

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 110° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 NOVEMBRE 1991

**Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI  
indi del Vice Presidente SENESI**

#### INDICE

##### Interrogazioni

###### PRESIDENTE:

- MARIOTTI ( <i>Fed. Eur. Ec.</i> ) .....	Pag. 2, 5, 8 e <i>passim</i>
- SENESI ( <i>Com.-PDS</i> ) .....	21, 22
BERTOLDI ( <i>Com.-PDS</i> ) .....	8, 11, 12
CURCI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> .....	3, 5, 6, e <i>passim</i>
FABBRI ( <i>PSI</i> ) .....	2, 4
MONTRESORI ( <i>DC</i> ) .....	17, 18, 19
PINNA ( <i>Com.-PDS</i> ) .....	14, 17
SENESE ( <i>Com.-PDS</i> ) .....	6, 7

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Do lettura delle prime due interrogazioni, entrambe presentate dal senatore Fabbri, sulle quali il Governo risponderà congiuntamente:

**FABBRI.** - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per sapere se il Ministero e l'ANAS intendano continuare nell'inescusabile comportamento fin qui tenuto dopo la statizzazione della strada al confine massese, in provincia di Parma e di Massa Carrara, che viene lasciata in uno stato di assoluto abbandono. Malgrado le numerose sollecitazioni rivolte sia al Ministero che all'ANAS, anche dall'interrogante, oltre che dalle amministrazioni comunali interessate, inspiegabilmente non è stato neppure accordato il fondo di primo intervento; la strada è dissestata; non si provvede adeguatamente all'ordinaria manutenzione, nè si è dato corso al rifacimento della linea di demarcazione della mezzeria, con il conseguente pericolo connesso alla presenza persistente della nebbia sia nella zona pedemontana che in quella appenninica.

L'interrogante chiede risposta urgente in Commissione sottolineando che siamo in presenza di un caso inescusabile di cattiva amministrazione e di disprezzo dei diritti dei cittadini.

(3-01358)

**FABBRI.** - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per conoscere come l'ANAS e il Ministero tentano di giustificare il grave ritardo nella esecuzione dei più importanti ed incisivi lavori di ristrutturazione e di miglioramento della strada statale al confine massese, in provincia di Parma.

L'interrogante osserva al riguardo che è assolutamente inescusabile l'interruzione delle opere di variante in località La Rocca, a monte dell'abitato di Capoponte, in comune di Tizzano Val Parma. Infatti, da oltre un anno, a causa del mancato completamento del nuovo tracciato, la strada presenta una strozzatura ad angolo retto, con notevole intralcio per la circolazione e pericolo permanente, confermato da numerosi incidenti, per la sicurezza degli utenti.

Chiede inoltre, in particolare, perchè non si dà ancora inizio alle opere delle due varianti, da gran tempo progettate: la prima, che riguarda il tratto nei pressi di Ranzano, attende da alcuni mesi la approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione dell'ANAS; il *dossier* della seconda, relativa al tratto Palanzano-Monchio delle Corti, è ancora giacente presso gli uffici del compartimento ANAS di Bologna.

L'interrogante rammenta ancora una volta l'importanza dell'infrastruttura viaria in questione, al servizio del comprensorio del prosciutto e delle vallate in cui sono ubicate le maggiori stazioni turistico-invernali

dell'Appennino parmense ed il grave stato di incuria e di cattiva manutenzione di gran parte del tracciato.

Chiede in particolare di conoscere quali sono i programmi - ed i relativi tempi di esecuzione - predisposti o in via di allestimento per utilizzare nel modo migliore, rapidamente e secondo una ragionata scala di priorità, lo stanziamento di oltre 20 miliardi che le competenti commissioni di Senato e Camera hanno indicato come necessario per un primo lotto di interventi quando si sono pronunciate per l'inserimento dell'ammodernamento della «massese» nel piano triennale dell'ANAS.

Domanda, infine, se non si ritenga di prevedere una serie di interventi - alcuni dei quali in accordo con le amministrazioni provinciali interessate - per assicurare alla «massese» un collegamento veloce a Sud con l'autostrada del Sole e, segnatamente, con il casello in località Caprara, nei pressi di S. Ilario d'Enza.

(3-01628)

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la strada statale n. 665 «massese» è costituita da due ex strade provinciali, la n. 6 di Langhirano fino al confine massese e la n. 22 della Val d'Enza. È stata classificata statale con decreto ministeriale del maggio 1989 e consegnata all'ANAS solo nel giugno dello scorso anno.

L'estesa totale dell'arteria è di 100 chilometri, di cui 71 in provincia di Parma e 29 in provincia di Massa Carrara.

I capisaldi dell'itinerario della strada in oggetto sono l'innesto con la strada statale n. 513 a Parma e l'innesto con la strada statale n. 62 presso Aulla.

Per quanto riguarda il primo tratto ricadente nella regione Emilia Romagna, si rende noto che dallo scorso anno, cioè da quando la strada in oggetto è stata classificata statale, il compartimento ANAS di Bologna ha provveduto, compatibilmente con le disponibilità finanziarie, ad effettuare lavori di ordinaria e straordinaria manutenzione per l'importo di 4 miliardi di lire.

Il suddetto compartimento attualmente ha in corso i lavori alla variante in località La Rocca, lavori già iniziati dall'Amministrazione provinciale di Parma e che si prevede di ultimare entro il mese di febbraio 1992.

Anche il progetto della variante dell'abitato di Ranzano è già stato esaminato favorevolmente e i lavori saranno dati in appalto fra breve.

Il progetto della variante all'abitato di Monchio, redatto dall'Amministrazione provinciale di Parma, è invece ancora in corso di perfezionamento ma si prevede che potrà entro breve essere esaminato dalla direzione generale dell'ANAS.

Le suddette varianti, già progettate ed in attesa di appalto, potranno trovare finanziamento nei 20 miliardi previsti nel piano triennale.

Le residue disponibilità saranno impegnate per sopperire alle più urgenti necessità della «massese».

Per quanto concerne, invece, il tratto ricadente nella regione Toscana, il compartimento di Firenze ha eseguito ed ha in corso interventi per un ammontare globale di oltre 5 miliardi di lire.

Gli interventi eseguiti fino all'innesto sulla strada statale n. 62 in Aula sono i seguenti:

- 1) riparazione di due ponticelli e del costone in frana tra i chilometri 75+800 e 76+500 dell'importo di 167 miliardi di lire;
- 2) consolidamento del costone tra i chilometri 118+930 e 119+180 dell'importo di circa 934 miliardi di lire;
- 3) consolidamento di un muro pericolante tra i chilometri 113+600 e 113+800 dell'importo di 888 miliardi di lire;
- 4) rafforzamento delle pendici rocciose instabili tra i chilometri 80+200 e 81+800 dell'importo di 873,5 miliardi di lire;
- 5) consolidamento del ponte dissestato e pericolante al chilometro 79+300 dell'importo di 993 miliardi di lire.

Sono invece, in corso di esecuzione, n. 3 interventi per:

- 1) protezione del piano viabile dalla caduta massi tra i chilometri 79+330 e 79+620 dell'importo di 575 miliardi di lire;
- 2) ripristino deflusso delle acque al chilometro 84+050 dell'importo di 110 miliardi di lire;
- 3) consolidamento del costone in frana in una località «Abbazia de Linari» dell'importo di 804 miliardi di lire.

