di Torino, attivatosi immediatamente per accertarne la cause, ha posto in atto i rimedi necessari per consentire il traffico in condizioni di sicurezza, asportando il materiale franato e quello ancora pericolante in parte, dando successivamente corso ai lavori per la realizzazione di una galleria paramassi.

Il compartimento medesimo, corrispondendo a specifica segnalazione del Presidente della giunta regionale del Piemonte, ha provveduto ad informare tutti gli enti interessati della situazione di dissesto in atto lungo i versanti montani, evidenziando che, ai sensi dell'articolo 14 del nuovo codice della strada, l'Ente nazionale delle strade può intervenire unicamente sulla proprietà stradale, e quindi, i lavori suindicati non rientravano tra i propri compiti istituzionali.

A seguito di successivi rilevamenti, è risultato che i problemi verificatisi sulla strada statale sono stati causati dal distacco di massi, provenienti da pareti rocciose montane, di pertinenza di privati, comuni, province ed Enti locali; inoltre il compartimento ANAS di Torino ha ribadito che, l'articolo 31 del nuovo codice della strada, stabilisce l'obbligo dei proprietari dei terreni di monte di garantire da danneggiamenti le proprietà sottostanti.

L'Ente medesimo ha inoltre riferito che il compartimento suindicato si è attivato con lavori eseguiti e da eseguire per un importo di lire 18,151 miliardi, predisponendo altresì progetti di sistemazione per un

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

importo di circa 5,5 miliardi; sono inoltre in corso di redazione n. 5 progetti per circa lire 9,326 miliardi per lavori finalizzati prevalentemente alla salvaguardia della incolumità degli utenti dalla caduta massi e frane provenienti dalle scarpate di monte.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

VENTUCCI. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. – Premesso:

che, a causa del protrarsi della situazione di stallo dei lavori per il sottopasso di Acilia e per il potenziamento delle strade statali n. 8 via del Mare e n. 8-bis via Ostiense, queste ultime si trovano ormai da svariati anni in una condizione di assoluto degrado, pur costituendo il principale collegamento tra Ostia, le sempre più popolose zone dell'entroterra e Roma;

che, allo stato dei fatti, le due suddette strade sono al primo posto, nella graduatoria europea, per tasso di mortalità dovuto ad incidenti che potrebbero essere evitati con un potenziamento della vigilanza delle forze dell'ordine sulle strade, con l'installazione di un *guard rail* e con un impianto di illuminazione per scongiurare il pericoloso attraversamento di animali selvatici,

si chiede di conoscere:

quali provvedimenti si intenda attivare per evitare un blocco totale della viabilità nell'intera tredicesima circoscrizione;

se si intenda avviare una indagine amministrativa per appurare eventuali responsabilità sul protrarsi infausto dei suddetti lavori nonchè sui tempi di consegna del secondo lotto dei lavori tenendo conto degli annunciati interventi urbanistici in Acilia, via Mellano, e dei lavori su via Cristoforo Colombo.

(4-06232)

(4 giugno 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione, l'Ente nazionale per le strade ha comunicato quanto segue.

Le strade statali n. 8 «Via del Mare» e n. 8-bis «Via Ostiense» – gestite dal medesimo Ente nel tratto compreso tra il chilometro 5+900 e il chilometro 25+339 – concorrono parallelamente, risultando per lunghi tratti affiancate e separate tra loro da filari di alberi.

Ciascuna delle due strade è percorribile a doppio senso di marcia, con carreggiate larghe metri 9,50 per la strada statale n. 8 e, metri 6,50-7 per la strada statale 8-bis.

Il traffico – particolarmente veloce lungo la strada statale n. 8 – determina elevata incidentalità con conseguenze di estrema gravità.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

Al fine di conferire alle arterie in questione caratteristiche di sicurezza e fluidità, l'ANAS riferisce che ha da tempo intrapreso iniziative per l'unificazione delle due strade in un unica struttura di tipo autostrada urbana, nel tratto compreso tra il grande raccordo anulare (chilometri 12-500) ed Ostia Antica (chilometri 23-500).

