

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

12° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 1993

Presidenza del Presidente GOLFARI

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE	Pag. 2, 12, 13
CARLOTTO (DC)	11
RIPA DI MEANA, <i>ministro dell'ambiente</i>	9, 12

I lavori hanno inizio alle ore 10,15.

Interrogazioni

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

La prima è dei senatori Carlotto ed altri. Ne do lettura:

CARLOTTO, PAIRE, DE ROSA, BRINA, LORENZI, RABINO, MAZZOLA. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso che la commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale cui all'articolo 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67, nella seduta del 22 ottobre 1992 non ha espresso parere relativamente alla tratta autostradale Cuneo-Massimini con le seguenti motivazioni.

Tratta Massimini-Cuneo (autostrada)

Per quanto riguarda la tratta autostradale che da Massimini procede verso Cuneo, il proponente ha avuto come vincoli localizzativi e tipologici quelli derivanti da una programmazione di sistema a cui manca la certezza della fattibilità finanziaria e di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione.

Circa i dati di traffico lo studio d'impatto pone in evidenza la prevalente propensione verso nord dei futuri flussi di traffico da e per Cuneo, che si traduce in incrementi di domanda sulla A6 stimati pari a circa il 260 per cento sulla tratta Marene-Carmagnola e compresi tra il 220 per cento e il 320 per cento sulla tratta Marene-Massimini.

Appare pertanto evidente che un diverso orientamento dell'itinerario autostradale sulla direttrice Cuneo-Fossano-Marene avrebbe garantito molteplici benefici ambientali, tra cui si cita in particolare la riduzione di percorso per i flussi prevalenti e la conseguente riduzione del consumo energetico, che è la causa prima dell'inquinamento atmosferico imputabile alle infrastrutture viarie.

La scelta di una superstrada, comprensiva della circonvallazione di Fossano, già realizzata, avrebbe consentito una riduzione di percorso di circa 14 chilometri.

In valore assoluto i traffici che all'attualità possono considerarsi interessati alla continuità dell'itinerario tra Asti e Cuneo, assunti prudenzialmente pari alla totalità del flusso tra bivio Bergoglio e Fossano (12.500 veicoli al giorno leggeri e 3.065 veicoli al giorno pesanti), pur proiettati nel medio e lungo periodo, non appaiono tali da imporre necessariamente la scelta di una soluzione viaria di tipo autostradale tra Cuneo e l'autostrada A6. Tale considerazione assume maggior forza in un contesto di assetto viario di rete che non è ancora definitivamente articolato sia sul piano territoriale che in ordine alla disponibilità dei finanziamenti.

Si rileva a tal proposito che, prescindendo comunque dal flusso delle risorse, il programma completo di interventi di raddoppio della A6 si pone come orizzonte definitivo quello del 2000 (doppia carreggiata, due corsie più emergenza per senso di marcia).

La realizzazione e funzionalità del progetto Cuneo-Asti è pertanto subordinata al raddoppio della A6.

A tale proposito il quadro attuale della situazione è descritto nella osservazione esposta dalla società ATS, dalla quale si evince che:

la legge n. 531 del 12 agosto 1982 prevede all'articolo 2 le opere di raddoppio e di miglioramento della sicurezza con l'erogazione di contributi a carico dello Stato;

il piano finanziario approntato dall'ATS è stato approvato dall'ANAS nel 1987 solo limitatamente alle due tratte appenniniche Priero-Riviere e Montecala-Altare (17 chilometri), per un impegno di spesa dell'ordine di 300 miliardi di cui 100 a contributo dell'ANAS ed i cui lavori sono attualmente in corso;

per l'intero raddoppio dell'A6 l'ATS stima la necessità di un ulteriore investimento superiore ai 1.000 miliardi (contributo dello Stato per circa 700 miliardi di lire);

per il raddoppio della tratta Marene-Massimini, che comprende quasi 5 chilometri di viadotti, è necessario un investimento di 240 miliardi (evento ritenuto impossibile dall'ATS qualora non intervenisse il provvedimento di finanziamento pubblico previsto dalla legge n. 531 del 1982).