Il compartimento della Toscana, inoltre, a seguito delle eccezionali precipitazioni che hanno interessato recentemente la regione, ha redatto una perizia per lavori urgenti di riparazione del corpo e delle pertinenze stradali fra i chilometri 75+000 e 88+000 dell'importo di circa 7 miliardi di lire.

Si rende, infine, noto che il progetto per la costruzione di una nuova stazione autostradale in località Capraia di Compagine è attualmente all'esame dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

FABBRI. Ringrazio il sottosegretario per la dettagliata esposizione. Io delle parole e delle promesse potrei anche dichiararmi soddisfatto, purtroppo però non posso dire altrettanto dei fatti. È vero, infatti, che vi è stato un intervallo tra la classificazione di tale strada come statale e la gestione da parte dell'ANAS, tuttavia, debbo segnalare al Ministero la gravità delle condizioni in cui essa si trova, dal momento che è stata lasciata per mesi e mesi in una condizione di abbandono totale. Faccio presente che, a tutt'oggi, non vi è in larghissima parte di questa importante via di comunicazione la linea di mezzeria e ciò, in un periodo di nebbia quale l'attuale, costituisce un grave pericolo per gli utenti; come pure, mancano le segnaletiche laterali e il fondo, per gran parte, è tutto rappezzato per cui vi è urgente bisogno di una manutenzione ordinaria.

Eppure, questa è la strada che attraversa il comprensorio del prosciutto e la zona turisticamente più frequentata dell'Appennino parmense, con flussi provenienti anche dal versante ligure e toscano. Pertanto, tenuto conto anche degli investimenti che l'ANAS sta facendo in provincia di Parma, si può concludere che questa è la strada ingiustificatamente più negletta.

Il Sottosegretario ci ha comunicato che sono in corso i lavori relativi ai tornanti in prossimità di La Rocca, ebbene, in proposito, non posso fare a meno di notare come essi siano ripresi a seguito di una

manifestazione di protesta della popolazione locale dovuta al fatto che gli interventi iniziati dall'Amministrazione provinciale erano stati lasciati incompiuti per due anni. Già stamattina, però - e posso dirlo con sicurezza, avendo percorso tale strada per giungere al Senato - era di nuovo tutto fermo per cui vorrei invitare il Sottosegretario a sollecitare l'esecuzione di tali lavori.

Apprendo con piacere che dovrebbe essere appaltato il lavoro a Ranzano; ma anche per questo appalto, peraltro promesso da parecchi mesi, è ancora in corso l'esame tecnico.

Con riferimento poi alla variante Palanzano-Monchio delle Corti (il cui progetto è stato trasmesso all'Ufficio del compartimento ANAS di Bologna da parecchio tempo) ha avuto luogo recentemente un incontro informale presso il Ministero dei lavori pubblici con il sottosegretario competente, in considerazione del fatto che si è in presenza di una arteria di scorrimento che ha un carattere incentivante per lo sviluppo dell'intera vallata parmense, massese e della Lunigiana, con proiezioni anche verso la provincia di La Spezia.

Faccio presente che in occasione di tale incontro è stata data assicurazione in ordine alla realizzazione del progetto in tempi celeri, ma anche in questo caso si procede molto a rilento.

Al contrario una maggiore celerità si riscontra nella realizzazione della mezzeria e nel miglioramento del manto asfaltato del percorso Langhirano-Parma, di cui alcuni tratti si presentano come vere e proprie mulattiere con caratteristiche non degne di una strada statale.

Prendo atto con soddisfazione che - anche a seguito del dibattito svoltosi in questa Commissione - viene confermata la dotazione di 20 miliardi per lo stralcio del piano decennale.

Ritengo tuttavia non evasa l'interrogazione per la parte relativa al tratto di strada che si estende verso l'autostrada del sole in direzione di Sant'Ilario d'Enza. Considerato poi che tale strada è utilizzata soprattutto per il trasporto di prodotti alimentari, il fatto che vi si possa accedere soltanto attraverso Parma comporta gravi disagi per il traffico cittadino.

Si pone quindi l'esigenza di procedere alla progettazione di nuovi sbocchi autostradali, attese le aspettative e la grande doglianza diffuse tra la popolazione.

Benchè generalmente tali vallate vengano classificate di serie B, auspico che il dialogo avviato oggi con il Sottosegretario consenta una più rapida esecuzione delle opere, la cui conclusione mi auguro avvenga quanto prima.

*CURCI, sottosegretario di Stato per il lavori pubblici. Senatore Fabbri, la conclusione dei lavori è prevista per febbraio prossimo venturo; cercheremo comunque di ridurre ulteriormente i tempi.*

**PRESIDENTE.** Segue una interrogazione della senatrice Senesi e di altri senatori. Ne do lettura:

**SENESI, TARAMELLI, BOLLINI.** - *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e delle finanze e al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* - Premesso che l'unico centro doganale al

servizio del traffico merci ferroviario nell'area milanese è attualmente quello della stazione Milano-Farini;

considerato che l'amministrazione doganale aveva individuato nel territorio del comune di Segrate l'area per la localizzazione di un nuovo centro unificato di Milano e che il progetto generale è stato autorizzato con legge n. 730 del 1965 e successivamente approvato con decreto del provveditore regionale alle opere pubbliche n. 22935 del 6 dicembre 1971;

visto che la commissione regionale dogana di Segrate e i relativi gruppi hanno approvato il documento finale per il completamento dell'opera nel giugno 1986, successivamente approvato dalla giunta della regione Lombardia con delibera n. 13622 del 21 ottobre 1986;

tenuto conto che il documento approvato evidenzia i lavori e gli interventi ancora da finanziare e i tempi tecnici per l'ultimazione delle opere previste, che gli investimenti per la totale realizzazione dell'impianto doganale assommano a 45,6 miliardi (stima al 31 dicembre 1986) e l'attivazione del centro è prevista entro il 1989;

considerato che l'attuale congestione del traffico nell'area Milanese ha raggiunto livelli insostenibili e che la definitiva realizzazione della nuova dogana di Segrate contribuirebbe a rendere meno pesante la situazione viabilistica della città,

gli interroganti chiedono di conoscere come intende il Governo rimuovere le cause del grave ritardo che si registra su un'opera autorizzata da più di 20 anni.

(3-00089)

SENESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, premetto di avere indirizzato questa interrogazione a 4 Ministri e di ricevere risposta soltanto dal Ministro dei lavori pubblici. Restano pertanto inevase le altre richieste.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Faccio presente che la mia risposta nella parte terminale affronta anche le problematiche amministrative.

SENESI. Ancorchè questa interrogazione, datata 1987-1988, sia stata successivamente portata all'esame dell'Aula del Senato che ha quindi approvato una legge volta a disciplinare la dogana di Segrate, resta valido il quesito allora posto in ordine allo svolgimento dei lavori per quanto attiene alla competenza specifica del Ministero delle finanze.

Chiedo, infine, alcune delucidazioni sui finanziamenti destinati alle opere di viabilità e di accesso agli impianti medesimi, ovviamente collegati alla linea ferroviaria.

Mi riservo, comunque, di esprimere un giudizio finale dopo la risposta del Sottosegretario.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel marzo del corrente anno è stata stipulata tra il provveditorato alle opere pubbliche della Lombardia e l'associazione temporanea della imprese Astaldi Lombardini, l'ICLA e l'IRCES, una convenzione per l'affidamento in concessione dei lavori relativi al riassetto delle strutture esistenti ed al

completamento funzionale, edilizio e viario finalizzato a consentire l'immediata operatività della nuova dogana di Milano in territorio di Segrate.