Tale tratto è stato suddiviso in tre lotti, il primo dei quali, compreso tra i chilometri 15+700 e 19+000, sottopassa in galleria l'abitato di Acilia – punto nodale delle problematiche connesse alla scorrevolezza del traffico lungo le strade di che trattasi –.

Per l'elevato onere finanziario e i disagi arrecati alla circolazione, derivante dall'esecuzione dei lavori, l'Ente medesimo ha suddiviso il suddetto primo lotto in due stralci esecutivi, il primo dei quali compreso tra i chilometri 17+805 e 19+000, ed il secondo compreso tra i chilometri 15+700 e 17+805.

Il tracciato delle strade interessate, svolgendosi in un contesto territoriale di elevatissimo pregio archeologico, ha indotto l'Ente ad aderire alla necessità rappresentata dalla locale Soprintendenza di procedere ad estese ed accurate indagini archeologiche, che data la loro natura non consentono una esatta valutazione preventiva dei tempi e degli oneri finanziari occorrenti.

Attualmente l'avanzamento dei lavori risulta pari ad oltre il 95 per cento; restano da completare metri 50 della galleria Ostia-Roma e la bretella di svincolo con strada statale n. 8-bis, lato Ostia, che dovrebbe avere luogo entro il prossimo autunno; mentre nessuna attendibile previsione è possibile per la bretella di svincolo con la via Ostiense.

Le difficoltà esecutive riscontrate per l'esecuzione dei lavori relativi al 1° stralcio, vanno riproponendosi anche per quanto riguarda il 2° stralcio, già appaltato e consegnato all'impresa aggiudicataria nell'ottobre scorso.

I lavori potranno avere concreto avvio solo dopo la puntuale definizione delle aree archeologiche da esplorare, la messa a punto del metodologie di intervento in corrispondenza del rilevato ferroviario della linea Roma-Lido ivi corrente in immediata adiacenza della viabilità stradale.

L'Ente nazionale delle strade riferisce altresì che le problematiche sopra indicate, benchè già affrontate in sede progettuale non possono trovare definitiva soluzione se non dopo l'intervento della Impresa esecutrice, cui compete l'organizzazione del cantiere, in relazione alle summenzionate esigenze locali, nonchè l'allestimento di tutta la viabilità alternativa, anche a carattere provvisorio.

Infine, per ciò che concerne il potenziamento della vigilanza delle forze dell'ordine, l'Ente suddetto ha interessato al riguardo la Polstrada.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

VERALDI. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del fatto che i pannelli di segnalazione dei carichi sporgenti dai veicoli, imposti dall'articolo 164, comma 6, del codice della strada, sono attualmente costruiti in lamiera metallica, ossia di alluminio, materiale non solo più pesante e pericoloso a causa dei suoi bordi taglienti ma altresì assai costoso e di elevato impatto ambientale;

se non ritenga di adottare le opportune iniziative affinchè – in applicazione dell'articolo 361, comma 2, del regolamento di attuazione del codice della strada che non vieta l'impiego di altri materiali – nella fabbricazione dei suddetti pannelli di segnalazione siano impiegati materiali plastici atossici, accoppiati con catarifrangenti anch'essi di plastica, il cui costo sarebbe di un quinto rispetto all'alluminio e il cui impiego sarebbe assai meno pericoloso.

(4-04716)

(12 marzo 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione, l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale ha fatto presente che l'articolo 361 comma 2 del regolamento di attuazione del codice della strada stabilisce che i pannelli per la segnalazione della sporgenza longitudinale del carico devono essere di norma costituiti da lamiera metallica, senza escludere l'impiego di altri materiali.