Sempre dall'analisi dei dati di traffico stimati al 1990 emerge con tutta evidenza che sulla direttrice Asti-Cuneo si produce una significativa contrazione della domanda nel tratto tra bivio Bergoglio e Fossano, che rappresenta oggi l'elemento di continuità tra i diversi bacini di traffico di Cuneo e di Asti.

Nel caso in esame, tuttavia, l'indeterminatezza delle condizioni ai margini (gli effetti degli interventi in atto e in progetto sulla viabilità statale, il raddoppio dell'A6, la proiezione della Cuneo-Massimini verso l'A26, la soluzione del nodo di Cuneo, la soluzione del problema del valico verso la Francia e non ultimo il quadro delle complessive necessità finanziarie) non fa ritenere fondata l'ipotesi di configurare, almeno per quanto riguarda la tratta autostradale Cuneo-Massimini, una sorta di «progetto stralcio» di un più vasto programma di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione.

Procedere alla realizzazione di una rete di trasporto stradale per tratte, prevedendo di ultimare l'impianto via via che si rendono disponibili i finanziamenti, comporta tra l'altro la possibilità che procedano di pari passo programmi in concorrenza tra loro, quali ad esempio l'adeguamento della viabilità statale a livelli di traffico destinati a ridursi sensibilmente per effetto di una realizzazione autostradale prevista sullo stesso itinerario. Nella fattispecie è questo il caso degli interventi in corso ed in programma per la strada statale n. 231 Fossano-Cuneo, per la quale rischia di configurarsi un impegno di risorse ambientali non giustificato né giustificabile in termini di bilancio di impatto.

Per contro qualora l'adeguamento della strada statale n. 231 fosse realizzato in concorrenza con l'itinerario autostradale, potrebbe

verificarsi qui, come già avviene altrove, una redistribuzione dei traffici in funzione della loro maggiore o minore sensibilità all'onere del pedaggio.

Se ciò dovesse avvenire si verificherebbe una situazione di prevalente traffico pesante per la viabilità statale con l'ovvia conseguenza di vanificare, almeno in parte, lo scopo dell'autostrada ed aggravare i livelli d'impatto sugli itinerari oggi in esercizio.

Rilevato per quanto riguarda le caratteristiche ambientali dell'ambito territoriale interessato che:

a differenza di altri settori della Padania qui i ripiani ed i terrazzi che testimoniano le diverse fasi erosive e sedimentarie dei fiumi sono molto ben pronunciati e danno luogo ad una sorta di «rilievo in pianura» molto peculiare, dominato dalle orizzontali dei piani o dalle verticali delle scarpate, preludio alle più tipiche colline delle vicine Langhe;

un morfotipo così pronunciato (che non si giustificerebbe dal gradiente delle quote) rileva una storia geologica singolare, che fa di questo geotopo una significativa testimonianza della storia naturale del nostro paese e contribuisce alla conoscenza dei fenomeni geomorfologici legati all'evoluzione delle reti idrografiche;

lo sforzo di minimizzazione degli impatti ambientali è rilevante, tuttavia non è risolto il problema dell'infrastruttura in un contesto fluviale che meriterebbe un destino diverso;

i rischi ambientali connessi alla indeterminatezza dei programmi di infrastrutturazione viaria si sono dimostrati, anche nel passato più recente, particolarmente rilevanti.

La commissione, alla luce della complessità del problema e della indeterminatezza degli scenari futuri, è dell'opinione che tali considerazioni nel caso in esame avrebbero dovuto suggerire di tenere distinte le due questioni relative la prima al potenziamento della viabilità esistente per soddisfare esigenze locali che appaiono davvero indifferibili, la seconda all'assetto del sistema autostradale per l'inserimento dell'area del cuneese nel contesto della rete autostradale italiana e internazionale.

La commissione ritiene ineludibile che l'ANAS, nell'ambito dei suoi programmi di medio e lungo periodo, riferiti anche al flusso delle risorse attivabili per pervenire ad un definitivo assetto di rete, chiarisca i termini finanziari e programmatici dell'adeguamento della direttrice Cuneo-Fossano e dei problemi relativi alla viabilità di Cuneo.