L'affidamento in concessione è stato effettuato sulla base di un progetto generale per un importo complessivo di 100 miliardi di lire al netto dei ribassi offerti e di un progetto di primo stralcio di 28 miliardi circa.

Questo primo stralcio, sempre nei limiti del finanziamento attualmente disponibile, pari a lire 28.200.000.000, prevede, tra l'altro, il completamento della palazzina degli uffici, la sistemazione dei capannoni esistenti, il completamento della rete fognaria ed il collegamento al collettore principale mediante attraversamento in galleria della linea ferroviaria Milano-Venezia.

Con decreto in corso di registrazione, la suddetta somma è stata impegnata e quanto prima saranno iniziati i lavori.

Le opere di viabilità esterna all'area doganale di collegamento alla rete tangenziale ed autostradale principale sono invece in corso di esecuzione a cura della società autostradale Milano-Serravalle.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie i lavori sono stati completati e risultano disponibili all'interno della dogana, oltre a binari per carico e scarico diretto, anche due terminali per *containers* con possibilità ove necessario, di realizzazione di un terzo terminale.

Solo la illuminazione esterna con torri faro non è stata ancora completata ma si prevede che i lavori possano essere ultimati entro il prossimo anno.

Solo di recente si è giunti ad un accordo tra gli organi periferici dei ministeri interessati, gli enti locali e la regione Lombardia per l'attivazione parziale, entro i primi mesi del 1993, del centro intermodale di Segrate, da gestire a cura dell'ente ferrovie dello Stato.

In questa maniera si potrà soddisfare il costante e notevole aumento del traffico combinato che interessa l'area milanese.

La costruzione delle occorrenti infrastrutture, per una spesa complessiva di circa 3 miliardi di lire, è stata approvata in ottobre, dall'ente ferrovie dello Stato ed i relativi lavori saranno ultimati entro il prossimo anno, coerentemente con gli impegni assunti dai Ministeri interessati tramite gli organi periferici, gli enti locali e la regione Lombardia.

Tutto ciò di concerto tra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti.

SENESI. Signor sottosegretario, il problema attuale per questo impianto è il contenzioso aperto con il comune per la realizzazione di una zona di parcheggi che sia funzionale all'attività doganale e al traffico intermodale, nonchè per la questione della viabilità locale che doveva veder escluso, da questo circuito di traffico pesante, il comune di Segrate. Infatti, le opere previste in esecuzione dalla società Serravalle riguardano i collegamenti con la tangenziale e il sovrappasso della ferrovia, mentre non è ben chiaro - perchè di questo non si fa cenno nella risposta - in che contesto si inserisca la viabilità locale.

Ora, ripeto, poichè so che vi è un contenzioso aperto al riguardo con il comune e dal momento che questo costituisce uno dei punti più

delicati dell'intera vicenda, che ha bloccato anche l'avanzamento dell'opera, se il Ministero è in grado di fornire una più approfondita risposta a tale proposito allora mi riterrò soddisfatta, altrimenti dovrò ritenerla insufficiente.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatrice Senesi, mi impegno a trasmetterle al più presto una nota scritta integrativa su tutti i punti che sono stati oggetto della risposta.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Bertoldi e di altri senatori. Ne do lettura:

BERTOLDI, SENESI, IMBRIACO. - *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e del lavoro e della previdenza sociale*. - Premesso:

che un incendio si è sviluppato alle tre del mattino del 12 maggio 1989 nella galleria nord dell'autostrada al valico del Brennero, non aperta al traffico perchè erano in corso lavori di rivestimento ed isolamento dell'intera volta;

che in breve le fiamme, sprigionatesi dal materiale infiammabile utilizzato nel rivestimento, ed i fumi tossici hanno trasformato il tunnel, lungo 824 metri, in una trappola per i tredici operai delle due squadre impegnate nel turno di notte;

che cinque di questi, salvatisi a stento, sono ricoverati per le intossicazioni di gas sviluppatesi, oltre che per lesioni e contusioni, negli ospedali di Vipiteno e di Innsbruck;

che solo dopo cinque ore i vigili del fuoco italiani ed austriaci, quando il tunnel, scosso anche da esplosioni ha cessato di essere una canna di lanciafiamme, hanno recuperato i cadaveri carbonizzati di due degli operai che non erano riusciti a raggiungere nè l'imbocco italiano nè quello austriaco;

che il traffico autostradale da e per l'Austria che corre nella galleria sud parallela, per i fumi tossici e le fiamme penetrate da un collegamento tra le due gallerie, col pericolo di incendiare anche l'identico rivestimento di questo tunnel, è stato interrotto,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) con quale tipo di appalto la Società Autostrada del Brennero avesse affidato il lavoro di rivestimento ed isolamento del tunnel;

2) quali misure di sicurezza fossero state previste perchè operai lavorassero un turno di dodici ore in galleria con materiali pericolosamente infiammabili e con esalazioni tossiche o nocive;

3) quale conoscenza e quale certificazione normativa esista per i materiali chimici e plastici utilizzati in lavori di rivestimento dei tunnel autostradali e se queste siano da ritenersi sufficienti;

4) se non si ritenga necessario adeguare rapidamente tale certificazione alla normativa CEE esistente.

(3-00819)

BERTOLDI. Signor Presidente, vorrei preliminarmente illustrare brevemente la dinamica dell'incidente che ha motivato l'interrogazione n. 00819, la quale risale ormai al maggio 1989, mentre l'incidente si era verificato quattro giorni prima. Ricordo di aver presentato altre



interrogazioni su episodi analoghi e quindi quella odierna potrà servire, per lo meno, da istruttoria alle successive e - mi auguro - più tempestive risposte che il Governo vorrà fornirmi.

Mi preme ricordare l'incidente in questione perchè negli anni '50 ho lavorato anch'io in una galleria vicino a Rovereto, dove, proprio perchè si facevano turni di 14 ore al giorno all'interno dei tunnel, avvenivano frequenti incidenti. E proprio in occasione di uno di essi, che ebbe un epilogo tragico, ho fatto ciò che ho ritenuto mio dovere, ossia mobilitare i lavoratori, ed ho anche giurato a me stesso che non si sarebbe mai più dovuto verificare un incidente a causa del prolungato orario di lavoro in galleria.

Quello oggetto dell'interrogazione è, invece, un incidente avvenuto nella galleria nord dell'autostrada del Brennero, all'interno della quale erano in corso, regolarmente appaltati, lavori di rivestimento e di isolamento dell'intera volta con materiale non perfettamente conosciuto. Ebbene, alle 3 del mattino del 12 maggio 1989 si è sviluppato un incendio del materiale; all'interno della galleria, in quel momento, si trovavano tredici operai, che avevano già lavorato 9 ore e avrebbero dovuto lavorarne altre tre prima di finire il loro turno. Due di loro, quelli più vicini al luogo in cui si è sviluppato l'incendio, hanno cercato di spegnere le fiamme con le giacche perchè privi di estintori, dopo di che, non riuscendovi, sono corsi, affannati per 100 metri, inseguiti dalle fiamme, per arrivare all'uscita; li ho trovati salvi in ospedale a Vipiteno. Due loro colleghi, meno fortunati, sono morti invece carbonizzati all'interno della galleria, mentre altri componenti della squadra, fuggiti verso l'altro imbocco del tunnel che si trova in territorio austriaco, si sono salvati a stento.