Infatti, il predetto Ufficio ha già provveduto all'omologazione di pannelli costruiti con supporti metallici.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
BARGONE

(4 dicembre 1997)

WILDE. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che in occasione del convegno tenutosi a Roma sul «Giubileo 2000» organizzato dal CCD il presidente delle Ferrovie dello Stato, dottor Necci, ha evidenziato le proprie preoccupazioni circa la messa a punto dei progetti di fattibilità delle strutture ferroviarie necessarie per il Giubileo, progetti per i quali occorrerebbe non meno di un anno e mezzo e per una gara a livello europeo non meno di sei mesi, per cui si arriverebbe alla fine del 1997;

che Necci evidenzia che i soldi ci sono, ma se si continua a cercare l'unanimità senza decidere e non si costruiscono le infrastrutture del trasporto il Giubileo del 2000 sarà per i romani un grosso problema, visto che i pellegrini arriveranno in auto e con i torpedoni, per cui Roma sarà travolta per un anno da 200.000 abitanti in più al giorno e da 5.000 pullman;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

che all'incontro erano presenti l'ex Sottosegretario per le aree urbane Nicola Scalzini, Luigi Zanda, capo dell'Agenzia del Giubileo, Pierluigi Borghini a nome degli industriali del Lazio, ma anche molti ex DC, D'Onofrio, Michelini, Meloni, l'ex sindaco Giubilo, l'ex ministro Ferri, l'ex presidente dei costruttori ora alla guida di Metropolis Lazio Erasmo Cinque e l'esponente del CCD Baccini, che ha esordito affermando che «tutto sembra già deciso e che stanno facendo il mercato nel tempio di Gerusalemme»; è sicuro che sarà un grande *business* cui tutti sembrano voler con forza e determinazione partecipare;

che nella XII legislatura era stata presentata il 29 novembre 1995 l'interrogazione 4-07103, ancora priva di risposta;

in relazione alla trasparenza amministrativa ed alla strategia politica dell'intera operazione Giubileo del 2000, si chiede di sapere:

se siano pronti studi di fattibilità, costi, programmazione di massima ed esecutiva oppure come il Governo intenda intervenire e chi siano i responsabili di tali progetti, visto che i capitoli di spesa previsti dalla finanziaria sembrano essere di entità notevolmente inferiore ai costi delle sopramenzionate opere relative alle infrastrutture, oppure se tali opere non siano coperte da questi capitoli di spesa riservati alla Presidenza del Consiglio ed allora da quali capitoli il dottor Necci recupererà tali dotazioni finanziarie;

se esistano commissioni di studio e da chi siano composte; quale strategia si intenda eseguire e chi siano i responsabili;

se in base alle preoccupazioni di Necci gli stessi progetti e proposte esecutive possano essere poi eseguiti nei tempi previsti, viste le note difficoltà che tali grandi interventi potrebbero incontrare in una città come Roma, e quale provenienza abbiano le dotazioni finanziarie che egli afferma di avere.

(4-00934)

(4 luglio 1996)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione l'Ufficio del programma per Roma Capitale presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ha fatto presente che nella indicazione relative agli interventi ai sensi della legge 13 dicembre 1996 n. 651 (Piano degli interventi per il Giubileo 2000) figurano i seguenti finanziamenti in favore delle Ferrovie dello Stato.

Per l'infrastrutturazione dell'area della stazione Tiburtina (Roma): lire 150.000.000.000, corrispondenti all'intero costo stimato dell'opera.

Per il passante ferroviario dei laghi Bracciano Castelli, il raddoppio della tratta La Storta Cesano, l'elettrificazione fino a Viterbo e la realizzazione delle nuove fermate Zama, Ponte Lungo e Ciampino: lire 192.000.000.000, su un costo stimato dell'opera di lire 200.000.000.000.

La documentazione relativa alla prima opera è stata consegnata al predetto Ufficio del programma per Roma Capitale, in data 7 aprile 1997; copia della stessa è stata anche inviata all'Ufficio di

Roma Capitale del Comune di Roma, in data 8 aprile 1997, ed all'agenzia per il Giubileo, in data 10 aprile 1997.

Anche per la seconda opera è stato presentato il progetto preliminare.

Responsabili dei suddetti progetti sono le Ferrovie dello Stato, mentre la Presidenza del Consiglio dei ministri, per il tramite del citato Ufficio, provvederà al relativo monitoraggio.