Inoltre l'ANAS, in qualità di concedente della SATAP e dell'autostrada Torino-Savona, dovrà chiarire i termini del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona ed evidenziare i risultati delle verifiche da cui risulti su tale asse che la nuova domanda indotta sia realmente compatibile con i tempi previsti ed i finanziamenti effettivamente disponibili per il raddoppio, progettati sulla base di esigenze pregresse, riferite al 1982.

Con riferimento al grafo di rete che coinvolge la Cuneo-Massimini, dovrà peraltro anche verificarsi il dimensionamento delle sezioni progettuali nei riguardi di una diversa distribuzione di flussi, quale potrebbe derivare dall'apertura di un nuovo valico verso la Francia e dal presumibile drenaggio dei flussi costieri della direttrice Genova-Savona-Ventimiglia-Marsiglia.

Considerato che il mancato parere ha creato sconcerto e preoccupazione fra gli amministratori e le popolazioni poichè non consente di realizzare l'atteso collegamento Asti-Cuneo;

fatto presente che la sospensione di parere non è determinata da motivazioni riguardanti il progetto e le sue relazioni con il contesto ambientale interessato, ma esclusivamente da interrogativi relativi ai programmi di intervento sulla viabilità primaria tra Fossano e Cuneo.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988, recante «Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377», precisa all'articolo 3 i contenuti del quadro di riferimento programmatico.

Detto articolo, al primo comma, recita: «Il quadro di riferimento programmatico per lo studio di impatto ambientale fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale. Tali elementi costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6. È comunque escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti dei suddetti atti di pianificazione e programmazione, nonchè la conformità dell'opera ai medesimi».

Da quest'ultimo capoverso si evince che il giudizio di compatibilità si riferisce all'opera in sè, non tanto alla sua presenza in piani e programmi; in ogni caso le relazioni con questi ultimi vanno esaminate e documentate.

L'opera in oggetto d'altro canto, come di seguito si ribadisce, è prevista nei documenti di piano generali e settoriali, vigenti, delle competenti amministrazioni, come peraltro anche attestato da numerosi atti attinenti la stessa procedura di valutazione di impatto ambientale.

In questo quadro la sospensione del parere, ai termini di legge, pare arbitraria, in quanto imperniata sulla valutazione ambientale dei programmi di intervento ANAS nell'area interessata, fatto per il quale non sussiste allo stato attuale riferimento normativo, e che comunque non è il caso della valutazione di impatto ambientale di una specifica opera prevista nell'elenco di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, secondo la procedura prevista all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, ed in conformità alle prescrizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

Al più, sul tema in esame, la pronuncia di compatibilità ambientale, ove positiva e corredata dalle opportune prescrizioni esecutive, potrebbe essere accompagnata da raccomandazioni alle amministrazioni competenti.

In merito agli aspetti propriamente ambientali, relativamente al tronco Massimini-Cuneo, nel parere della commissione ministeriale si afferma che «lo sforzo di minimizzazione degli impatti ambientali è rilevante, tuttavia non è risolto il problema dell'infrastruttura in un contesto fluviale che meriterebbe un destino diverso».

Al riguardo è d'obbligo ribadire quanto già attentamente documentato nell'ambito della redazione del progetto e dello studio di impatto, nonché durante l'istruttoria degli stessi:

a) relativamente al tracciato in progetto, nel quadro dello studio di impatto, è stato elaborato un piano di inserimento paesaggistico e ambientale; detto piano ha prestato particolare cura alle situazioni di maggiore sensibilità, tra cui il tratto in cui l'infrastruttura si sviluppa ai piedi del terrazzo alluvionale dello Stura;

b) il tracciato di progetto, nel suddetto tratto, non interferisce con il corso d'acqua, da cui si mantiene sempre a considerevole distanza (mediamente 400 metri, 200 metri nel punto più prossimo);

c) la scelta di tracciato effettuata, nel tratto in questione, evita ogni interferenza con gli insediamenti esistenti e rende minime le situazioni di percezione visiva dell'opera;

d) il suolo occupato in detto tratto è prevalentemente destinato a pioppicoltura, mentre si sono limitate al massimo possibile le interferenze con le aree a vegetazione naturale; sotto questo profilo, un complesso di interventi di compensazione consentirà di estendere le attuali aree a vegetazione naturale;

e) la risorsa suolo consumata nell'ipotesi di tracciato di progetto per il tronco Massimini-Cuneo è per lo più di ridotta capacità d'uso agricolo (terza classe); ogni altra alternativa di tracciato esaminata prevede il consumo di suoli di più elevata capacità d'uso (seconda classe); questa affermazione vale anche nei confronti dell'alternativa di adeguamento della strada statale n. 231, che interesserebbe aree caratterizzate da suoli di seconda classe.