Il fatto è che quella galleria veniva rivestita da materiale, prodotto dalla Henkel, non perfettamente conosciuto e collaudato, che si è rivelato infiammabile e addirittura tossico. Tra l'altro, vi erano nel tunnel notevoli scorte di tale materiale senza che al riguardo fosse stata presa alcuna precauzione; inoltre, la galleria era priva di un impianto di illuminazione stabile e al suo interno gli operai lavoravano senza maschera e senza estintori, come pure non era stato predisposto alcun mezzo per poter uscire rapidamente da essa.

Pertanto, vorrei chiedere al Ministro dei lavori pubblici, innanzitutto, se è possibile che non esista un piano della sicurezza quando si fanno lavori così pericolosi. Inoltre, vorrei che egli mi spiegasse perchè non è ancora possibile avere un delegato che verifichi le misure di sicurezza all'interno di simili posti di lavoro e perchè un lavoratore non potrebbe rifiutarsi di svolgere un certo lavoro quando questo rappresenta un pericolo reale per la sua vita. Vorrei sapere poi perchè non esistono disposizioni precise che regolano l'uso di materiali poco conosciuti da utilizzare in ambienti chiusi o addirittura sotterranei. A tale proposito, faccio presente che la stessa provincia di Bolzano ha ritenuto di dover scrivere alla società Autostrade per mettere in rilievo i gravissimi rischi derivanti ai lavoratori dall'uso di tali materiali. Infine, vorrei che il Ministro mi fornisse una risposta sul perchè, all'interno di una galleria dove si lavora per dodici ore continue, non esiste un impianto di illuminazione stabile, sul perchè non vi è alcun mezzo per uscirne rapidamente, sul perchè, pur venendo utilizzati materiali tossici e

infiammabili, non vengono predisposti mezzi di protezione antincendio e gli operai non utilizzano la maschera.

Questa serie di domande le ho rivolte innanzitutto al Ministro dei lavori pubblici, ma è evidente che essa coinvolge anche sfere di competenza dei Ministri dell'interno e del lavoro.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho ascoltato con grande attenzione l'intervento del senatore Bertoldi, il quale, anche in questa fase, ha introdotto momenti di grande passionalità rispetto ad un problema che non è di poco conto. Tuttavia, mi soffermerò sostanzialmente sui quesiti posti nell'interrogazione, pur comprendendo che tante altre questioni possono insorgere affrontando un avvenimento così delicato, difficile da comprendere e ovviamente traumatizzante per tutti. Aggiungo anche che, probabilmente, non sarò in condizione di spiegare le ragioni per cui certi presidi antinfortunistici sono venuti meno, ma, rifacendomi agli atti ufficiali contenuti nella stipula dei contratti, la mia coscienza è più tranquilla perchè dalla lettura di tali documenti si evince che tutte le precauzioni sono state abbondantemente soddisfatte.

La società autostrada del Brennero, dopo aver esperimento le gare di appalto mediante il sistema della licitazione privata, stipulò con l'impresa Ghella Costruzioni due distinti contratti.

Il primo contratto concerneva i lavori di ordinaria manutenzione per la rettifica della canna nord della galleria del Brennero.

Il secondo contratto, che era relativo ai lavori di straordinaria manutenzione per la ristrutturazione della suddetta canna nord-lotto B, prevedeva la realizzazione di opere di protezione contro il gelo e di impermeabilizzazione del rivestimento.

La ditta Ghella diede a sua volta in subappalto, con contratto del febbraio 1989, all'impresa Soave Asfalti i lavori relativi alla realizzazione della impermeabilizzazione e coibentazione della galleria, consistenti essenzialmente in fornitura e posa in opera di rivestimento impermeabile costituito da schiuma poliuretanicca rigida colata in sito entro casseri metallici e rivestimento di barriera vapore costituito da lamina di alluminio.

La società Autostrada dal Brennero nei documenti contrattuali e di consegna dei lavori prevede l'obbligo da parte dell'appaltatore di osservare tutte le disposizioni dell'Ispettorato del lavoro e dell'Ente nazionale previdenza ed infortuni e tutte le norme contenute nel contratto collettivo nazionale di lavoro.

In particolare la ditta Soave, per la parte riguardante i propri dipendenti, mise a disposizione caschi e guanti di protezione, una maschera a tre filtri riservata all'addetto alla iniezione del poliuretano ed un estintore.

La ditta Ghella fornì invece ai suoi dipendenti caschi di protezione, lampade portatili e 5 estintori.

Per i materiali chimici e plastici utilizzati in lavori di rivestimento dei tunnel autostradali non esiste - come è noto - una specifica normativa.

Nella legislazione nazionale l'argomento è trattato solo dal decreto del Presidente della Repubblica n.547/55 contenente norme per la

prevenzione degli infortuni sul lavoro, che, all'articolo 355, prevede specificatamente norme sulla etichettazione ed imballaggio delle sostanze pericolose.

A livello comunitario poi una disciplina relativa alle sostanze pericolose è ancora in fase di discussione, mentre per i preparati di sostanze pericolose è in corso da parte dell'ordinamento giuridico italiano il recepimento di due direttive, la n. 88/369 e la n. 91/155 che prevedono e disciplinano il modello ed il contenuto delle schede che debbono accompagnare tali preparati.

Questa relazione si riferisce fundamentalmente ai quesiti che l'interrogante ha posto con la sua interrogazione.

Ove necessario, mi riservo di fornire una risposta aggiuntiva.

BERTOLDI. Signor Presidente, mi consenta di dichiarare insoddisfazione per la risposta testè fornita, anche in considerazione del tempo trascorso dalla presentazione della mia interrogazione, ritardo per il quale non intendo affrontare l'aspetto riguardante l'attribuzione delle responsabilità, onde evitare una ingiustificata e non effettiva attribuzione delle stesse.

Con riferimento alla sua osservazione in ordine al recepimento nel nostro paese delle direttive comunitarie e, pertanto alla sua conseguente ammissione dell'assenza, allo stato attuale, di discipline definitive, avrei preferito sentirla affermare che episodi di questo genere non vanno confusi nella massa di incidenti sul lavoro (dati statistici nazionali evidenziano ogni sei secondi infortuni sul lavoro ed un caso di morte ogni mezz'ora lavorativa).

Nello specifico, considerato che si è in presenza di lavori eseguiti all'interno di un tunnel, la natura stessa di tale attività comporta un necessario potenziamento della componente sicurezza.

Per sua stessa ammissione viene data risposta solo ad alcuni degli interrogativi da me posti. Ho infatti presentato a suo tempo due interrogazioni di cui, peraltro, quella inevasa, oltre ad essere la più ricca di contenuti, è diretta anche al Ministro degli interni.

Non posso inoltre ritenermi soddisfatto delle risposte da lei fornite alla luce soprattutto degli incidenti successivamente verificatisi nell'esercizio di tale attività lavorativa in galleria, alcuni dei quali anche mortali.

Ancorchè la Commissione per la sicurezza sul lavoro abbia dettagliatamente operato e proposto un ventaglio di interventi legislativi volti ad ottenere una maggiore sicurezza lavorativa nell'esercizio di tale attività, avrei preferito che lei, in qualità di rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, avesse sollecitato una accelerazione della soluzione di tali questioni, soprattutto a fronte di casi, quali quello da lei descritto, di appalto e subappalto, che generano normalmente forme di irresponsabilità.

Sottolineo poi che del materiale messo a disposizione dalle ditte Ghella e Soave, maschere ed estintori a cui lei peraltro ha fatto riferimento), il giorno dopo l'incendio non è stata trovata traccia alcuna all'interno della galleria.