In ordine, infine, alle strategie, queste sono indicate nella relazione allegata al Piano per il Giubileo che, è stato approvato dalla Commissione per Roma Capitale, di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990 n. 396.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

WILDE. – Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane. – Premesso:

che in data 6 marzo 1997 il Ministro dei lavori pubblici dottor Costa ha risposto all'interrogazione 4-02869 del 12 novembre 1996, presentata dallo scrivente, rendendo noto che il progetto del secondo stralcio Peschiera-Castelnuovo della tangenziale Desenzano-Sirmione-Peschiera del Garda-Castelnuovo rientrava nella convenzione ANAS-regione Veneto per l'importo complessivo di 12 miliardi; al momento l'opera è stata stimata per 40 miliardi, per cui è necessario che il progetto, redatto a suo tempo, venga aggiornato; circa i criteri, si riferisce che, attesa l'esistenza del progetto esecutivo del primo stralcio, la priorità stessa è concessa a questo e ad altri di analoga situazione. Tale progetto è stato inserito nella proposta di piano triennale 1997-1999 alla voce «interventi per la realizzazione e/o il completamento di tangenziali ai centri abitati e per la eliminazione dei punti pericolosi; l'ANAS riferisce ancora che in sede di Conferenza dei servizi, tenutasi a Roma il 27 giugno 1995, è stato stabilito che il primo lotto non deve essere aperto al traffico prima che vengano completamente appaltati anche i lavori del secondo e pertanto, allo stato attuale, le prescrizioni della prescrizione della convenzione non possono dirsi disattese;

che in data 11 novembre 1996 il ministro Di Pietro evidenziava che per il secondo stralcio Peschiera-Castelnuovo la convenzione ANAS-regione Veneto del 23 aprile 1992, approvata e resa esecutiva con delibera ANAS del 7 ottobre 1996, non si darà corso all'esecuzione, perchè il progetto è ritenuto dalla convenzione non prioritario rispetto ad altre opere; di conseguenza il progetto stesso non è stato inserito nella proposta del piano triennale; per il primo stralcio Rovizza-Peschiera la Direzione centrale dei lavori dell'ANAS ha espresso parere negativo in data 24 giugno 1996 a seguito della richiesta di affidamento di appalto da parte della società ATI Ferrovial Elettrobeton trasmessa alla apposita commissione interministeriale, istituita per la risoluzione del conten-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

zioso di cui all'articolo 7 del decreto-legge 24 gennaio 1996, n. 30; quindi in attesa delle determinazioni della commissione sono sospese le procedure relative alla gara di appalto per cui i lavori sono fermi da oltre due anni;

che per l'ennesima volta e per lo stesso contesto vengono date risposte differenti, per cui il cittadino che deve al contrario avere risposte certe rimane alquanto sconcertato e sempre più diffidente verso il mondo politico, per cui l'interrogante chiede maggiore serietà nel dare risposte soprattutto quando trattano argomenti seri, che interessano la collettività; lo scrivente per l'ennesima volta vuole evidenziare che il presentare interrogazioni parlamentari non vuol dire giocare alla politica, anche perchè molto spesso le risposte in parte si conoscono, per cui si devono avere maggiori certezze o conferme sui comportamenti dei responsabili che utilizzano denaro pubblico ed anche perchè solo attraverso le indagini richieste si possono attivare altri controlli atti ad accelerare e semplificare gli *iter*;

che in relazione al contesto della tangenziale Desenzano-Sirmione-Peschiera del Garda si deve sapere che non è la prima volta che i caselli autostradali di Sommacampagna, Peschiera e Sirmione vengono
chiusi, perchè sono completamente intasate (50.000 macchine) le strade
statali, provinciali e comunali insistenti sul bacino del basso Garda, in
cui sono presenti tra l'altro 1.100 alberghi, parchi acquatici, Garland che
è il parco divertimenti più grande del Nord Italia, per cui l'esigenza di
una immediata risposta a questi problemi diventa prioritaria ed una volta
per tutte inderogabile e non si può continuare a fare interrogazioni, considerando che già nella legge finanziaria 1994 c'era la dotazione finanziaria per ultimare il tratto Rovizza-Peschiera,

