SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 160

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 13 febbraio al 3 marzo 1992)

INDICE

AGNELLI Arduino: sul servizio a «piccole partite» affidato a privati dall'ente Ferrovie dello Stato (4-06961) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5719

BOATO, CORLEONE: sul ritrovamento di alcuni sacchi contenenti polvere di amianto lungo il fiume Pesio in provincia di Cuneo (4-04272) (risp. RUFFOLO, *ministro dell'ambiente*) 5722

BONO PARRINO: per la sollecita emissione del decreto di nomina a consigliere dell'Ente autonomo acquedotto pugliese su designazione dell'amministrazione provinciale di Brindisi, nella persona del signor Vitantonio Caliandro (4-07318) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5723

CARDINALE: per un intervento volto ad accertare la regolarità delle procedure di appalto dei lavori di ammodernamento della strada statale n. 106 «Ionica» al confine con la Calabria e sui motivi dei ritardi nell'approntare i relativi progetti (4-05306) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5724

CARLOTTO: per la riapertura nelle ore notturne del casello autostradale Vicoforte (Cuneo) sulla A6 Torino-Savona (4-07239) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5725

CASCIA ed altri: per la soluzione dei problemi di viabilità nel cosiddetto «corridoio adriatico», comprendente la strada statale n. 16 e l'autostrada A14 (4-06096) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5726

FERRAGUTI, MANZINI: sul fenomeno immigratorio in Emilia-Romagna e sulle misure che si intende assumere a favore degli imprenditori al fine di un loro concreto apporto all'attuazione delle finalità della legge 28 febbraio 1990, n. 39 (4-06852) (risp. BONIVER, *ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione*) *Pag.* 5727

FIOCCHI: per un sollecito ammodernamento della strada statale n. 306 nel tratto Casola Valsenio-Riolo Terme (Ravenna) (4-07021) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5729

FOSCHI: per conoscere le iniziative comunitarie per il settore turistico (4-07151) (risp. MURATORE, *sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*) 5730

MONTINARO, IANNONE: per l'inserimento dell'aeroporto «G. Lisa» di Foggia tra quelli aventi diritto ai finanziamenti previsti dal programma quinquennale predisposto dalla Direzione generale dell'aviazione civile (4-06387) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 5733

PETRARA ed altri: per l'accertamento delle responsabilità in relazione ai ritardi nelle operazioni di appalto dei lavori di ammodernamento della strada statale n. 96 «Barese» nel tratto Modugno-Gravina (4-05881) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5734

PIZZO: sul grave stato di abbandono in cui si trova l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo (Trapani) (4-07013) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5735

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

POLLICE: per un intervento presso l'Azienda autonoma di assistenza al volo affinchè eroghi ai propri pensionati quanto loro spettante (4-06619) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5736

SENESI ed altri: per l'assunzione di iniziative volte a garantire la realizzazione di una variante alla strada statale n. 9 che divide l'abitato di Castel Bolognese (Ravenna) (4-04343) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5738

SPECCHIA: per la sollecita realizzazione dei lavori per la variante Brindisi-sud finalizzati alla soppressione dell'incrocio della strada statale n. 16 con la strada statale n. 7 (4-02122) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5740

per la sollecita ultimazione dei lavori di costruzione a Brindisi del cavalcavia all'incrocio tra la circonvallazione e la strada statale n. 7 (4-05021) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 5740

per un intervento presso l'ANAS per il completamento del cavalcavia che dovrebbe eliminare il cosiddetto «incrocio della morte» a Brindisi (4-05456) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5741

ZANELLA: per l'adozione di iniziative volte ad assicurare la necessaria autonomia alla sede ANAS di Belluno, ad assumere il personale occorrente, a retribuire i precari assunti e ad assicurare l'assistenza tecnica sufficiente, nel momento del passaggio alla competenza del compartimento di Venezia (4-06286) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 5742

AGNELLI Arduino. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che risulta che a 3 mesi dall'affidamento ai privati del servizio a «piccole partite» da parte dell'ente Ferrovie dello Stato si sia avuto un generalizzato peggioramento dello stesso con un calo di traffico che tocca punte del 60 per cento;

che vive sono le proteste da più parti sollevate sia come privati cittadini che come operatori economici con specifici interventi sulla stampa e le reti televisive per come viene svolto detto servizio, per cui si chiede di sapere se risulti al Ministro in indirizzo:

che attualmente è praticamente impossibile spedire o ricevere merci deperibili e animali vivi, visti i tempi lunghi di riconsegna, con grave danno agli esercenti di attività commerciali del settore;

che i detti tempi di riconsegna dei colli espressi e dei bagagli sono praticamente indefinibili e comunque occorrono non meno di 7 giorni e fino a 15 a fronte delle 24-48 ore precedentemente impiegate dalle Ferrovie dello Stato;

che attualmente i colli espressi in servizio internazionale vengono inoltrati solo da quelle ditte che si avvalgono di addetti reclutati tra il personale ferroviario, che, distaccati per sola consulenza, sono oggi costretti a sopperire alle deficienze di organico esistenti nelle sottodimensionate ditte subappaltanti;

che è stato affidato un servizio complesso e impegnativo a microditte di trasporto subappaltanti, spesso a conduzione familiare, prive di qualsiasi necessaria esperienza anche di ordine gestionale e contabile, trovandosi poi in tali difficoltà da richiedere la rescissione del contratto;

che per tali difficoltà e per progressivi subentri operati dalla ditta Cosefer (Cooperativa servizi ferroviari) con sede a Bologna si sta creando una situazione di monopolio di fatto pur non avendo suddetta ditta esperienza specifica nel settore.

Si chiede pertanto di sapere:

quali siano i reali benefici ottenuti con questa ristrutturazione tenendo conto che si sta verificando una frammentazione del servizio e quindi una minore affidabilità dello stesso con una pesante caduta di professionalità dei nuovi addetti in un settore strategico di supporto all'economia nazionale;

se non sia più economico utilizzare tutte le strutture o personale delle Ferrovie dello Stato pur con le dovute riorganizzazioni e razionalizzazioni, inquadrati nella potenziata società INT (Istituto nazionale trasporti) di proprietà dell'ente Ferrovie dello Stato che procedere ai subappalti con tutti i loro inconvenienti e costi supplementari;

come si possa conciliare la necessità di decongestionare il traffico su strada e il potenziamento di quello ferroviario, così come perseguito dal Governo in analogia con gli altri paesi europei, riversando, con questo tipo di ristrutturazione, sui circuiti camionistici una quantità enorme di merci;

come altresì si possa combattere l'inquinamento e i costi sociali dovuti ad ulteriore incremento di traffico su strada in ordine alla sicurezza dei trasporti.

Alla luce di quanto sopra e tenendo conto delle esperienze positive di altri paesi europei (Svizzera), ove non si voglia utilizzare tutto l'attuale comparto esistente nell'ente Ferrovie dello Stato inquadrandolo *in toto* nella società INT (esperienze positive in tal senso esistono in Francia, Germania, Austria e Inghilterra) potrebbe essere preso in considerazione di affidare il servizio delle piccole partite alle poste, vantando questa affinità alle Ferrovie dello Stato nel trasporto dei pacchi e quindi con una esperienza e una struttura di completo affidamento.

D'altro canto le Ferrovie dello Stato metterebbero a disposizione sia i bagagliai che una serie di treni cadenzati per un servizio veloce, sicuro, efficiente ed economico.

(4-06961)

(2 ottobre 1991)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che il 2 giugno 1991 è iniziata la ristrutturazione del settore dei trasporti in piccole partite e dei bagagli attraverso l'affidamento, graduale e per ambiti territoriali differenziati, del servizio in questione alla *holding* INT (Istituto nazionale trasporti) spa.

Con tale affidamento (che fino ad ora ha interessato i compartimenti del Centro Nord e della Sardegna, ma che gradualmente entro il corrente anno si estenderà all'intero territorio nazionale) l'INT sarà di fatto l'organizzatore del trasporto in piccole partite e dei bagagli.

I motivi principali che hanno indotto l'ente Ferrovie dello Stato ad affidare all'INT tale segmento di trasporto sono in sintesi i seguenti:

l'alto costo dei servizi ferroviari, specialmente quelli destinati alla raccolta, alla distribuzione ed ai trasbordi;

la dimostrata maggiore efficienza ed elasticità dei servizi stradali, specie nelle accennate fasi di raccolta e di distribuzione;

l'indispensabilità di seguire la tecnica e la cura degli spedizionieri nei rapporti con la clientela;

l'opportunità di affidare ad un solo operatore tutto il traffico in questione in tutte le sue fasi (accettazione, raccolta, inoltro, distribuzione, riconsegna), con conseguente possibilità di realizzare un servizio più rispondente a criteri di economicità e razionalità;

l'alleggerimento e lo snellimento dell'esercizio ferroviario, non più impegnato nelle pesanti e lente funzioni della raccolta e della distribuzione nelle singole stazioni del trasporto a collettame.