Per quanto riguarda le problematiche riguardanti l'assetto della viabilità primaria considerata si osserva quanto segue.

Il progetto di massima del collegamento in esame è stato esaminato favorevolmente con voto n. 436 dal consiglio di amministrazione dell'ANAS nell'adunanza dell'11 maggio 1989. Le pattuizioni e le norme che regolano i rapporti tra ANAS e SATAP, quale concessionaria per la realizzazione dell'opera, sono descritte nella «V Convenzione aggiuntiva e modificativa alla vigente Convenzione aggiuntiva e modificativa 1^o luglio 1986». Tale «V Convenzione», in data 27 settembre 1990, n. 20325 di repertorio, è stata approvata e resa esecutiva con decreto interministeriale (Lavori pubblici, Bilancio e programmazione economica, Tesoro) n. 2277 del 5 aprile 1991, registrato alla Corte dei conti in data 25 agosto 1992.

Il piano finanziario elaborato dalla concessionaria e presentato, unitamente al progetto di massima, all'ANAS di Genova, ufficio speciale per le autostrade, prevede un contributo a carico dello Stato limitato a 135 miliardi, di cui 35 miliardi a termini della convenzione vigente, e 100 miliardi indicati nel Piano decennale della grande viabilità - stralcio attuativo 1991 - 1993 per la variante Isola d'Asti - Alba (strade statali nn. 231 e 456), compresa nell'insieme del collegamento in oggetto. Il restante onere di 1.330 miliardi per la realizzazione del collegamento in progetto è a carico della concessionaria: l'opera, a tutti gli effetti, è quindi in misura molto ampia prevista in autofinanziamento.

Questo quadro normativo e finanziario garantisce la certezza di realizzazione nei tempi programmati delle opere in progetto.

Il progetto presentato, come peraltro descritto nel quadro di riferimento programmatico dello studio di impatto ambientale, trova riscontro nel Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione - stralcio attuativo triennale 1991-93. Inoltre esso è previsto nel piano di sviluppo della regione Piemonte 1988-1990 e nello schema di piano provinciale dei trasporti delle province di Cuneo e di Asti. Per quanto riguarda specificamente il tronco Massimini-Cuneo, con deliberazione n. 35-12350 del 31 ottobre 1990, il consiglio regionale lo ha indicato tra le priorità di attuazione, relative alle autostrade in concessione, da inserire nel suddetto stralcio attuativo del Piano decennale.

In tutti questi documenti di piano si sottolinea che l'intervento in esame:

contribuirà a risolvere, nell'ambito di un quadro integrato di interventi di tipo autostradale o superstradale, i problemi di viabilità presenti lungo la direttrice Cuneo-Asti;

consentirà l'allacciamento della città di Cuneo, e dei centri ad essa contermini, alla rete autostradale italiana, garantendo un efficiente collegamento nei confronti sia del capoluogo regionale sia del sistema dei porti liguri;

costituirà una delle prime tratte funzionali della prevista direttrice viaria internazionale che, attraverso le aree meridionali del Piemonte, porrà in collegamento la penisola iberica, il sud della Francia, le aree padane, il centro e l'est dell'Europa.

La regione Piemonte ha recentemente ribadito, in sede tecnica, questi intendimenti in merito allo sviluppo della grande viabilità in quest'area.

Nel parere della commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale si afferma che i dati di traffico attuale, «pur proiettati nel medio e lungo periodo, non appaiono tali da imporre necessariamente la scelta di una soluzione viaria di tipo autostradale tra Cuneo e l'autostrada A6».

In merito a questa affermazione non si può che rimandare ai risultati delle analisi e previsioni di traffico ed analisi costi-benefici relative sia al collegamento nel suo insieme, sia alle singole tratte che lo compongono (elaborato 1.3.3. dello studio di impatto).