Ciò desta molteplici perplessità in quanto, trattandosi di materiali metallici, si sarebbero dovuti ritrovare almeno i resti degli estintori. Ne

consegue che non sono state adottate le precauzioni necessarie in presenza di depositi di materiali sostanzialmente pericolosi.

A seguito di una analisi specifica sul materiale d'isolazione utilizzato, è emerso che, malgrado fosse etichettato, trattandosi di prodotti pericolosamente infiammabili, era fortemente prevedibile il rischio di una eventuale esplosione all'interno del tunnel. Ne consegue che la grande quantità di detto materiale accumulato nella galleria ha favorito lo scoppio dell'incendio.

Alla luce di ciò, ritengo non soddisfacente la lunga risposta del Governo.

Chiedo pertanto un supplemento di risposta in ordine all'incidente al nostro esame.

La chiarezza e precisione sono tanto più indispensabili per il fatto che l'Italia parteciperà al traforo delle Alpi per il raddoppio della linea ferroviaria del Brennero, ovvero al più importante lavoro di ingegneria sotterranea mai realizzato prima in Europa: un tunnel sotterraneo di 56 chilometri.

Auspico comunque che all'atto di tale partecipazione, sia stata finalmente definita in materia una legislazione italiana all'altezza delle misure di sicurezza necessarie a tutelare gli addetti a tale attività lavorativa.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Senatore Bertoldi, sottolineo il rispetto e la correttezza delle procedure di appalto seguite dal concessionario e dalla Amministrazione dei lavori pubblici in base al dettato delle norme vigenti in materia.

BERTOLDI. Per quanto riguarda la parte della risposta relativa alla correttezza delle procedure di appalto seguite dal Ministero dei lavori pubblici non ho nulla da eccepire.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Nel recepire buona parte degli interrogativi avanzati dal senatore Bertoldi, considerato altresì che essi attengono in parte alle relative inchieste giudiziarie e amministrative, suggerirei di formulare l'interrogazione anche al Ministro degli interni.

Ho comunque già dato avvio ad un ulteriore approfondimento di tutti questi aspetti e, in ogni caso, mi dichiaro pronto a fornire ogni ulteriore informazione che dovesse scaturire dall'inchiesta in atto.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Pinna e di altri senatori. Ne do lettura:

PINNA, MACIS, FIORI. - *Al Ministro dei lavori pubblici*. - Premesso:

che la città di Olbia presenta gravi problemi di congestione del traffico automobilistico, conseguenti alla rapida crescita urbanistica e demografica, e allo sviluppo dell'attività turistica;

che, oltre il normale traffico urbano, interessano la città imponenti flussi provenienti dai porti di Golfo Aranci e dell'Isola Bianca e dall'aeroporto Costa Smeralda. Alla congestione concorre inoltre l'attraversamento ferroviario a raso della città;

che il punto di maggiore criticità è costituito dal lungomare e, in particolare, dalle vie Genova e Principe Umberto. Per tale tratto l'amministrazione comunale ha esaminato diverse soluzioni: una strada sopraelevata, una in tunnel e una terza a raso con ampliamento delle vie adiacenti al lungomare;

che, dopo l'esclusione della soluzione in sopraelevata per l'impatto di un manufatto che si svilupperebbe tra la città e il mare, sembra aver preso corpo la soluzione in tunnel. Anche tale soluzione è però priva dell'indispensabile assenso formale del consiglio comunale, tanto più necessario su una materia che ha provocato divisioni fra le stesse forze politiche di maggioranza e il pronunziamento contrario di una larga parte dell'opinione pubblica, espressasi con la raccolta di un elevatissimo numero di firme;

che l'opposizione alla soluzione in tunnel e a favore di quella a raso deriva: dalla previsione di lunghi tempi di realizzazione, dalle difficoltà tecniche e dai possibili imprevisti conseguenti ad un'opera da realizzarsi sotto il livello del mare, dagli elevati costi di gestione, dall'impatto urbanistico che deriverebbe dalla presenza di due «buche», in entrata e uscita dal tunnel, lunghe complessivamente almeno 300 metri. Inoltre la soluzione in tunnel, caldeggiata dall'ANAS, avrebbe un costo 5 o 6 volte superiore a quella a raso, costo che mal si concilia con le scarse disponibilità finanziarie dell'azienda e con il dissesto del bilancio dello Stato. Deve anche considerarsi che la prossima apertura della circonvallazione esterna alla città raccorderà le direttrici di Olbia con Sassari, Golfo Aranci, Tempio, Santa Teresa e Nuoro, oltre che con la stessa area industriale, eliminando una consistente quota di traffico proprio nella zona critica del lungomare urbano,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di richiamare l'ANAS ad un maggiore «distacco» rispetto alle soluzioni da adottarsi all'interno di un centro urbano e se, alla luce delle disposizioni della legge n. 142 del 1990, non ritenga di impartire all'ANAS la disposizione di sospendere ogni decisione in merito per consentire al consiglio comunale di adottare le necessarie deliberazioni formali e ai cittadini di Olbia, ove lo ritenessero di esprimersi in via definitiva con *referendum*;

quale ordine di motivazioni induca il Ministro-Presidente e l'ANAS ad adottare la soluzione di gran lunga più onerosa e nonostante il dissenso di una parte consistente della popolazione interessata;

attraverso quali ulteriori stanziamenti s'intenda far fronte ai maggiori costi che lieviterebbero, secondo stime attendibili, dai 10 miliardi, disponibili e sufficienti per la soluzione a raso, ai 50-60 necessari per quella in tunnel;

se il Ministro intenda far fronte alla maggiore spesa con stanziamenti aggiuntivi o attraverso la rimodulazione di risorse già attribuite alla viabilità della Sardegna; in tale ipotesi, a danno di quali direttrici stradali s'intenda caricare il maggiore onere e se sia stato al riguardo richiesto ed espresso il preventivo parere della regione.

(3-01662)

CURCI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli senatori, la città di Olbia necessita di un apposito

sistema infrastrutturale al fine di un rapido smaltimento del traffico da e per il porto turistico cittadino, traffico che, notoriamente, determina gravissimi ingorghi fino al centro urbano.

Per far fronte a tale problema l'ANAS adottò la scelta di un collegamento in superficie sulla base di un progetto di massima del novembre 1988, dall'importo complessivo di quasi 17 miliardi di lire.

La redazione del progetto esecutivo e la esecuzione dei lavori vennero affidati, nell'aprile del 1990, mediante il sistema della licitazione privata, al raggruppamento di imprese Tor di Valle S.p.a. e Falcione S.r.l. con il ribasso del 15,60 per cento.

I relativi lavori furono consegnati nel dicembre dello scorso anno.

Malgrado ciò, detta opera non venne iniziata in quanto, nel frattempo, il comune di Olbia aveva incaricato vari esperti di redigere il nuovo piano regolatore della città.

Da tale studio emerse la volontà dello stesso comune di variare l'andamento plano-altimetrico del tronco di penetrazione a base del progetto ANAS.

Considerata l'urgenza di addivenire, in tempi brevi, all'individuazione della soluzione definitiva del tracciato, anche e soprattutto nei riflessi del rapporto contrattuale *in itinere* con il raggruppamento di imprese affidatarie dei lavori, nel maggio del 1991 fu affidato dal professor Tramontin, docente presso l'Università degli studi di Cagliari e membro esperto del consiglio di amministrazione dell'ANAS, il coordinamento tra il comparto ANAS di Cagliari ed il comune di Olbia al fine di addivenire ad una soluzione definitiva del problema che consentisse, da un lato, la sollecita ripresa dei lavori stradali (già da mesi appaltati e sospesi di fatto) e, dall'altro, di recepire le istanze del nuovo piano regolatore della città di Olbia.