Per quanto riguarda il personale utilizzato in tale settore di traffico, gli accordi nazionali siglati tra l'ente Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali garantiscono la piena utilizzazione di tutti i ferrovieri interessati.

A tal fine sono stati seguiti i princìpi di corretta e proficua utilizzazione del personale, le cui attività sono passate all'INT tenendo

conto delle esigenze del personale interessato attraverso il contenimento di piccoli eventuali disagi.

Le riutilizzazioni sono state valutate in modo capillare e conseguentemente concordate tra i direttori dei compartimenti interessati e le forze sociali locali.

L'ente Ferrovie dello Stato ha accordato all'INT che, per un breve periodo transitorio, parte del personale delle Ferrovie dello Stato interessato affiancherà il personale INT, già istruito presso le scuole professionali compartimentali dell'ente, per un tirocinio pratico sulla gestione contabile e amministrativa delle piccole partite.

In seguito l'INT potrà avanzare delle richieste di assorbimento di personale delle Ferrovie dello Stato che verranno valutate solo e soltanto previa accettazione dei singoli agenti interessati.

Per quanto sopra esposto, l'ente ritiene che la ristrutturazione del trasporto in piccole partite non si basa su una frammentazione del servizio, nè di fatto nè prevista, in quanto la riforma prevede espressamente il contrario e cioè: l'affidamento ad un solo operatore (INT) di tutto il traffico in questione e su tutto il territorio nazionale ed il concentramento della movimentazione delle merci su 179 punti vendita, fra attuali e previsti per l'intera rete, rigorosamente individuati, che fungono, ognuno per la zona geo-economica di competenza, da centri di riferimento per le fasi iniziali e terminali dei trasporti fino al domicilio del cliente.

Pertanto i benefici di ordine economico, sociale e funzionale emergeranno in tutta la loro reale portata man mano che la riforma si sarà estesa a tutta la rete e si saranno consolidati i nuovi meccanismi della distribuzione del servizio.

L'ente Ferrovie dello Stato evidenzia inoltre che la molteplicità di operatori presenti sul mercato del trasporto in piccole partite e le caratteristiche di diffusione capillare e sempre più specializzata della distribuzione del collettame hanno di fatto reso obsoleto il servizio ferroviario, già di per sè appesantito dalla rigidità delle sue specifiche strutture.

Da qui è derivata la necessità per l'ente sia di ripresentarsi sul mercato con una nuova strategia per sfruttare al meglio un sistema promiscuo di trasporto su ferrovie e su strada, sia di affidare tale servizio ad una società avente già attività connesse con quelle ferroviarie (INT) al cui capitale sociale partecipano le Ferrovie dello Stato.

Del resto, l'affidamento di particolari settori di attività a società private, come operato per il servizio piccole partite all'INT, rientra tra le finalità dell'ente stesso previste dalla legge 17 maggio 1985, n. 210.

L'ente Ferrovie dello Stato fa, altresì, presente che la ristrutturazione del servizio piccole partite non incide negativamente sui costi sociali, ecologici e di sicurezza stradale, in quanto essa è incentrata soprattutto a razionalizzare il servizio nelle fasi iniziali e terminali di raccolta e distribuzione delle merci, togliendo semmai traffico privato locale su gomma, mentre non appesantisce le fasi intermedie del trasporto che si svolgono con gli stessi attuali mezzi appositamente riorganizzati.

Per quanto riguarda infine il suggerimento di prendere in considerazione le soluzioni adottate da altri paesi europei, l'ente fa rilevare che

troppo differenti sono le realtà ferroviarie dei citati paesi rispetto a quella italiana perchè le stesse esperienze si possano, almeno per il momento, adottare anche in Italia. Nè d'altra parte, si offrirebbero prospettive di maggiore efficienza ed economicità affidando il servizio delle piccole partite alle Poste, che ha con esso ben pochi elementi di affinità (l'ente Ferrovie dello Stato trasporta bagagli e colli della più svariata natura, peso, e dimensione: merci deperibili, animali vivi, fiori e piante, materie pericolose e nocive, casse mobili, merci ingombranti, macchinari, eccetera).

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(12 febbraio 1992)

BOATO, CORLEONE. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che sono stati recentemente trovati lungo il fiume Pesio, tra i comuni di Magliano Alpi e Mondovì (Cuneo), alcuni sacchi contenenti polvere d'amianto;

che lungo lo stesso fiume, circa 4 anni fa, fu ritrovato un deposito di rifiuti industriali contenenti sostanze amiantifere, provenienti dalla ditta Ferodo, ditta che per il fatto fu processata e condannata; lo stesso deposito, però, sembra non essere mai stato bonificato,

gli interroganti chiedono di sapere:

di quali notizie sia in possesso il Ministro circa il ritrovamento del deposito abusivo in questione e, in particolare, se si tratti dello stesso deposito di sostanze amiantifere per il quale la ditta Ferodo fu condannata in precedenza;

se si intenda verificare la vicenda del vecchio deposito abusivo ed accertare i motivi per i quali non è mai stato bonificato.

(4-04272)

(21 dicembre 1991)

RISPOSTA. - Si comunica che dalle informazioni acquisite dal Nucleo operativo ecologico del Ministero dell'ambiente e dalle autorità locali è risultato che in data 28 gennaio 1986 il pretore di Mondovì ha emesso sentenza di condanna nei confronti di Valerio Lorenzati e Giuseppe Chiera, rispettivamente legale rappresentante della Ferodo Italiana spa, sede di Mondovì, e rappresentante della ditta SAEG, con sede in Carrù, per avere consentito e realizzato, senza autorizzazione, l'attuazione di fasi di smaltimento di rifiuti tossici e nocivi contenenti residui di lavorazione di amianto, provenienti dal predetto stabilimento, mediante deposito, trasporto e stoccaggio in Mondovì e Magliano Alpi in epoca prossima e anteriore al 4 luglio 1985.

Il deposito abusivo di sacchi contenenti polvere di amianto rinvenuto sul greto del fiume Pesio nel comune di Magliano Alpi è stato bonificato all'epoca del suo ritrovamento secondo direttive e modalità tecniche ritenute corrette.

Nel mese di ottobre 1989, il Corpo forestale dello Stato di Mondovì ha posto sotto sequestro in Magliano Alpi, località Ponte Pesio, sulla

sponda destra dell'omonimo torrente, due aree nelle quali sono stati rinvenuti altri sacchi contenenti rifiuti sospetti tossico-nocivi.

Si presume che il nuovo ritrovamento, ubicato in zona adiacente alla precedente, debba ritenersi strettamente collegato, sotto l'aspetto temporale, al precedente.

Il fatto è stato riferito all'autorità giudiziaria di Mondovì.

Il comune di Magliano Alpi si è costituito parte civile.

È stata incaricata della bonifica di tale zona la ditta SNAM Progetti.

Il Ministro dell'ambiente
RUFFOLO

(25 febbraio 1992)

BONO PARRINO. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che l'amministrazione provinciale di Brindisi, con ordinanza presidenziale n. 520 del 9 aprile 1991, comunicata al consiglio provinciale con delibera n. 84/12 del 2 maggio 1991 e vistata per presa d'atto da parte del Coreco di Bari, nella seduta del 18 giugno 1991 al n. 1547 di repertorio, ha nominato il signor Vitantonio Caliandro componente del consiglio dell'Ente autonomo acquedotto pugliese;

che detta ordinanza è stata trasmessa al Ministero dei lavori pubblici, Direzione generale degli affari generali e del personale, divisione 1ª - sezione 1ª in data 11 aprile 1991, con protocollo n. 12074,

l'interrogante chiede di conoscere:

per quali ragioni la Direzione generale degli affari generali e del personale del Ministero dei lavori pubblici a tutt'oggi non abbia ancora emesso il decreto di nomina di sua competenza;

se corrisponda al vero la notizia per cui alla presidenza dell'amministrazione provinciale di Brindisi è stata ulteriormente richiesta la designazione del rappresentante dell'amministrazione stessa in seno al consiglio dell'Ente autonomo acquedotto pugliese;

quali procedure il Ministro intenda adottare per giungere, nel più breve tempo possibile, all'emissione del decreto di nomina a consigliere dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, su designazione dell'amministrazione provinciale di Brindisi, nella persona del signor Vitantonio Caliandro.