Da tali analisi si evidenzia come la realizzazione del collegamento Massimini-Cuneo generi un elevato effetto di attrazione di traffico da un insieme di direttrici convergenti su Cuneo, portando, alla prevista data di apertura del collegamento, ad un traffico pari a poco meno di 30.000 veicoli al giorno (23.900 leggeri e 5.900 pesanti).

Anche la valutazione economica del tronco, condotta seguendo i criteri e le modalità di calcolo adottati dall'ANAS in conformità ai dettati della legge n. 531 del 1982, dà esito positivo (tasso di rendimento interno superiore al 13 per cento a fronte di un tasso di attualizzazione del 7 per cento, a fronte di costi comprensivi delle opere di mitigazione previste nello studio di impatto).

Le sezioni progettuali del tronco Massimini-Cuneo sono state verificate anche in rapporto ad un'ipotesi di traffico che preveda l'apertura di un nuovo traforo tra Italia e Francia. In ogni caso si osserva che la sezione stradale prevista, attualmente in classe seconda CNR, è tale, nei tratti in opere d'arte, da consentire la realizzazione di una terza corsia senza modificazioni delle stesse.

L'autostrada A6 Torino-Savona, ed in particolare il tratto Marene-Massimini, è parte del sistema viario previsto. Negli ultimi mesi è stata definita e proposta per questa infrastruttura un'ipotesi di intervento in progressiva evoluzione, tale da portare, nell'orizzonte temporale del 2000, ovvero ad una scadenza coincidente nella sostanza a quella prevista per il collegamento Asti-Cuneo, al completamento del raddoppio. Tuttavia, in un'orizzonte temporale di un breve periodo (1994), con una spesa di circa 200 miliardi, è prevista la realizzazione di un assetto intermedio, comprendente:

il prolungamento del tratto in doppia carreggiata da Carmagnola al viadotto Stura (quindi a sud di Marene);

la realizzazione fino a Priero (quindi a sud di Massimini), attraverso un primo ampliamento della sede, di una sezione in carreggiata unica con due corsie per senso di marcia separate da *new-jersey*.

Questo intervento non comprende i viadotti Stura-Sabbione, Madonna di Galizia e Mondalavia, per complessivi circa 5 chilometri, per i quali transitoriamente permane la corsia unica per senso di marcia con inserimento della separazione in *new-jersey*.

La suddetta proposta di intervento è stata approvata in sede tecnica dall'ANAS ed è in attesa dell'approvazione, prevista entro il 1992, dell'aggiornamento del piano economico per l'inizio dei lavori.

La realizzazione di un'infrastruttura, come il tronco Massimini-Cuneo, che, nel rispetto di rigorosi criteri trasportistici nella determinazione della tipologia della singola tratta funzionale, si inserisce in un quadro integrato di interventi operando nel contempo a più livelli funzionali (soluzione di problemi attuali e/o locali e nel contempo collocazione in uno scenario di sviluppo di lungo periodo), costituisce, in un contesto di limitate risorse per gli investimenti sulla grande viabilità, una scelta pressochè obbligata.

Essa infatti consente:

di limitare i tratti di nuova realizzazione: a titolo di esempio l'intervento integrato Asti-Marene, Marene-Massimini, Massimini-Cuneo, nel tratto Roreto-Fossano-Cuneo, consente il risparmio di circa 10 chilometri di nuova viabilità;

di limitare a problemi strettamente locali gli interventi sulla restante rete viaria di scorrimento: si colloca in questo senso la costruzione di varianti ai centri abitati, in particolare di quelli maggiori, come nel caso della tangenziale di Fossano in corso di realizzazione;

sotto questo profilo si osserva, come documentato nell'elaborato relativo alle previsioni di traffico inserito nello studio di impatto, che il tratto Massimini-Cuneo opera un drenaggio di traffico da un insieme di direttrici convergenti su Cuneo, il che porta a ridurre, a vasto raggio, il fabbisogno di adeguamenti lungo questa viabilità.