si chiede di sapere:

quale sia l'esatto complessivo importo relativo al costo del secondo stralcio Peschiera del Garda-Castelnuovo visto che il ministro Costa risponde che l'importo complessivo è di 12 miliardi e che la stima al momento dell'esecuzione dell'opera sarà di 40 miliardi (più del 300 per cento in più), mentre il ministro Baratta rispondeva che il costo era di 37 miliardi di cui 25 miliardi già disponibili;

in relazione alla suindicata risposta del ministro Costa, cosa significhi che, «attesa l'esistenza del progetto esecutivo del primo stralcio Rovizza-Peschiera, la priorità stessa è concessa a questo e ad altri di analoga situazione» e a quale tratta chiaramente si riferisca l'eventuale priorità;

se il secondo stralcio Peschiera-Castelnuovo sarebbe da aggiornare secondo il ministro Costa, pur essendo inserito nel piano triennale 1997-1999 alla voce «interventi per la realizzazione e/o il completamento di tangenziali ai centri abitati e per l'eliminazione dei punti pericolosi», mentre non sarebbe più una priorità e quindi sarebbe stato cancellato dal piano triennale 1997-1999 per il ministro Di Pietro;

quale delle risposte risulti essere quella esatta visto che sono contrarie e contrastanti, soprattutto in riferimento ai tempi di risposta; se i Ministri in indirizzo non siano responsabili di tali assurdi comportamenti che dimostrano leggerezza e vanno contro le norme mi-

nime relative alla richieste di informazioni e quindi contro gli stessi Regolamenti parlamentari in materia di interrogazioni, vista la rilevanza per l'interesse collettivo attribuita dal parlamentare interrogante, e quindi se non sia opportuno riorganizzare gli uffici preposti;

se nel caso della suindicata tangenziale Desenzano del Garda-Sirmione-Peschiera del Garda il fermo lavori del primo stralcio Rovizza-Peschiera del Garda sia dovuto dal parere negativo espresso dalla Direzione centrale dei lavori dell'ANAS, in data 24 giugno 1996, motivazioni espresse in merito all'affidamento dell'appalto alla società ATI Ferrovial Elettrobeton, e perchè il ministro Costa eviti di rispondere e non dia assolutamente esaurienti risposte;

in poche parole, quando inizierà il completamento del primo stralcio Rovizza-Peschiera della tangenziale Desenzano del Garda-Sirmione-Peschiera del Garda, ricordando che tale stralcio rappresenta il completamento della tangenziale e che il secondo stralcio Peschiera-Castelnuovo è una variante al progetto iniziale, recentemente richiesta, dal comune di Peschiera;

se non sia giunto il momento di riordinare tutto il settore delle interrogazioni parlamentari, in quanto le risposte lasciano aperti numero-si interrogativi circa la trasparenza e la veridicità delle stesse e molte volte con il non rispondere in modo corretto si favoriscono situazioni non corrette.

(4-04809)

(14 marzo 1997)

RISPOSTA. – In merito alla interrogazione, si fa presente che non esistono contraddizioni tra la risposta del 6 marzo 1997 e quella fornita in data 11 novembre 1997 dal Ministro pro-tempore Di Pietro in ordine allo stesso argomento.

Si sottolinea che per il primo stralcio dei lavori Ravizza-Peschiera, incluso in un piano di priorità, era in corso la procedura di appalto.

Tale procedura è stata sospesa poichè la Società ATI-Ferrovial - Elettrobeton, esecutrice dei lavori del 3º lotto della variante di Desenzano-Sirmone-Peschiera, aveva richiesto l'affidamento a trattativa privata per le opere del citato 1º stralcio.

L'ANAS aveva espresso in merito parere negativo in data 24 giugno 1996, trasmettendolo alla Commissione interministeriale istituita per la risoluzione del contenzioso di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 649 del 1994.

I ritardi accumulatisi sino ad oggi sono stati determinati dai tempi che la suddetta Commissione ha dovuto impiegare per esaminare la richiesta della menzionata Società.