(4-07318)

(26 novembre 1991)

RISPOSTA. – La nomina del signor Vitantonio Caliandro, rappresentante dell'amministrazione provinciale di Brindisi in seno al consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, non è stata ancora formalizzata, essendosi in attesa di conoscere il nominativo del rappresentante dell'amministrazione provinciale di Matera che, nonostante sia stata sollecitata in tal senso, non ha a tutt'oggi ancora provveduto.

Non appena verrà acquistata detta ulteriore designazione, si provvederà tempestivamente alla emanazione del decreto con cui si nomi-

nano, in seno al consiglio di amministrazione dell'ente, i rappresentanti di tutte le amministrazioni provinciali interessate.

Il Ministro dei lavori pubblci
PRANDINI

(2 marzo 1992)

CARDINALE. - *Al Ministro dei lavori pubblici e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* - Premesso:

che la direzione generale dell'ANAS ha appaltato a trattativa privata, previo invito telegrafico, a quanto pare, alle sole due imprese nazionali aggiudicatarie, la Cogefar (gruppo Fiat) e la Cogei (gruppo Rendo), cui veniva chiesto di associare ben determinate imprese della Basilicata, adeguatamente protette, tralasciando accuratamente di invitare altre imprese locali operanti nel settore delle costruzioni stradali, i lavori di ammodernamento di due stralci, ai confini con la Calabria per Km 8+411, della strada statale n. 106 «Ionica» per un importo complessivo di 80 miliardi di lire;

che i lavori sopra specificati rientrano nel programma stralcio triennale 1985-87 di attuazione del piano decennale della grande viabilità, finanziato con la legge n. 526 del 1985;

che il preventivo iniziale era di 90 miliardi di lire per l'intero tratto ricadente nel territorio regionale;

che nel febbraio 1990, 4 anni dopo che si erano resi disponibili i finanziamenti, il consiglio di amministrazione dell'ANAS approvava il progetto di massima di ammodernamento dell'intero tratto, progetto redatto da un gruppo di liberi professionisti di Napoli su incarico della regione Basilicata, per un importo complessivo di 236 miliardi di lire;

che nel giugno 1990 il Ministro della protezione civile, non si sa quanto e da chi sollecitato, si rendeva conto della pericolosità della strada statale n. 106 ed emetteva ordinanza con cui dichiarava indispensabili i relativi lavori di sistemazione ed ammodernamento,

l'interrogante chiede di conoscere:

se si ritengano corrette e rispondenti alle leggi vigenti le procedure adottate, alquanto inusuali;

le motivazioni dei tanti ritardi nell'approntare ed approvare il progetto, oltre 4 anni dalla disponibilità degli stanziamenti;

se tali ritardi siano stati funzionali al ricorso a procedure di emergenza;

quali provvedimenti si intendano adottare per ripristinare la correttezza e la legalità nell'espletamento di appalti di opere pubbliche e per impedire che si ripetano simili assurdi ritardi nel definire e realizzare opere di grande interesse per le popolazioni locali;

tempi e disponibilità finanziarie per il completamento dell'intero tratto.

(4-05306)

(25 settembre 1990)

RISPOSTA. – Si rende noto che la strada statale n. 106 «Ionica» ha un'estesa complessiva di circa 491 chilometri che si sviluppano per 43 chilometri in regione Puglia, per 36 chilometri in regione Basilicata e per 412 chilometri in regione Calabria.

Da un apposito studio elaborato dall'ANAS è emerso che la sitemazione dell'intera strada statale n. 106 comporta una spesa di circa 9.000 miliardi di lire suddivisi in circa 100 miliardi per la Puglia, 561 per la Basilicata ed il resto per la regione Calabria, causa la difficile situazione morfologica e geologica di questo territorio.

A tale complessiva spesa, ovviamente, non si può far fronte con piani ordinari di intervento ma solo con specifiche leggi di finanziamento.

Ciò premesso, per il tratto di statale ionica ricadente nel territorio lucano, la regione Basilicata ha curato il progetto di massima che è stato approvato dall'ANAS nel gennaio 1990.

Sulla scorta di tale atto, l'ANAS ha provveduto a redigere un progetto generale esecutivo di circa 561 miliardi articolato in nove lotti, nonchè i progetti esecutivi del 5° e 6° lotto, per un importo complessivo di circa 77 miliardi; spesa già quasi interamente prevista dal piano triennale ANAS 1985-1987.

La procedura espletata per l'affidamento dei lavori dei due lotti, stante l'urgenza di intervenire a causa della pericolosità della strada e del conseguente interessamento da parte delle autorità regionali, comunali, prefettizie, nonchè degli organi di polizia che rilevavano, purtroppo, quotidianamente numerosi incidenti, è avvenuta con il sistema della trattativa privata, previa indagine di mercato estesa a quindici imprese che avessero i requisiti richiesti dalla vigente normativa per categoria ed importo, per la esecuzione dei lavori.

La deroga alla vigente normativa disciplinante la scelta dell'affidatario è avvenuta anche in virtù dell'ordinanza del maggio 1991 del Ministro per il coordinamento della protezione civile, che ha stabilito per l'affidamento dei lavori l'adozione della procedura d'urgenza.

A seguito di ciò, nel luglio 1990 l'ANAS ha provveduto alla indizione di due gare informali.

Per il lotto 5° è risultata aggiudicataria l'associazione Cogei-Ferrara (quest'ultima, impresa locale), mentre per il lotto 6° l'associazione Cogefar-Impresit- Padula-De Sio (le ultime due imprese locali).

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(23 gennaio 1992)

CARLOTTO. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso che con centinaia di firme è stata recentemente inviata alla direzione della Società autostrada A6 Torino-Savona una richiesta tendente ad ottenere la riapertura, anche nelle ore notturne, del casello di Vicoforte ed in considerazione del fatto che analoga richiesta era già stata avanzata, senza esito, da amministratori pubblici locali e da rappresentanti di categoria che hanno evidenziato il disagio di quanti, per motivi di

lavoro, dovendo trasferirsi nelle ore notturne non possono uscire od accedere all'autostrada dalle 22 alle 6, l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare affinchè la società concessionaria dell'autostrada A6 prenda in considerazione quanto indicato in premessa.

(4-07239)

(12 novembre 1991)

RISPOSTA. – Si rende noto che la stazione del Santuario di Vicoforte sull'autostrada A6 Torino-Savona, aperta attualmente dalle ore 6 alle ore 22, ha come caselli contigui rispettivamente quello a sud di Niella Tanara, che dista circa 4 chilometri, e, a nord, quello di Mondovì, posizionato a circa 3,5 chilometri.

Nelle ore di chiusura notturna del casello la distanza massima che l'utente deve percorrere su strada pubblica non supera i 10 chilometri.

Si rende, altresì, noto che da rilevamenti effettuati dalla società concessionaria al casello del Santuario di Vicoforte, è stato registrato, nelle ore notturne, un traffico molto modesto e non tale da giustificare l'apertura del casello stesso per l'intera giornata.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(20 febbraio 1992)

CASCIA, TORNATI, VOLPONI, CISBANI, FRANCHI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che il terzo stralcio attuativo 1991-1993 del piano decennale ANAS non prevede interventi nel cosiddetto «corridoio Adriatico» (strada statale n. 16 e autostrada A14) che per le regioni Marche, Abruzzo e Molise costituisce ormai una vera e propria emergenza;

che il Governo ha finora bloccato alla Camera dei deputati l'approvazione del provvedimento legislativo rivolto a trasferire sull'autostrada A14 il traffico pesante dalla strada statale n. 16 che, attraversando tutti i centri abitati costieri delle sopraddette regioni, causa gravi pericoli alla salute e all'incolumità delle popolazioni locali giustamente ormai esasperate;

che i programmi dell'ente Ferrovie dello Stato approvati dal Ministro dei trasporti non prevedono, per il «corridoio Adriatico», investimenti adeguati a trasferire una consistente parte di traffico di persone e merci dalla strada alla rotaia,

gli interroganti chiedono di sapere se non intenda adoperarsi per superare la grave incomprensione dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti al fine di affrontare problemi di vitale importanza.