Dai numerosi incontri che si sono avuti si è pervenuti ad una rielaborazione del progetto generale e all'adozione della soluzione tunnel.

È stato, quindi, redatto il progetto esecutivo del primo stralcio funzionale dell'importo complessivo di circa 19,5 miliardi di lire.

Entrambi i progetti, sia quello generale che esecutivo, relativo al primo stralcio funzionale, hanno avuto, nel settembre di quest'anno, il parere favorevole sia da parte della giunta municipale del comune di Olbia che della relativa commissione edilizia comunale.

Alla spesa necessaria per il completamento del secondo ed ultimo stralcio funzionale si dovrà far fronte con un nuovo impegno sui prossimi esercizi finanziari.

PINNA. Signor Presidente, con molta schiettezza, debbo dire che mi attendevo delle risposte molto più puntuali, mentre quella del Governo è una risposta che tende a volare alta per non entrare nel merito dei problemi che con l'interrogazione il sottoscritto, unitamente ai colleghi Macis e Fiori, aveva posto.

È allora forse opportuno richiamare anche ai presenti, oltre che al Sottosegretario, alcuni aspetti che nella risposta non vengono toccati. Il primo riguarda il fatto che nella città di Olbia sono state raccolte, su

35.000 abitanti, oltre 10.000 firme contro la soluzione a tunnel. Un altro aspetto che viene trascurato è che la delibera della Giunta, relativamente alla scelta del tunnel, è stata adottata in assenza di alcune forze politiche della maggioranza e, portata a ratifica del consiglio, di fatto, non è stata approvata, o meglio, è stata ratificata ma poi non ha avuto l'approvazione da parte dell'organo di controllo, il che la rende nulla.

Un altro elemento, da questo punto di vista preoccupante, è il fatto che, in qualche modo, con il concorso del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS, si sia, di fatto, alterata una procedura assolutamente corretta e trasparente e si sia voluta forzare una situazione pur di arrivare ad una scelta che - ripeto - non solo non è dell'intero consiglio - e questo poco male - ma che, soprattutto, non avendo avuto il crisma della ratifica, è nulla. Ebbene, noi riteniamo che, anche a seguito della legge n. 142 del 1990, in una realtà dove vengono raccolte 10.000 firme è una misura cautelare, di prudenza, il sottoporre un problema di questo genere, che modificherà la situazione urbana della città, a *referendum*.

Vorrei ricordare ancora che la soluzione a raso è oggi resa possibile dal fatto che è in fase conclusiva, o comunque è a buon punto, la costruzione di una circonvallazione della città che consentirà di portar fuori dall'abitato una parte consistente del traffico, sia quello proveniente dalla Costa Smeralda e diretto verso l'aeroporto, che attualmente passa dentro la città, sia quello proveniente dai due porti (Golfo Aranci e Isola Bianca) e dalla circostante zona industriale.

Con la realizzazione della circonvallazione non sarà più necessaria, dunque, un'opera così ciclopica, quale quella di realizzare un tunnel sottomarino. Fra l'altro, un'opera di tal genere necessariamente comporta una rampa in discesa, che secondo i tecnici consisterà in una buca lunga circa 300 metri, ed una in uscita altrettanto lunga, quindi con problemi enormi dal punto di vista urbanistico, con maggiori spese di gestione e con rischi di incertezza e di imprevisti, per non parlare poi dei tempi di realizzazione, che lo stesso sindaco di Olbia giudica non saranno inferiori ai 3-5 anni. A ciò va aggiunto che esiste già, in prossimità della città di Olbia, sulla direttrice dell'aeroporto «Costa Smeralda», una sopraelevata per cui ci troveremmo ad avere in tale città una situazione della viabilità fondamentale simile a delle montagne russe, nel senso che si arriva su di una sopraelevata, si precipita fin dentro la città, si prosegue ancora sotto il tunnel, per fuoriuscire, infine, dalla parte opposta.

Tutto ciò - aggiungo - senza che in merito a questa soluzione, presa tra ANAS e comune di Olbia, sia stato sentito, trattandosi di viabilità non strettamente urbana ma che riguarda un comprensorio assai più vasto, il parere della regione. Anche questo fatto, dunque, ci crea delle preoccupazioni, nel senso che l'ANAS finisce talvolta per stringere un rapporto privilegiato con singole amministrazioni o addirittura con singoli sindaci, come in questo caso, scavalcando le competenze dell'assessorato regionale ai lavori pubblici che sugli interventi dell'ANAS ha diritto e titolo a pronunciarsi.

Quindi, Sottosegretario, questo aspetto ci preoccupa notevolmente in quanto non riusciamo ad individuare gli obiettivi finali di un'opera ciclopica così inutile, considerato altresì che è in corso di realizzazione

una circonvallazione esterna alla città che risolverebbe il problema della congestione del traffico.

Sarebbe pertanto più semplice ampliare la strada a raso che si estende intorno alla città, attesa la diminuzione del carico di traffico che si prevede nel prossimo futuro.

Ritengo poi la risposta molto elusiva anche per quanto attiene ai costi della soluzione prevista per la strada a raso, che, in base alla sue indicazioni, ammontavano a circa 17 miliardi, e non - a mia memoria - agli 11 miliardi previsti inizialmente.

Nel sottolineare che non dispongo di notizie precise al riguardo, stante la difficoltà nel reperimento di informazioni certe presso l'ANAS, colgo l'occasione ed il Presidente ne è testimone - per informare di avere in precedenza richiesto al Ministro la delibera del consiglio di Amministrazione dell'ANAS riguardante l'approvazione del progetto di tunnel. Dopo aver transitato per segreterie ministeriali, sono stato invitato a rivolgermi ai dirigenti dell'ANAS, ai quali mi ero peraltro già rivolto in precedenza senza sortire alcun risultato.

Non posso quindi che rafforzare la mia convinzione sul fatto che l'ANAS si presenta strutturalmente come una torre impenetrabile ed organizzativamente come una sorta di servizio segreto piuttosto che come una azienda finalizzata alla costruzione di strade.

Il fatto che i tunnel vengano edificati in ambito sotterraneo non giustifica l'equivoco della «mancanza di luce» sui costi, tanto meno la carenza di informazione.

Con tale affermazione mi riferisco agli importi da lei indicati di circa 17 miliardi previsti dal progetto del novembre 1988 e di circa 19,5 miliardi previsti dal progetto esecutivo relativo al primo stralcio funzionale.

Chiedo, inoltre, quale sarà il capitolo di imputazione della spesa complessiva, da lei indicata in circa 80 miliardi, per la realizzazione delle opere.

Considerato poi che la delibera dell'ANAS - di cui, ribadisco, non ho potuto prendere visione - dovrebbe contenere l'indicazione del capitolo di imputazione di tale spesa, nonché la eventuale specificazione della natura aggiuntiva della stessa rispetto al piano triennale 1991-1993, chiedo al Governo se l'indicato stanziamento di 80 miliardi debba intendersi aggiuntivo a quanto previsto nel terzo stralcio del piano decennale per la grande viabilità; nel qual caso, vorrei sapere da dove verrebbero attinte tali spese.

Alla luce di queste mie richieste, chiedo una risposta aggiuntiva del Governo, possibilmente in uno con la misteriosa ed improcurabile delibera del consiglio di amministrazione dell'ANAS.