Tale Commissione si è spressa, di recente, negativamento sull'affidamento diretto dei lavori della società stessa e pertanto non appena concluso l'*iter* procedurale l'ANAS provvederà ad esperire la necessaria procedura procedura di appalto dei lavori.

L'ANAS ha inoltre comunicato che le procedure di esproprio verranno attivate dall'Impresa aggiudicataria contestualmente all'af-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

fidamento e successiva consegna dei lavori, così come stabilito per contratto.

La priorità riconosciuta al 1° stralcio deriva dal fatto che per esso sussisteva il progetto esecutivo e tale indirizzo di proprietà è stato adottato anche per quelle altre opere fornite di progetto esecutivo.

Si chiarisce come risulta dal testo della risposta del 6 marzo 1997, che il progetto di I stralcio e non quello di II stralcio, è stato inserito nella proposta di piano triennale 1997-1999 alla voce «interventi per la realizzazione e/o completamento di tangenziali in centri abitati e per la eliminazione dei punti pericolosi».

Pertanto non è esatto affermare che il secondo stralcio non sarebbe più una priorità e quindi sarebbe stato cancellato dal piano triennale.

Va invece, fatto rivelare che il II stralcio Peschiera-Castelnuovo non è stato ritenuto prioritario rispetto ad altre opere dalla Convenzione ANAS-Regione Veneto, approvata e resa esecutiva con delibera ANAS del 7 ottobre 1995.

Di conseguenza l'opera non è stata inserita nella proposta di piano triennale 1997-1999.

Si ribadisce che il progetto di II stralcio dell'importo complessivo di 12 miliardi di lire, redatto a suo tempo per incarico della regione Veneto dallo studio RPA di Verona, deve essere aggiornato ai prezzi, computi e normative attualmente in vigore.

Da una prima stima effettuata, a tutt'oggi, l'importo aggiornata dell'opera ammonta a lire 40 miliardi.

Al relativo finanziamento si dovrà far fronte con le future disponibilità di bilancio.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)

WILDE. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dell'ambiente e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso

che quest'anno nelle giornate del 25 aprile e del 1º maggio 1997 la viabilità del basso lago di Garda è stata per molte ore completamente paralizzata dal traffico dovuto all'afflusso turistico diretto al parco di divertimenti Gardaland;

che si sono registrate code di diversi chilometri nei caselli in uscita di Peschiera del Garda (Verona) e poi in quelli di Sirmione (Brescia) e di Sommacampagna (Verona) dell'autostrada A4-Serenissima;

che inevitabili code si sono quindi registrate nelle strade statali nn. 11 e 249, che hanno reso pesante il traffico nei comuni di Sirmione, Peschiera del Garda e Valeggio sul Mincio (Verona) e che hanno richiesto sulle strade comunali e provinciali la presenza

ininterrotta delle locali polizie municipali e di molti uomini dei carabinieri e della polizia stradale;

che tali situazioni si ripetono annualmente e sono state segnalate dai sindaci interessati, puntualmente, da almeno cinque anni, nonchè da numerose interrogazioni parlamentari presentate dallo scrivente;

che il capo compartimento ANAS di Venezia, ingegner Salvatore Oliveri – secondo quanto risulta all'interrogante – ha affermato: «... Appare consequenziale osservare che tali situazioni di malessere nelle comunicazioni del basso lago di Garda discendono da una mancata pianificazione del territorio che, in contemporanea con l'introduzione in esso di nuovi grandi insediamenti, avrebbe dovuto prevedere tutta una serie di reti viarie anche minori, atte a smaltire il traffico che si sarebbe sviluppato»;

che in questi giorni si è avuta notizia che la variante alla strada statale n. 11 (primo stralcio) fra la località Rovizza di Sirmione e Peschiera del Garda verrà completata; tale tratto completerà una nuova direttrice di traffico che porterà inevitabilmente nuovi problemi al nodo che già sopra si è inquadrato;