(4-06096)

(14 marzo 1991)

RISPOSTA. – Si rende noto che il terzo stralcio attuativo 1991-1993 del piano decennale ANAS comprende nelle «direttrici fuori quota»

interventi a favore del cosiddetto «corridoio Adriatico» e, precisamente, il completamento, sulla strada statale n. 16, della variante di Monte Silvano, il primo stralcio della variante di Roseto e la variante tra Termoli ed il collegamento Nord. Sono stati, inoltre, approvati i lavori inerenti le varianti di Francavilla e di Termoli.

Per quanto concerne la deviazione del traffico pesante dalla strada statale all'autostrada A14, la Società autostrade ha predisposto uno specifico studio di fattibilità che è ora all'esame dell'ANAS e delle regioni Abruzzo e Marche. Al riguardo, è da considerare che negli ultimi quattro anni il traffico sulla A14 è aumentato globalmente del 33 per cento, con tasso medio annuo di crescita del 7,6 per cento e con un incremento del traffico merci del 7,8 per cento medio annuo.

La Società autostrade ha, inoltre, messo a punto ed avviato un programma di potenziamento dei servizi e delle infrastrutture destinate particolarmente alle esigenze degli autotrasportatori, quali postazioni per l'assistenza e la riparazione delle gomme dei mezzi pesanti, ampliamento di numerose stazioni lungo il tracciato marchigiano ed abruzzese della A14 e convenzioni per sconti a camionisti sui servizi di ristoro e di assistenza meccanica ACI.

Relativamente al sistema ferroviario, invece, il Ministero dei trasporti ha reso noto che il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato prevede un programma decennale di nuovi investimenti – per un ammontare di 92.690 miliardi di lire – da cui è stato stralciato un programma prioritario per il triennio 1990-1992.

Il suddetto piano di ritrutturazione comprende per la linea Orte-Falconara il completamento del raddoppio sui tratti Orte-Terni, Campello-Foligno e Jesi-Falconara, consistenti fasi funzionali di raddoppio sui rimanenti tratti Terni-Campello e Foligno-Jesi, nonchè l'impianto del comando centralizzato del traffico.

Attualmente sono già in corso di realizzazione i lavori di raddoppio del binario sui tratti Nera-Montoro-Narni, Campello-Foligno e Jesi-Falconara.

A tale fase prioritaria di interventi seguirà un più vasto programma di realizzazione di opere per il potenziamento della linea in questione.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(2 marzo 1992)

FERRAGUTI, MANZINI. – *Al Ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione.* – Premesso:

che ad un anno dall'entrata in vigore della legge n. 39 del 1990 gli immigrati presenti nel territorio della provincia di Modena sono oltre 10.000;

che un afflusso di cittadini immigrati di queste proporzioni non poteva che produrre complessi problemi di governo politico e sociale del fenomeno;

che continua a permanere una situazione di difficoltà connessa all'inserimento sociale e all'insufficienza di strutture di accoglienza che la tragedia dell'ex Campanella di Sassuolo ha evidenziato in tutta la sua drammaticità,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali progetti di collaborazione il Governo ha attivato o intende attivare tra gli Stati a partire dalla stipula di accordi di reciprocità con i paesi del Mediterraneo e a più intensa emigrazione, in particolare con i seguenti paesi: Marocco, Tunisia, Ghana, Egitto, Nigeria, Turchia, per regolare il flusso;

quante risorse finanziarie siano state assegnate fino ad oggi alla regione Emilia-Romagna e quante erogate in concreto;

se, visto l'aggravarsi della situazione, anche alla luce degli ultimi avvenimenti, il Governo intende integrare, per il 1992, le insufficienti risorse previste dalla presente legge;

se il Governo intende assumere iniziative verso gli imprenditori privati, specie nelle aree ad alta concentrazione industriale, per studiare un loro concreto apporto all'attuazione delle finalità della citata legge.

(4-06852)

(12 settembre 1991)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che detta provincia, per la sua vasta rete di attività agricole e industriali, costituisce punto di grande richiamo per i lavoratori extracomunitari in cerca di stabile occupazione. Secondo i dati forniti dal Ministero dell'interno, la presenza complessiva di stranieri in tale provincia ammonta a 10.120, alla data del 31 dicembre 1991.

Ciò ha indubbiamente comportato e comporta contingenti difficoltà per far fronte alle numerose esigenze degli stessi, in particolare a quella abitativa e a quella dell'inserimento sociale.

Nonostante ogni sforzo di enti locali e di associazioni di volontariato o religiose, finalizzato a mettere ordine nella complessa situazione sviluppatasi, non si è sempre riusciti ad approntare soddisfacenti e definitive soluzioni, come evidenziato anche dalle diverse denunce di occupazione abusiva, ad opera di extracomunitari, di immobili sia pubblici che privati.

Inoltre, la concentrazione di cittadini extracomunitari di diverse etnie in medesimi edifici ha provocato non pochi problemi di sicurezza, essendosi talora verificata una certa conflittualità tra i diversi gruppi.

Da parte della locale prefettura è stata dedicata costante attenzione al problema, che è stato di frequente posto all'ordine del giorno del comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, allargato anche a rappresentanti delle autonomie locali, allo scopo di poter intervenire in tutte quelle situazioni che potrebbero costituire un'alterazione degli equilibri sociali nel territorio e determinare turbative di varia natura.

Nello stesso tempo, sul piano degli interventi assistenziali, la prefettura non ha mancato di stimolare l'attività degli enti locali, mantenendo in particolare contatti con l'amministrazione provinciale,

in seno alla quale si è costituito un apposito comitato, con le organizzazioni sindacali e con i gruppi di solidarietà che hanno avuto un ruolo di fattiva importanza nel reperimento delle prime soluzioni alloggiative per molti immigrati.

I contributi statali previsti dalla «legge Martelli» per la realizzazione di centri di prima accoglienza e di servizi sono ammontati, per la regione Emilia-Romagna, a lire 1.800 milioni per l'anno 1990 e a lire 1.773 milioni per l'anno 1991.

Per l'anno in corso, questo Ministero avrebbe intenzione di raddoppiare i contributi a tutte le regioni, anche per tener conto di progetti speciali di integrazione regionale, ma ovviamente tutto dipenderà dalla ripresa dell'attività legislativa.

Risulta inoltre che in sede locale sono stati raggiunti accordi tra alcune amministrazioni comunali ed imprenditori privati per la creazione e la gestione di altri centri di accoglienza.

Infine, il Governo ha allo studio un provvedimento diretto a regolamentare il lavoro stagionale, nell'ambito anche di appositi accordi internazionali, il che dovrebbe servire a decongestionare le attuali presenze.

Il Ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione
BONIVER

(20 febbraio 1992)

FIOCCHI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che sulla strada statale n. 306, in particolare nel tratto fra Casola Valsenio e Riolo Terme (Ravenna), è fortemente aumentato il traffico anche in concomitanza con la crescita di diverse attività produttive;

che detta strada statale è particolarmente stretta e tortuosa e le carenze della stessa sono ormai storiche;

che nel tratto toscano della strada statale sono stati effettuati interventi di ammodernamento così come sono iniziati nel tratto romagnolo fra Riolo Terme e Castel Bolognese,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di sollecitare il più rapido intervento per l'ammodernamento della strada statale n. 306 in particolare nel tratto fra Casola Valsenio e Riolo Terme.

(4-07021)

(16 ottobre 1991)

RISPOSTA. - In risposta alla interrogazione sopraspecificata si comunica che nei programmi di ammodernamento della rete viaria statale non sono stati compresi gli interventi riguardanti la strada statale n. 306 nel tratto compreso tra gli abitati di Riolo Terme e Casola Valsenio.

Gli adeguamenti - tuttora in corso - riguardano, invece, il tratto compreso tra l'innesto con la strada statale n. 9 e l'abitato di Riolo Terme.

Si fa presente, comunque, che nel tratto Riolo-Casola vengono eseguiti, da parte dell'ANAS, sistematici interventi manutentori.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(2 marzo 1992)

FOSCHI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e del turismo e dello spettacolo.* - Premesso:

che, come è noto, i Trattati di Roma, stipulati dai Governi dei paesi delle Comunità europee in Campidoglio il 25 marzo 1957, non contemplano in alcun aspetto l'economia del settore turistico;

che ciò è anche comprensibile se si tiene conto che negli anni '50 il movimento turistico poteva considerarsi ancora agli albori rispetto al formidabile sviluppo degli anni successivi;

a conoscenza del fatto che, nell'ambito degli organismi comunitari, si sta prospettando l'ipotesi di regolamentare anche il settore turistico, nel quadro di un riesame delle regole sulle varie componenti dell'economia e dei servizi,

l'interrogante chiede di sapere quali siano realmente le iniziative in corso a livello comunitario in tale direzione e quale ruolo ritenga di poter svolgere il Governo italiano per addivenire a risultati positivi in breve scadenza, attesa la grande importanza che riveste l'economia turistica nazionale.