Mi dichiaro pertanto del tutto insoddisfatto della risposta odierna del Governo.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi accingo a fornire una brevissima precisazione, riservandomi ovviamente di citare nelle risposte successive quanto sarà oggetto di ulteriore richiesta da parte dell'interrogante.

Il Governo conviene sulla preoccupazione espressa con riferimento ad una sorta di tendenza dell'ANAS a voler spendere in una iniziativa



viaria più di quanto è logico spendere, attese le grandi difficoltà di ordine economico e di bilancio del nostro Paese e specificatamente ancor più per quanto attiene la grande esigenza di costruire strade in tutte le zone di Italia.

Trattasi pertanto di una preoccupazione che condivido e della quale mi auguro il senatore Pinna prenda atto.

Con riferimento alla regione Sardegna, faccio presente che il piano regolatore della città di Olbia è stato sottoposto al vaglio di tutti gli enti locali competenti.

Pertanto, se le intese raggiunte sono in armonia con il piano regolatore regionale, tale opera difficilmente si scontrerà con il parere della regione.

PINNA. Ricordo che l'assessore regionale ai lavori pubblici si è pubblicamente dichiarato contrario alla realizzazione di tale opera. Ne consegue che l'armonia a cui lei fa riferimento probabilmente non esiste.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi riservo di far pervenire successivamente la risposta in ordine alla ulteriore entità delle risorse necessarie per completare il secondo stralcio funzionale.

PRESIDENTE. Segue la prima interrogazione presentata dal senatore Montresori e da altri senatori. Ne do lettura:

MONTRESORI, GIAGU DEMARTINI. - *Al Ministro dei lavori pubblici*. - Premesso:

che tra i programmi di intervento dell'ANAS in Sardegna è incluso, da molti anni, il finanziamento di 15.000 milioni per la realizzazione dello svincolo SS 131-Muros;

che è stato predisposto da tempo il progetto esecutivo ed ottenute le necessarie approvazioni,

gli interroganti chiedono di conoscere le cause del gravissimo ritardo nell'avvio dei lavori di realizzazione dello svincolo citato in premessa, ritardo che, oltre a determinare notevoli danni all'economia e allo sviluppo della zona, è causa di ulteriori incidenti, alcuni dei quali mortali.

(3-01688)

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tutti i lavori relativi alla realizzazione dello svincolo di Muros, sulla strada statale n. 131, sono stati appaltati alla impresa CO.GE.PAR. di Catania e sono attualmente in fase di avanzata esecuzione.

L'ultimazione dei predetti lavori è prevista per il prossimo anno.

MONTRESORI. Stante che il finanziamento di 15 miliardi era stato accordato in considerazione del fatto che i lavori avrebbero dovuto essere effettuati in due mesi; visto altresì il ritardo di anni nell'avvio dei lavori di realizzazione dello svincolo, chiedo al Governo la data in cui è stato affidato l'appalto all'impresa CO.GE.PAR.

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Al momento non sono in grado di fornire una risposta precisa; faccio tuttavia presente che i tempi che intercorrono generalmente tra l'atto di affidamento dell'appalto e l'esecuzione delle opere sono abbastanza rapidi.

PRESIDENTE. Segue la seconda interrogazione presentata dal senatore Montresori e da altri senatori. Ne do lettura:

MONTRESORI. - *Al Ministro dei lavori pubblici*. - Premesso che, con l'inizio della stagione estiva e l'intensificarsi del traffico, si ripetono in modo preoccupante incidenti mortali sulla strada statale n. 131 - Carlo Felice - che destano vivo allarme nell'opinione pubblica, l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo e l'ANAS abbiano assunto o intendano assumere per diminuire il grado di pericolosità della strada più trafficata della Sardegna ed in particolare;

1) se non si ritenga opportuna l'adozione, in alcuni tratti particolarmente pericolosi, dello spartitraffico centrale già sistemato in alcuni piccoli tratti della stessa strada statale n. 131;

2) se non si ritengano necessarie urgenti opere di manutenzione per impedire il continuo degrado della strada e l'aumento della sua pericolosità.

(3-01689)

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Per quanto concerne la strada statale n. 131 «Carlo Felice» faccio presente che il primo stralcio attuativo del piano decennale ANAS della grande viabilità ha previsto, per la regione Sardegna, tra l'altro, un ulteriore finanziamento di 200 miliardi per la direttrice fuori quota strada statale n. 131 «Carlo Felice», per interventi che riguardano il completamento del precedente programma e la realizzazione di nuove infrastrutture finalizzate ad eliminare tutti gli svincoli a raso nonchè ad installare le barriere centrali spartitraffico.

Nel quadro degli interventi programmati, sono stati appaltati lavori di adeguamento a livello autostradale della strada statale n. 131 nel tratto compreso tra il chilometro 6+500 ed il chilometro 14+750, in prossimità della città di Cagliari, per un importo di circa 68 miliardi di lire, nonchè due lotti, dell'importo di circa 30 miliardi, per la nuova circonvallazione della città di Sassari. Inoltre, saranno appaltati, entro brevissimo tempo, i lavori relativi al progetto di ammodernamento del tratto compreso tra i chilometri 41-47, che include la costruzione di uno svincolo a piani saltati in località Sanluri, per un importo complessivo di circa 57 miliardi.

L'informazione più attuale riguarda quanto è stato oggetto di deliberazione da parte del consiglio di amministrazione dell'ANAS nell'ultima riunione del 7 novembre scorso. Tale organismo ha espresso parere favorevole al progetto di lavori urgenti, per un importo di oltre 16 miliardi di lire, per l'installazione di uno spartitraffico in acciaio a tripla onda nei tratti compresi tra i chilometri 85+000 e 121+6000 e i

chilometri 168+500 e 189+000 ed ha altresì preso l'impegno di dotare l'intera statale di tale sistema di sicurezza.

MONTRESORI. Signor Presidente, a mio avviso, la risposta del Governo è essenzialmente burocratica e tende a non affrontare il problema che, in una regione come la Sardegna, è estremamente grave e costituisce una remora allo sviluppo stesso dell'isola.

Voglio ricordare al presidente Mariotti che dal 22 al 24 ottobre la nostra Commissione si è recata in Sardegna, dove ha potuto apprendere da una relazione del capo compartimento dell'ANAS - che io, in altra occasione, ho definito l'ultimo vicerè della Sardegna - il quadro complessivo della viabilità nell'isola. Ebbene, da esso risulta che vi sono 3.000 chilometri di strade, la maggior parte delle quali in pessime condizioni, e che vi sono solo 400 chilometri di strada a quattro corsie, mentre il resto della rete viaria è fatiscente: per percorrere 140 chilometri non si impiegano meno di tre ore, anche camminando veloce.

In quella occasione, il capo dipartimento accennò anche ad una serie di impegni assunti, riferendosi ai miliardi previsti in favore della Sardegna dal piano triennale, di cui 300 destinati proprio all'ammodernamento della «Carlo Felice», che tuttavia non credo siano ancora stati effettivamente concessi. Siamo in presenza, dunque, di una situazione che va progressivamente degenerando, soprattutto per i morti che, giorno dopo giorno, si susseguono lungo la statale in questione.