che una soluzione promessa da decenni può senz'altro ritenersi quella del proseguimento nella variante alla strada statale n. 11 (secondo stralcio) tra Peschiera del Garda e la località Cavalcaselle di Castelnuovo del Garda, così come confermato nella Conferenza dei servizi del luglio 1995, in cui si decise di proseguire in territorio veneto la variante citata;

che notizie di questi giorni evidenziano che i ben noti tagli operati dal Governo ai fondi attributi all'ANAS nella legge finanziaria per il 1997 hanno indotto la regione Veneto a non considerare nelle priorità per gli anni 1997-1999 tale secondo stralcio, dovendo scegliere fra opere che non comportino spese superiori a 350 miliardi complessivi;

che la società autostrada Brescia-Padova «Serenissima» spa, forte di un utile netto di 23 miliardi, si è detta disponibile, per bocca del presidente Giuseppe Barbieri, in un'intervista apparsa sul quotidiano «L'Arena» del 7 maggio 1997, ad intervenire nell'area gardesana: «Abbiamo già approvato un progetto relativo alla creazione di un nuovo casello autostradale a Castelnuovo del Garda che intercetterà la bretella che da Affi (Verona), sede del casello dell'Autobrennero, porta alla strada statale n. 11»;

che in data 18 febbraio 1997 la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati ha approvato una risoluzione con cui impegna il Governo ad intervenire con opere effettivamente necessarie ed utili;

che è quindi necessario intervenire perchè sia risolta questa inaccettabile situazione, che contribuisce ad alimentare un clima di sfiducia da parte dei cittadini verso le pubbliche amministrazioni, le quali dovrebbero garantire, oltre ad altri diritti, anche la sicurezza viaria ai cittadini residenti,

l'interrogante chiede di sapere:

come il Governo intenda intervenire per porre finalmente rimedio ai gravi danni che i mancati interventi sul sistema dei trasporti in

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 61

generale e i mancati interventi strutturali sulla rete viaria hanno creato, anche in relazione alle richieste dei vari enti locali ed alla disponibilità dell'ANAS e della società «Serenissima»;

se non sia da parte dei Ministri in indirizzo, specialmente per il Basso Garda, inderogabile invitare gli enti locali preposti ad accelerare gli *iter* burocratici relativi alla presentazione dei piani urbani del traffico da inserire nel più complesso contesto dei rispettivi piani regionali dei trasporti onde pianificare nei modi dovuti il problema del traffico.

(4-06005)

(22 maggio 1997)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione l'Ente nazionale delle strade con nota n. 1639-1655 del 19 giugno 1997 ha comunicato che la Società Brescia-Padova – concessionaria dell'autostrada in argomento – ha predisposto un progetto preliminare per la nuova autostazione di Castelnuovo del Garda, al fine dell'eventuale inserimento dell'opera nel proprio nuovo Piano Finanziario.

Il progetto – che prevede la realizzazione di un nuovo casello comprensivo di parcheggio e servizi per gli utenti, nonchè dei collegamenti con la viabilità esterna – ricade interamente nel territorio comunale di Castelnuovo del Garda (VR) e – come dichiarato dalla concessionaria – ha già ottenuto i pareri del suddetto comune e dell'amministrazione provinciale di Verona, risultando compatibile con i progetti di tutte le altre infrastrutture che interessano la zona.

Detto elaborato è inoltre compatibile con il progetto della variante alla SS n. 11 nel tratto tra Peschiera e la località Cavalcaselle, con quello della variante alla SS n. 249 e con la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Venezia.

Per quanto concerne il Piano urbano del traffico, l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale di questo Ministero, ha precisato che esso è uno strumento di pianificazione a breve termine duputato ad ottimizzare la circolazione stradale unicamente all'interno dei centri abitati.

La realizzazione, quindi, di eventuali varianti in ambito extraurbano compete al Piano regionale dei trasporti.

Per ciò che attiene invece all'adozione del Piano urbano del Traffico, da parte delle Amministrazioni locali citati nell'atto ispettivo, il predetto Ispettorato ha comunicato che la regione Veneto non li ha ricompresi nell'elenco dei comuni tenuti a redigere i suddetti Piani.

Il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Bargone

(4 dicembre 1997)