(4-07151)

(5 novembre 1991)

RISPOSTA. - Nonostante il turismo rappresenti per l'insieme dei paesi membri della Comunità europoea uno dei settori economici in attivo, con un'eccedenza delle entrate sulle spese di 2,5 miliardi di ECU per un totale di entrate valutarie di 72,8 miliardi di ECU, e sia riconosciuto come uno dei più potenti strumenti di coesione economico-sociale contribuendo alla creazione dell'Europa dei cittadini, le istituzioni comunitarie hanno avviato solo in epoca recente iniziative normative comuni volte ad uniformare il quadro di riferimento del settore.

Il primo tentativo risale, infatti, all'aprile del 1984, quando una decisione del Consiglio dei ministri della CEE invitava la Commisione a presentare proposte intese ad agevolare il turismo all'interno della Comunità.

Conseguentemente, la Commissione elaborò, nel 1986, il documento «Azione comunitaria nel settore del turismo» che individuava una serie di iniziative possibili, tre delle quali vennero poi adottate dal Consiglio nel dicembre dello stesso anno. Si trattava della raccomandazione relativa alla informazione strandardizzata negli alberghi, attraverso l'adozione di una simbologia comune, la risoluzione su una migliore distribuzione stagionale e geografica del turismo e la decisione che istituiva una procedura di consultazione e cooperazione nel settore attraverso anche la costituzione di un comitato consultivo. Venne infine

adottata la raccomandazione per la protezione anticendio degli alberghi già esistenti e recentemente la decisione sull'armonizzazione delle statistiche sul turismo.

Fin qui il passato, caratterizzato da interventi di scarso impatto sulla economia turistica, anche se il settore, per le sue peculiari connotazioni intersettoriali è stato interessato da una serie di misure adottate nell'ambito di altre politiche, quali la politica a tutela del consumatore, della libertà di prestazione dei servizi, dell'armonizzazione del regime fiscale, della formazione, dell'ambiente, del mercato interno, dei trasporti.

Si citano, al riguardo, la direttiva sui viaggi «tutto compreso», la direttiva sull'eccesso di prenotazione negli aerei, la disciplina sulla moltiproprietà, la direttiva sul riconoscimento dei diplomi, la sentenza di condanna inflitta a Italia, Grecia e Francia dalla Corte di giustizia in tema di prestazione dei servizi da parte delle guide turistiche.

Il turismo si presenta, pertanto, come un settore cui si applicano prevalentemente princìpi e regole comuni ad un insieme di attività economiche privo, quindi, di una autonoma identificazione sotto il profilo politico e giudirico-istituzionale e del sostegno alle peculiarità ed opportunità del comparto.

Occorre sottolineare, inoltre, che il turismo occupa una posizione di tutto rispetto all'interno dei programmi d'intervento comunitari cofinanziati dai Fondi strutturali specialmente nelle regioni dell'Ob.1 (regioni in ritardo), nelle zone interessate dall'Ob.2 (zone in declino industriale) e nelle zone dell'Ob.5B (zone rurali).

Tuttavia, dal 1990 si va rafforzando una maggiore presa di coscienza da parte delle istituzioni comunitarie sul ruolo anche politico, oltre che economico e sociale, che il turismo potrebbe assolvere nel processo di integrazione europea e nell'aiuto che la Comunità intende dare alle nuove democrazie dei paesi dell'Est.

Il 1990, dedicato dalla CEE al turismo, ha infatti posto le basi per un progetto organico di «politica turistica europea» alla cui formulazione ha contribuito in maniera determinante l'intensa attività della presidenza italiana della CEE.

Gli obiettivi prioritari del progetto, culminato nella proposta di decisione per un «piano di azioni comunitarie a favore del turismo», consistono nel:

migliorare la conoscenza del settore;

sviluppare l'integrazione con le altre politiche comunitarie per assicurare la coerenza di tutte le azioni comunitarie in favore del turismo;

migliorare il contesto operativo delle imprese del settore;

assicurare la coerenza dello sviluppo turistico con le esigenze di tutela e salvaguardia dell'ambiente naturale e culturale;

assicurare al turista idonee garanzie con particolare riguardo agli anziani ed ai disabili;

sviluppare il prodotto turistico europeo;

promuovere la destinazione Europa nei paesi terzi.

Gli assi portanti di una politica comune nel settore dovranno, da un lato, rafforzare l'approccio orizzontale con le altre politiche comunitarie e, dall'altro, individuare azioni verticali di esclusivo interesse del comparto.

L'azione dell'Italia, all'interno dei comitati operanti presso le istituzioni comunitarie, è stata di sostegno e di appoggio alla necessità di una politica comune, ma anche di difesa delle particolari caratteristiche del mercato turistico nazionale e mediterraneo in generale.

Allo stato, il piano sta completando l'*iter* procedurale per essere adottato, presumibilmente, sotto la presidenza portoghese.

L'azione della presidenza italiana è stata determinante anche per quanto concerne la definizione del quadro giuridico di riferimento, vale a dire del titolo che abilita la Comunità ad adottare provvedimenti legislativi o amministrativi nel settore del turismo.

Il quesito posto dall'interrogazione deriva dalla constatazione che, com'è noto, nè i Trattati di Roma nè l'Atto unico menzionavano il turismo fra gli obiettivi comunitari.

Per il turismo soccorreva quindi il meccanismo dell'articolo 235 del Trattato stesso, meccanismo che consente l'ampliamento automatico delle competenze materiali originarie qualora, al fine di perseguire gli interessi generali, dovesse rivelarsi necessaria od opportuna la attribuzione di ulteriori settori di competenza.

In tale ipotesi le decisioni vanno assunte all'unanimità e, comunque, in assenza di un sistema organico di obiettivi che giustifichino la disponibilità di una consistente linea di bilancio *ad hoc*.

Allo scopo di dotare la Comunità di una base giuridica più efficace e di uno stanziamento di bilancio adeguato alle reali esigenze di sviluppo del mercato turistico europeo, la presidenza italiana si è fatta carico di sottoporre alla Conferenza intergovernativa per la revisione dei Trattati la proposta di inserire il turismo tra le competenze esplicite comunitarie, nel più rigoroso rispetto del principio di sussidiarietà.

La bozza di articolato, presentata dall'onorevole Ministro ai Ministri del turismo della CEE riuniti a Milano il 29 novembre 1990, è stata illustrata al Parlamento europeo, ottenendo l'assenso della Commissione X del Parlamento stesso nonchè del Comitato economico e sociale ed il pieno appoggio dei paesi comunitari a più alta vocazione turistica.

L'Italia ha quindi formalizzato, in data 20 febbraio 1991, presso la Conferenza intergovernativa sull'Unione politica, la richiesta di inserire nei Trattati un articolo concernente il turismo. Al fine di poter raccogliere il consenso delle altre delegazioni, l'onorevole Ministro, in data 12 aprile 1991, inviava ai Ministri del turismo dei paesi maggiormente interessati alla proposta ed al Commissario al turismo, Cardoso y Cuna, una nota intesa a sollecitare nell'ambito della Conferenza l'appoggio alla proposta.

I lavori della Conferenza, svoltisi sotto la presidenza lussemburghese, terminarono con un documento interlocutorio nel quale venivano menzionate «misure in materia di turismo». Da parte italiana non si è mancato, anche in quella occasione, di richiedere l'inserzione di un apposito capitolo sul turismo, pur registrando al riguardo forti resistenze da parte, soprattutto, dei paesi del centro-nord.

Con la presidenza olandese, che ha seguito quella italiana, vi è stata una condizione di stallo – se non addirittura di opposizione – all'estensione delle competenze comunitarie fra l'altro nel campo del turismo. Ma dal vertice di Maastricht il nuovo quadro normativo comunitario è uscito con prospettive più confortanti; la nuova versione dell'articolo 3 del Trattato, che ha allargato di fatto le competenze comunitarie, ha previsto – se pur generiche – «misure» anche nel campo del turismo. In una dichiarazione a verbale, la Conferenza intergovernativa ha precisato poi che «la questione dell'introduzione nel Trattato» del turismo «sarà esaminata sulla base di un rapporto che la Commissione sottoporrà al Consiglio al più tardi nel 1996».