A titolo di ulteriore chiarimento di questo approccio alla soluzione dei problemi esistenti lungo la principale viabilità nell'area in esame, occorre ancora richiamare il recente elaborato della provincia di Cuneo «Territorio di Cuneo - Un sistema viario integrato» (dicembre 1991). Da tale elaborato si ricava come la bretella Ronchi-Tetti Belvedere, che costituisce il raccordo terminale del tronco Massimini-Cuneo al sistema della viabilità di Cuneo, si collochi in un quadro di interventi finalizzato

a risolvere, nel breve periodo, attraverso la realizzazione di un semianello tangenziale, anche i problemi del traffico di attraversamento del capoluogo provinciale. Tale intervento prevede la progressiva integrazione delle opere in progetto con altre in corso di completamento a cura dell'amministrazione provinciale (strada provinciale n. 23 «Nuova Bovesana»), ed altre finanziate e appaltate a cura della provincia e del comune di Cuneo.

In ultimo pare opportuna una considerazione riguardo ad alcune implicazioni di ordine ambientale circa la realizzazione di una infrastruttura a pedaggio.

Il pagamento di un pedaggio può essere considerato anche come una misura per porre a carico di chi ne godrà i benefici di una parte dei costi ambientali indotti dalla realizzazione di un'opera. Una concezione di questa natura è, ad esempio, presente nel dibattito sul sostenimento dei costi di fruizione dello spazio viario urbano.

In particolare la prospettiva di riscuotere un pedaggio può consentire, nella costruzione di un'infrastruttura viaria di grande comunicazione, di realizzare opere di mitigazione o compensazione degli impatti e di avviare sistemi di monitoraggio e controllo ambientale, in misura più estesa di quando tale prospettiva non sussiste.

Questo è stato ad esempio il caso del collegamento Asti-Cuneo, per il quale, sia per il tronco autostradale che per il tronco superstradale, nel quadro dell'equilibrio economico garantito dalla riscossione del pedaggio per il transito sul primo ed alle estremità del secondo, è stato possibile prevedere (come peraltro riconosciuto nello stesso parere della commissione ministeriale) la realizzazione di un vasto insieme di interventi finalizzati all'inserimento ambientale dell'infrastruttura.

Tutto ciò premesso gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo affinché la commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, alla luce di quanto esposto e di quanto vorrà autonomamente accertare, proponga parere favorevole alla tratta autostradale Cuneo-Massimini-A6.

(3-00319)

RIPA DI MEANA, *ministro dell'ambiente*. Prima di addentrarmi nell'esame della complessa materia finora affrontata dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale del Ministero e da altri interlocutori, non ultimo il Ministero dei beni culturali e ambientali, desidero esprimere in sintesi il nostro punto di vista. Bisogna assolutamente venire a capo di una situazione che, proprio per l'alto tributo di vite umane pagato, è ormai del tutto inaccettabile.

Non mi sfugge la gravità della questione relativa alla mancata soluzione del problema posto, riguardante il collegamento autostradale Asti-Cuneo, questione che quindi intendo risolvere al più presto.

Mi accingo ad illustrare la lunga e complessa procedura fin qui seguita.

Premesso che il Ministero dell'ambiente non ha ancora concluso l'iter procedurale per l'espressione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'articolo 6 della legge n. 349 del 1986, si fa presente quanto segue.

Come è noto agli interroganti, nella seduta del 22 ottobre 1992 la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso il proprio parere sulla domanda di compatibilità ambientale del progetto di collegamento A26-A21 (Asti-Cuneo), presentata dalla società Satap.

Con detto parere si esprimeva l'avviso che il primo tratto superstradale Asti-Marene fosse compatibile a condizione che si ottemperasse ad alcune prescrizioni.

Per quanto riguarda invece il secondo tratto (autostrada Massimini-Cuneo), la suddetta Commissione ha evidenziato che il proponente ha avuto come vincoli localizzativi e tipologici quelli derivanti da una programmazione di sistema a cui manca la certezza della fattibilità finanziaria e di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione.

Secondo la Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, un diverso orientamento dell'itinerario autostradale sulla direttrice Cuneo-Fossano-Marene avrebbe garantito molteplici benefici ambientali, tra cui si cita in particolare la riduzione di percorso per i flussi prevalenti e la conseguente riduzione del consumo energetico, che è causa prima dell'inquinamento atmosferico imputabile alle infrastrutture viarie.