L'interrogazione, che io ho presentato in data 9 luglio, seguiva proprio al verificarsi dell'ennesimo incidente mortale, le cui vittime erano giovani studenti e debbo dire che, purtroppo, dal luglio ad oggi, la situazione è ulteriormente peggiorata tanto che si è costituito, da parte dei sindaci dei comuni che costeggiano la «Carlo Felice», un comitato per la sicurezza di tale strada che ha dato vita ad una catena umana che ha percorso i 210 chilometri di strada che intercorrono tra Cagliari e Sassari. I giornali locali hanno riportato l'avvenimento con il seguente titolo: «Ventimila per non morire»; si è trattato di una manifestazione unitaria di tutte le forze politiche e sindacali, cui hanno partecipato gli amministratori locali e regionali e che è stata capeggiata dagli arcivescovi e questo è indicativo del significato che assume tale protesta.

Si tratta, dunque, di compiere un atto di giustizia nei confronti della Sardegna; troppe volte, infatti, è accaduto che gli interventi in favore dell'isola venissero adottati con molto ritardo e che i relativi finanziamenti venissero dirottati da altre parti. Io non so se rispondano a verità le notizie riprese da alcuni colleghi - il ministro Prandini, a suo tempo, respinse queste accuse ed io sono portato anche a credergli - però, bisogna dare un segnale di giustizia perchè se questo viene a mancare, il coraggio della sfida, che è cominciata a Roma, può portare a conseguenze ben più gravi di una manifestazione svoltasi all'insegna del sorriso. Pertanto, chiederemo al Ministro un incontro dei parlamentari e degli amministratori regionali e locali per esaminare globalmente il problema. Da alcune parti, infatti, si parla anche di realizzare una autostrada, ma io, onorevole Sottosegretario, vorrei ricordarle come è nata la «Carlo Felice». Essa, inizialmente, era una via che collegava tutti

i piccoli centri della Sardegna compresi tra Cagliari e Sassari, i quali crescevano lungo la strada. Quindi, fino a 50-60 anni fa, vi erano chilometri di «Carlo Felice» inglobati nei paesi e ciò dipendeva dal fatto che ogni mattina il «caporale» percorreva la strada per reclutare la manodopera da portare nei campi. Questa situazione si è poi ripetuta, a distanza di anni, con la nuova «Carlo Felice», la cui costruzione iniziò negli anni '60. Si trattava di una strada a quattro corsie, definita superstrada, che poi è stata raggiunta da tutti i centri urbani, ripetendo così la situazione del secolo scorso della vecchia statale realizzata dai piemontesi.

Oggi si pone, dunque, innanzitutto, il problema di eliminare tutti gli accessi alle proprietà private e di evitare che la strada serva per le pecore e per il trasporto delle merci provenienti dagli stabilimenti chimici e di quanto dal porto di Porto Torres o da quello di Cagliari viene smistato in tutta l'isola. Infatti, mancando anche in Sardegna un'attrezzata rete ferroviaria, tutto passa per questa strada, la quale, di conseguenza, è diventata totalmente insufficiente e pericolosa, anche perchè le opere che vi sono state realizzate non hanno influito minimamente sulla sua sicurezza, per cui lungo di essa si continua a morire.

Occorre affrontare, quindi, il problema di una variante generale; alcune forze politiche ipotizzano anche un'autostrada al fine di sollevare la «Carlo Felice» da quel traffico praticamente urbano che la soffoca. Anche a questo proposito, dunque, credo sia necessaria una risposta del Ministro perchè il problema dei collegamenti in Sardegna è vitale non solo per la «Carlo Felice», ma per tutta l'isola che non può essere attraversata da una sola strada, ma che ha necessità di promuovere le zone interne che restano escluse dallo sviluppo anche per il modo in cui si è realizzata la rete viaria, che è ferma all'Ottocento, anche perchè quella costruita più di recente, ha ripetuto gli stessi errori della precedente.

In conclusione, dunque, ritengo la risposta all'interrogazione essenzialmente di taglio burocratico, essa serve solo a dire che vi è oggi un impegno dichiarato al riguardo. Del resto, anche l'adozione degli spartitraffici a tripla onda risolverà i problemi di 30-40 chilometri di strada, ma l'intera «Carlo Felice» è lunga 300 chilometri; inoltre, non si può erigere una barriera centrale che, di fatto, diminuisce la larghezza utile per l'automobilista, pertanto, si pone anche il problema di allargare la sede stradale e occorre valutare se non sia da prendere in considerazione la possibilità di dirigersi verso zone più ampie per poter apportare ulteriori varianti alla ultima progettazione approvata, che sta, purtroppo, impiegando anni per giungere a compimento.

Dopo l'approvazione di tali progetti nascono generalmente dei comitati promotori volti a svolgere una azione di protesta contro coloro che hanno redatto i progetti e contro le autorità competenti all'approvazione formale degli stessi.

Considerata poi la mancanza di una rete ferroviaria adeguata, sarebbe opportuno organizzare una riunione comune tra ANAS e regione onde individuare e realizzare gli interventi urgenti, necessari per il superamento non solo dei problemi derivanti dall'impatto di tali progetti sull'ambiente, ma anche per ottenere l'approvazione degli

stessi più celermente da parte delle autorità regionali, che hanno una competenza primaria in materia di paesaggio.

Benchè in Sardegna l'esistenza dell'ANAS potrebbe anche non avere senso in quanto il territorio della regione è staccato dalla viabilità nazionale, abbiamo sempre chiesto che l'ANAS continui a svolgere la propria attività nella regione sarda, convinti che è dovere dello Stato intervenire anche in territorio insulare.

Ci rendiamo tuttavia conto che episodi di tal genere non possono che fomentare le spinte rivendicazionistiche, già esistenti, volte ad estromettere l'ANAS dalla regione.

Alla luce di ciò, ribadisco l'importanza di una collaborazione tra ANAS e regione basata su un accordo comune che consenta di addivenire a decisioni effettive.

Nell'accogliere la risposta odierna del Governo, invito il sottosegretario a riferire al Ministro che verrà da noi presentata una richiesta formale su tali problematiche, che non possono continuare ad essere trascurate.

#### **Presidenza del vice Presidente SENESI**

CURCI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La problematica complessiva della strada statale «Carlo Felice» è da tempo oggetto di precisa attenzione da parte del Governo.

Nel tentativo di recuperare i ritardi storici, ma comuni, dovuti ad obiettive e riconosciute gravi difficoltà sono state poste in essere, di recente, le iniziative a cui ho fatto riferimento nel corso della lettura della mia risposta.

Come sempre, quando si tratta la storia di argomenti penosi, anche gli orizzonti più rosei vengono inquadrati in un clima piuttosto grigio.

Un altro aspetto da rimarcare è relativo alla giusta determinazione e considerazione dei tempi che trascorrono dal momento della progettazione fino all'esecuzione dei lavori, affinché l'utenza possa verificare sul campo l'effettiva corrispondenza dei tempi previsti in base alla stessa progettazione.

Come è stato più volte sottolineato dal ministro Prandini in occasione della discussione sul piano triennale, della viabilità.

Infatti, la questione dei tempi attiene, nella grande maggioranza dei casi, alla lunghezza della fase intercorrente tra l'approvazione dei progetti e la loro esecuzione.

Proprio alla luce della lentezza della approvazione dei progetti, si è tentato di dare una risposta mutando dalla legge n. 205 del 29 maggio 1989, recante interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai campionati mondiali di calcio 1990, l'esperienza della conferenza dei servizi che si muove nella direzione della proposta formulata dal senatore Montresori nel corso del suo intervento, ovvero alla possibilità di riunirsi intorno ad un tavolo, ANAS e regione, onde convogliare le varie responsabilità e, nello stesso tempo, accelerare le decisioni ed

accorciare la fase intermedia che, il più delle volte, è insopportabile rispetto alle attese dei cittadini.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 16,30.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOSSA MARISA NUDDA