Ciò richiede pertanto un rinnovato impegno da parte degli Stati membri, nei quali il turismo rappresenta una delle poste attive della bilancia valutaria, per sostenere con rinnovata progettualità l'azione che la Commissione promuoverà da qui al 1996. L'impegno del Ministero si tradurrà, da un lato, in una maggiore sensibilizzazione nei confronti delle regioni e province autonome perchè adeguino la rispettiva legislazione ai princìpi ed alle regole comunitarie al fine di pervenire al traguardo del 1993 con un tessuto normativo in linea con il mercato interno; dall'altro, si assicurerà un maggior ricorso alle opportunità offerte dai programmi comunitari (che verranno divulgati capillarmente e tempestivamente), specialmente in termini di utilizzo delle risorse. Occorre, però, che le istituzioni nazionali (Parlamento e Governo) e le regioni forniscano un appoggio maggiore che per il passato mediante la possibilità di far ricorso ai fondi del Fondo di rotazione del Ministero del tesoro per assicurare la quota parte del finanziamento nazionale ai progetti cofinanziati. Infatti, è solo dando concreta dimostrazione della validità delle iniziative comunitarie, che si potrà con successo avvalorare la tesi della necessità di inserire il turismo fra le politiche d'interesse comunitario.

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo
MURATORE

(26 febbraio 1992)

MONTINARO, IANNONE. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che la Direzione generale dell'aviazione civile ha presentato, al Ministro dei trasporti, il programma quinquennale 1991-1995 degli investimenti previsti per gli aeroporti italiani, per una somma totale di 1749,5 miliardi;

che nessun finanziamento è previsto per l'aeroporto di Foggia in un momento di particolare delicatezza per la stessa struttura, per la provincia di Foggia, per le province e per le regioni limitrofe (è stata istituita l'Università di Foggia; la città è situata, al massimo, a qualche decina di chilometri autostradali rispetto a stabilimenti industriali presenti e da insediare: Foggia-Sofim, Foggia-Aelenia, Foggia-Barilla, ed altre strutture meccaniche e agro-industriali, Manfredonia Enichem-Agricoltura, Termoli-FIAT, Melfi-FIAT con circa 8.000 nuovi occupati, Avellino-FIAT con circa 3.000 nuovi occupati; la città è situata al centro

di un'area ad altissimo sviluppo agricolo e grandissimo flusso turistico da diporto, culturale e religioso),

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative il Ministro intenda adottare immediatamente perchè l'aeroporto «G. Lisa» di Foggia sia inserito tra quelli che avranno finanziamenti.

(4-06387)

(22 maggio 1991)

RISPOSTA. - Pur non essendo espressamente indicato, l'aeroporto di Foggia è classificabile nella categoria degli aeroporti «minori» di cui al punto B del Programma quinquennale di investimenti previsti per gli aeroporti italiani. Per tale categoria di aeroporti sono stati complessivamente previsti interventi per circa 217 miliardi di lire.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(12 febbraio 1992)

PETRARA, LOPS, CARDINALE. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per sapere:

le ragioni dell'intollerabile ritardo con cui si procede, in attuazione del piano decennale della grande viabilità, alle operazioni di appalto dei lavori di ammodernamento della strada statale n. 96 «Barese» nel tratto Modugno-Gravina, nonostante che l'istruttoria relativa alla approvazione dei progetti esecutivi e alla acquisizione dei pareri da parte degli enti locali interessati sia stata completata da oltre un anno; in modo particolare, i tempi ancora necessari per dare corso sempre sulla strada statale n. 96 ai lavori di costruzione dello svincolo in corrispondenza dell'abitato di Toritto, della variante esterna di Gravina e dell'ultimo stralcio nel tratto Altamura-Gravina;

se non si ritenga di accertare le responsabilità di quanti, con artificiose e pretestuose motivazioni, hanno favorito una inspiegabile dilatazione dei tempi di realizzazione dei lavori sulla strada statale n. 96, con conseguenziali incrementi di costi, pur in presenza di un carico di traffico pesantissimo e della preoccupante ricorrenza di incidenti stradali mortali fra i numerosi lavoratori pendolari che sono costretti a percorrere quotidianamente l'importante arteria che collega il capoluogo pugliese ai grossi centri dell'*hinterland* barese e della regione Basilicata.

(4-05881)

(6 febbraio 1991)

RISPOSTA. - Si rende noto che il piano decennale ANAS prevede l'ammodernamento della strada statale n. 96 con adozione della sezione tipo IV delle norme CNR (10,50 metri di larghezza) nel tratto che va dal confine compartimentale a Gravina ed Altamura e della sezione tipo III (18,60 metri con spartitraffico centrale) nel tratto Altamura-Modugno.

Lo stato dei lavori e della progettazione nei singoli tratti è il seguente:

per il tratto confine compartimentale – Gravina, i lavori sono stati divisi in cinque lotti funzionali, dei quali tre, concernenti il tratto del chilometro 73+950 all'innesto della variante di Altamura, risultano già eseguiti. Il quarto lotto, tra i chilometri 72+330 e 73+950, è in corso di esecuzione e l'ultimazione è prevista per il maggio prossimo. Per quanto concerne, invece, i lavori di costruzione della variante esterna all'abitato di Gravina, gli stessi, suddivisi in due lotti funzionali, sono già stati appaltati e si prevede l'inizio dei lavori a breve scadenza;

per la variante di Altamura è in corso di redazione la progettazione della nuova variante a nord dell'abitato comprendente pure l'area di svincolo con la strada statale n. 378 (Corato - Altamura). Il relativo tracciato è stato già concordato con il comune di Altamura ed il completamento del progetto di massima, da sottoporre al parere degli enti competenti, è previsto entro il mese di febbraio;

per il tratto Altamura - Torritto (chilometri 86+000 - 99+360) è in corso la progettazione di massima;

per la variante di Torritto (chilometri 99+360 - 105+816) i lavori risultano già appaltati ed il progetto definitivo è attualmente all'esame dell'ANAS;

per il tratto Torritto-Modugno (chilometri 105+816 - 177+000) è in corso la progettazione esecutiva dell'intero tratto comprendente la variante di Palo del Colle.

Per quest'ultimo progetto sono state avviate dal compartimento territorialmente competente, nel luglio 1991, le procedure per i prescritti nulla osta. Attualmente, e nonostante i solleciti effettuati, sono intervenuti i soli pareri favorevoli della soprintendenza archeologica e del comune di Palo del Colle.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(2 marzo 1992)

PIZZO. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Per sapere quali provvedimenti concreti ed urgenti il Ministro intenda adottare per risolvere la grave situazione di abbandono in cui si trova ancora l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo-Trapani, priva di aree di servizio, di distributori di carburante, di cabine telefoniche e pronta a trasformarsi in pantano quando piove.

Tale incresciosa situazione, già denunciata, non può più a lungo protrarsi, a meno che non si voglia ammettere l'assoluta insensibilità verso le esigenze della collettività nonchè il deleterio immobilismo di chi non riesce ad affrontare e risolvere neanche problemi di ordinaria amministrazione.

(4-07013)

(16 ottobre 1991)

RISPOSTA. – Si rende noto che l'autostrada A29 si sviluppa pressochè parallela alla costa occidentale della Sicilia, tra Palermo e Mazara del Vallo, per un'estesa di chilometri 114+800. Da detta autostrada si dipartono tre diramazioni.

La prima, dell'estesa di chilometri 5+100, conduce all'aeroporto di Punta Raisi; la seconda, di chilometri 35+150, è diretta a Trapani ed, infine, la terza, di chilometri 12+400, collega l'aeroporto di Birgi.

Contestualmente alla costruzione dell'autostrada A29 furono realizzati dei piazzali a scopo di parcheggio e precisamente quelli di Costa Gaia Nord e Sud (chilometri 47+050) presso Alcamo – già pavimentati e dotati di sottopassaggio carrabile – e quelli di Fontanelle Nord e Sud (chilometri 100+450) presso Campobello di Mazara, anch'essi in via di definitiva sistemazione.

L'ANAS ha, inoltre, in progetto l'acquisizione di suoli, da adibire alle aree di servizio Isola delle Femmine Nord e Sud, al chilometro 6+500 presso Carini e Belvedere Nord e Sud, al chilometro 32+600 presso Trapani, con possibilità di dotare ciascuna area di 100 stalli per il parcheggio di automezzi.

All'inconveniente dei ristagni d'acqua che si formano su alcuni punti della piattaforma autostradale, si sta ovviando con gli interventi di manutenzione straordinaria che vengono via via compiuti.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(2 marzo 1992)

POLLICE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che la legge 7 agosto 1990, n. 248, concernente norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, al comma 3 dell'articolo 3 stabilisce che i trattamenti provvisori di pensioni restano a carico dell'azienda sino all'emanazione del provvedimento definitivo;

che a tutt'oggi, con l'inattendibile quanto ingiustificabile motivazione della carenza di personale addetto, l'Azienda autonoma di assistenza al volo non ha ancora provveduto all'aggiornamento ed alla corresponsione a tutti i pensionati degli scatti semestrali di indennità integrativa speciale già maturati e dovuti per l'anno 1990, allo stesso aggiornamento del trattamento pensionistico provvisorio relativo all'applicazione degli articoli 4 e 5 della medesima legge n. 248 del 1990, nonchè all'applicazione della 3ª *tranche* del contratto nazionale del triennio 1988-1990;

considerato che, al di là della ovvia notazione che forse le leggi vengono fatte dal Parlamento per essere applicate e non eluse, a maggior ragione da quelle aziende che agiscono nell'ambito delle pubbliche attività;

che la cinica indifferenza ai diritti altrui e la diffusa arroganza del piccolo potere connesso alla propria funzione e operatività diventano

ancora più odiose quando esercitate ai danni delle categorie meno protette della società quali sono i pensionati,

l'interrogante chiede di sapere:

se simili fatti rispondano a verità;

se non si ritenga che simili soprusi contribuiscono grandemente allo sfacelo della macchina pubblica e ne minano qualunque possibilità di recupero proprio col penalizzare gli stessi addetti che, non appena divenuti pensionati, perdono ogni potere contrattuale;

cosa intendano fare i Ministri in indirizzo per far rispettare i diritti dei pensionati dell'Azienda autonoma di assistenza al volo ed imporre che anche in essa vengano rispettate le leggi della Repubblica italiana.

(4-06619)

(2 luglio 1991)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

La legge 7 agosto 1990, n. 248, ha disciplinato le norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, a distanza di oltre otto anni dalla data d'istituzione dell'azienda (1° gennaio 1982).

Dalla suddetta data il personale cessato dal servizio, con diritto a pensione, in carenza di una specifica normativa, è stato amministrato in regime di pensione provvisoria direttamente dall'azienda, che ha applicato la disciplina prevista per l'impiego civile dello Stato; peraltro, l'azienda precisa che, data l'indeterminatezza e la fluidità della situazione, il trattamento provvisorio originario è stato rivalutato esclusivamente sulla base degli indici semestrali fino all'anno 1989.

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 248 del 1990 ed a seguito delle intese intercorse con il Ministero del tesoro, i dipendenti aziendali in pensione dal 1° giugno 1991, vengono amministrati, in via provvisoria, dalle direzioni provinciali del tesoro competenti per territorio, in attesa del decreto definitivo di quiescenza.

Il personale aziendale cessato dal servizio dal 1° gennaio 1982 al 30 maggio 1991 continuerà a percepire la pensione provvisoria da parte dell'azienda fino all'emissione del relativo decreto definitivo. In tale sede saranno applicati al personale cessato anteriormente alla data dell'8 settembre 1990, data di entrata in vigore della legge n. 248 del 1990, i benefici previsti dagli articoli 4 e 5 della predetta normativa.

Al riguardo, comunque, l'azienda riferisce che, a decorrere dal mese di settembre 1991, il servizio personale dell'azienda stessa sta provvedendo ad emettere i decreti definitivi di pensione che, tramite la Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti, verranno inviati alle competenti direzioni provinciali del tesoro, che cureranno il pagamento

della pensione definitiva, e provvederanno a regolarizzare la partita pensionistica per il periodo in cui è stata erogata la pensione provvisoria.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(12 febbraio 1992)

SENESI, BOLDRINI, CASADEI LUCCHI, LOTTI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che il comune di Castelbolognese in provincia di Ravenna (7.800 abitanti circa) è attraversato dalla via Emilia che divide in due l'abitato, ed i cui cittadini da decenni subiscono i danni causati dall'elevato indice di traffico che percorre quotidianamente la strada statale n. 9. I danni causati sono notevoli: in primo luogo danni alla salute dei cittadini, ma anche danni al patrimonio edilizio, in particolare alle abitazioni che sorgono lungo l'asse della via Emilia;

che da anni l'amministrazione comunale di Castelbolognese si adopera per ottenere la realizzazione di una variante alla strada statale n. 9 che superi l'abitato e ricrei così le condizioni per la completa utilizzazione della città da parte dei suoi abitanti. Tali iniziative non hanno però prodotto alcun impegno concreto da parte dell'ANAS (ente proprietario della strada);

che la variante alla strada statale n. 9 è individuata nel piano decennale e l'ANAS - compartimento della viabilità Emilia-Romagna, come da comunicazione del 2 aprile 1985, assunse l'impegno, poi disatteso, di procedere a proprio carico alla progettazione della variante;

che nel 1986 il comune di Castelbolognese commissionò al servizio di igiene e medicina preventiva dell'USL n. 37 l'elaborazione di uno studio sull'inquinamento da rumore prodotto dal traffico della via Emilia le cui risultanze hanno indicato il comune di Castelbolognese come uno dei comuni più inquinati da rumore in tutta Italia, superato solo da Pescara e prima di città come Milano o Roma;

che è poi stata fatta eseguire in accordo con il presidio multizonale dell'USL n. 35 di Ravenna una indagine sull'inquinamento ambientale conclusasi nel luglio 1989, che ha evidenziato la presenza di un inquinamento dovuto al traffico della via Emilia e l'esigenza che, entro il 1992, a norma dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 marzo 1983 e del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988, venga predisposto a cura dell'assessorato regionale un piano di risanamento;

che è evidente che un tale piano dovrà necessariamente prevedere la deviazione del traffico lungo un nuovo asse viario che superi l'abitato di Castelbolognese. In proposito già le amministrazioni comunale e provinciale di Ravenna si sono fatte carico della predisposizione di un progetto di massima, già approvato dal comune di Castelbolognese, che ha individuato il percorso della variante; ciò in accordo con l'ANAS di Bologna, gran parte dei comuni limitrofi ed il comune di Imola (con il quale il comune di Castelbolognese confina), realizzando

con questo comune, come suggerito dall'ANAS, la previsione di una unica tangenziale;

che l'accresciuta quantità di traffico, avvenuta negli ultimi anni, ha accentuato i continui disagi degli abitanti di Castelbolognese che negli orari di punta sono nella materiale impossibilità di attraversare la via Emilia se non nell'unico punto controllato dal semaforo. Anche per fare fronte all'esigenza di vedere diminuito il traffico e l'inquinamento da rumore e ambientale che esso comporta, l'amministrazione comunale sta predisponendo gli atti necessari per emettere un'ordinanza che, a tutela della salute dei cittadini, vieti il transito nel territorio comunale agli automezzi pesanti (TIR, autoarticolati, autosnodati, eccetera). Si fa presente che detto traffico sarà costretto a transitare sull'A14 non essendovi altra alternativa di viabilità comunale o provinciale, senza agevolazioni nel pedaggio autostradale. Ciò creerà indubbiamente dei problemi di ordine pubblico e finanziario sia per i camionisti che per gli enti nel caso in cui anche questo tratto di autostrada sia incluso nel progetto di parziale liberalizzazione delle autostrade;

che delle accresciute difficoltà rappresentate dall'intenso traffico lungo la via Emilia nel tratto di Castelbolognese, oltre 23.000 autoveicoli al giorno, e della intenzione di giungere all'emissione dell'ordinanza di divieto di transito al traffico pesante, è già stato informato il prefetto di Ravenna che già si è adoperato per promuovere un incontro coinvolgendo anche l'ANAS oltre a provincia e comune;

che resta l'urgenza di risolvere un problema che va sempre più accentuandosi anche in relazione al continuo aumento di traffico, la cui mancata soluzione non è escluso possa anche portare a momenti di turbativa dell'ordine pubblico;

che diventa quindi questione urgente la soluzione del problema attraverso la realizzazione ed il finanziamento del progetto della tangenziale Imola-Castelbolognese del costo stimato di circa 80 miliardi ed in subordine la realizzazione del progetto di massima della tangenziale predisposto dalla provincia di Ravenna e dal comune di Castelbolognese, il cui costo previsto nel solo tratto di Castelbolognese è di 30 miliardi circa; si tratta di un progetto previsto a sezione 3° CNR, pari a 21 ml, come prescrive la normativa ANAS, ma che come richiedono comune e provincia può essere ridotto, come primo stralcio, ad una sezione di 10,50 ml, pari a 4° CNR, corrispondente alla attuale sezione della via Emilia e sufficiente a deviare fuori dal centro abitato il traffico autoveicolare;

che il costo stimato per la realizzazione di tale opera è di circa 20 miliardi, compresa la realizzazione dei manufatti,

si chiede di sapere se il Ministro non ritenga opportuno che venga applicato quanto prescrive la legge per le opere il cui costo è inferiore ai 20 miliardi e se non ritenga di autorizzarne il finanziamento.

(4-04343)

(23 gennaio 1990)

RISPOSTA. – Si rende noto che il progetto di massima, relativo alla variante alla strada statale n. 9 «Emilia» in comune di Castelbolognese, sottoposto per i necessari pareri alla valutazione degli enti ed ammini-

strazioni interessati, prevede un percorso di oltre 5.100 metri, con quattro corsie, per una larghezza totale della piattaforma stradale di 21,50 metri ed una spesa di oltre 32 miliardi di lire.

Il piano triennale ANAS 1991-1993 preventiva per detta opera un finanziamento di 15 miliardi, insufficiente alla costruzione completa della variante, così come prevista dal progetto di massima. Per tale motivo, sarà necessario, una volta acquisiti i pareri sopra richiesti, redigere un progetto stralcio che preveda la costruzione di solo 2 carreggiate al fine di contenere l'importo in quello previsto nel piano 1991-1993.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(23 dicembre 1991)

SPECCHIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che i lavori in corso di esecuzione per la variante Brindisi-sud, finalizzati alla soppressione dell'incrocio (denominato «incrocio della morte») della statale n. 16 con la statale n. 7, procedono con eccessiva ed esasperante lentezza con il conseguente persistere di una situazione di pericolo, nonchè con eccessivo rallentamento del traffico su un'arteria di vitale importanza per il commercio, il turismo, eccetera;

che sarebbe opportuno verificare, per detta variante e per l'altra di Brindisi-nord, se il tipo di materiale utilizzato per il sottofondo stradale corrisponda a quanto previsto dal capitolato di appalto e dia comunque le dovute garanzie per la validità e la durata delle opere in corso di esecuzione;

che anche la esecuzione dei lavori per lo svincolo di collegamento con la strada statale n. 16 per San Vito dei Normanni procede con gravi ritardi, soprattutto se raffrontata con analoghi lavori già ultimati sulla statale n. 379;

che, nelle scorse settimane, l'assessore ai lavori pubblici del comune di Brindisi ha inviato un telegramma al Ministero dei lavori pubblici, denunciando la lentezza dei lavori e sollecitandone il completamento,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intenda assumere presso l'ANAS affinchè:

a) siano rilevate e rimosse le cause dei gravi ritardi nella esecuzione dei lavori in questione;

b) sia verificato se il materiale utilizzato per i sottofondi stradali corrisponda a quanto previsto dal capitolato di appalto e offra comunque le dovute garanzie per la validità e la durata delle opere.

(4-02122)

(27 settembre 1988)

SPECCHIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che è diventata davvero assurda e non più tollerabile la situazione esistente a Brindisi lungo il cavalcavia realizzato per eliminare il cosiddetto «incrocio della morte» tra la circonvallazione e la strada statale n. 7;

che, in particolare:

a) i lavori da diverso tempo procedono con esasperante lentezza;

b) gli accorgimenti attualmente adottati costringono gli autoveicoli a code lunghissime e a percorsi pericolosi;

rilevato che la pubblica opinione, oltre a pretendere l'ultimazione dei lavori, chiede di conoscere le cause degli annosi ritardi ed esige che le eventuali responsabilità della ditta appaltatrice o di altri trovino fermi atteggiamenti ed adeguati provvedimenti da parte del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti iniziative si intenda assumere affinchè siano ultimati i lavori, vengano accertati i ritardi e le relative responsabilità e siano adottati i conseguenti provvedimenti.

(4-05021)

(4 luglio 1990)

SPECCHIA. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che lo scrivente con precedenti interrogazioni ha più volte segnalato l'assurda situazione esistente a Brindisi, a causa della esasperata lentezza con cui procedono i lavori lungo il cavalcavia realizzato per eliminare il cosiddetto «incrocio della morte» tra la circonvallazione e la strada statale n. 7;

che non si ha purtroppo notizia di decisi interventi, nei confronti della ditta appaltatrice, da parte dell'ANAS;

che la stessa ditta appaltatrice sembra godere di una strana «licenza» a prolungare oltremodo la durata dei lavori;

che gli inconvenienti e i disagi per i cittadini non sono più tollerabili;

che, attualmente, a causa dell'abbattimento di un ponte, tali disagi sono – se possibile – aumentati anche per la predisposizione di una segnaletica molto carente,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire con urgenza presso l'ANAS affinchè i lavori sopracitati vengano ultimati nel più breve tempo possibile e siano accertate le responsabilità della ditta appaltatrice.

(4-05456)

(6 novembre 1990)

RISPOSTA. (*) – In riferimento alle interrogazioni in oggetto indicate si rendo noto che sono stati ultimati, lungo la variante di Brindisi, i lavori di adeguamento della strada statale n. 16 «Adriatica» con la strada statale n. 7 «Appia» (incrocio cosiddetto «della morte»).

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle tre interrogazioni sopra citate.

Sono anche in corso di ultimazione i lavori complementari consistenti nella posa in opera dello spartitraffico centrale indispensabile a garantire condizioni di massima sicurezza agli utenti della variante.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(20 febbraio 1992)

ZANELLA. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che la rete ANAS della provincia di Belluno si articola su 27 tratti di strada statale per una lunghezza complessiva di chilometri 734,584 e che tali tratti, tutti di montagna, valicano 20 passi dolomitici sopra i 1.000 metri con 11 oltre i 1.500 metri e 4 oltre i 2.000 metri;

che organizzazioni sindacali e di categoria nonchè enti locali e singoli rappresentanti delle istituzioni hanno evidenziato a codesto Ministero lo stato di difficoltà operativa in cui si trova la sede ANAS di Belluno;

considerato:

che la sede staccata di Belluno dell'ANAS risulta sottodimensionata relativamente ai dipendenti in servizio (1/3 del personale negli uffici e meno del 50 per cento del personale d'esercizio);

che alla stessa non viene garantita una sufficiente autonomia operativa con l'attribuzione di un primo dirigente tecnico malgrado essa sia stata trasferita dal compartimento di Bolzano a quello di Venezia che si presenterebbe privo di esperienza a proposito di strade d'alta montagna;

che, a fronte delle notevoli difficoltà manutentive ordinarie e straordinarie, sia durante la stagione estiva che invernale, viene assunto personale a tempo determinato al quale il salario non sarebbe corrisposto nei tempi e nei modi dovuti,

l'interrogante chiede di sapere se non ritenga di assumere iniziative per:

assicurare la necessaria autonomia alla sede ANAS di Belluno con conseguente miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale statale della provincia;

procedere all'assunzione in pianta stabile del personale necessario tenendo in considerazione il fatto che oltre la metà dei dipendenti precari in servizio avrebbe acquisito oltre 2 anni di anzianità di lavoro presso l'ANAS;

corrispondere in tempo dovuto la retribuzione maturata dai precari assunti;

assicurare un'assistenza tecnica sufficiente visto che la sede ANAS di Belluno, passando da Bolzano a Venezia, verrebbe privata di un'officina adeguatamente fornita ed attrezzata e, ad oggi, non si hanno certezze sull'approntamento del centro manutentivo di Sedico.

(4-06286)

(7 maggio 1991)

RISPOSTA. – In data 1° luglio 1990 è stato costituito, nell'ambito del compartimento del Veneto, l'ufficio staccato di Belluno che si articola in due centri di manutenzione con competenza sulle strade statali esistenti in detta provincia per un'estesa di circa 744 chilometri.

In relazione alle peculiari caratteristiche orografiche delle strade della provincia di Belluno, il compartimento di Bolzano, all'epoca competente per territorio, decise di potenziare le squadre di manutenzione operanti prevedendo un organico complessivo di 194 unità.

Il personale in servizio risulta, però, attualmente di molto inferiore a quello previsto e ciò a causa del blocco delle assunzioni disposto negli ultimi anni dalla legge finanziaria.

Per ovviare a tale grave carenza di personale, sono state raggiunte intese con la Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la funzione pubblica – per assumere, tramite gli uffici di collocamento, personale esecutivo che in parte verrà assegnato alla sede di Belluno.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(20 febbraio 1992)