La scelta di una superstrada, comprensiva della circonvallazione di Fossano, già realizzata, avrebbe consentito una riduzione di percorso di circa 14 chilometri.

La Commissione ha altresì evidenziato che la realizzazione e funzionalità del progetto Cuneo-Asti sono subordinate al raddoppio della A6.

Nel caso in esame, quindi, l'indeterminatezza delle condizioni ai margini (gli effetti degli interventi in atto e il progetto sulla viabilità statale, il raddoppio dell'A6, la proiezione della Cuneo-Massimini verso l'A26, la soluzione del problema del valico verso la Francia e non ultimo il quadro delle complessive necessità finanziarie) non fa ritenere fondata l'ipotesi di configurare, almeno per quanto riguarda la tratta autostradale Cuneo-Massimini, una sorta di «progetto-stralcio» di un più vasto programma di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione.

Inoltre, per quanto riguarda le caratteristiche ambientali dell'ambito territoriale interessato, la Commissione ha rilevato che i rischi ambientali connessi all'indeterminatezza dei programmi di infrastrutturazione viaria si sono dimostrati particolarmente rilevanti.

La Commissione ha ritenuto ineludibile che l'ANAS, nell'ambito dei suoi programmi di medio e lungo periodo, riferiti anche al flusso delle risorse attivabili per pervenire ad un definito assetto di rete, chiarisse i termini finanziari e programmatici dell'adeguamento della direttrice Cuneo-Fossano e dei problemi relativi alla viabilità di Cuneo.

Si è ritenuto altresì indispensabile che l'ANAS, in qualità di concedente della Satap e dell'autostrada Torino-Savona, chiarisse i termini del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona e se, su tale asse, la nuova domanda indotta fosse realmente compatibile con i tempi previsti ed i finanziamenti effettivamente disponibili per il raddoppio, progettati sulla base di esigenze pregresse, riferite al 1982.

Sono stati pertanto richiesti all'ANAS i necessari chiarimenti. L'ANAS ha dato riscontro con nota del 4 dicembre 1992, confermando sostanzialmente la limitatezza dei fondi disponibili.

Il Ministero dei beni culturali, in data 1° dicembre 1992, ha trasmesso il necessario parere previsto per l'emanazione del provvedimento finale di concerto.

Detto parere è sostanzialmente negativo per ambedue le tratte.

Il Ministero dell'ambiente ha pertanto richiesto alla Presidenza del Consiglio dei ministri una urgente riunione di coordinamento al fine di esaminare con l'ANAS le modalità per assicurare il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona nel tratto tra Massimini e Marene in tempi compatibili con quelli per la realizzazione dell'infrastruttura in esame; verificare l'indisponibilità di finanziamenti per la superstrada anche sul versante cuneese; pervenire ad un accordo tra le posizioni del Ministero dell'ambiente e quello dei beni culturali e ambientali sulla base della definizione delle modifiche progettuali necessarie.

Conto che questa verifica, già avviata, possa essere conclusa positivamente entro quindici giorni compatibilmente con la disponibilità delle altre amministrazioni interessate.

Come ho detto in premessa, ritengo comunque urgentissima la soluzione positiva del problema. Quest'oggi, dopo aver rappresentato al Senato il mio punto di vista, esprimendo elementi di giudizio per quanto riguarda il lavoro finora svolto dagli organi tecnici, investirò direttamente della questione il Presidente del Consiglio dei ministri.

CARLOTTO. Signor Presidente, intervengo anche a nome degli altri colleghi che hanno sottoscritto l'interrogazione. Le confesso che eravamo prevenuti sulla sua risposta; dopo le sue affermazioni però, al di là della parte sostanziale, personalmente non posso fare altro che dichiararmi soddisfatto per l'impegno che lei si è assunto e per la sensibilità che ha dimostrato nei confronti di questo problema che, come ha bene evidenziato in Aula il collega Lorenzi, investe oltre che la viabilità, anche la sicurezza stradale. Infatti, a causa della pericolosità di questo tratto, la mortalità per incidenti stradali è altissima.

Prendiamo atto con soddisfazione che lei si è assunto l'impegno di definire la situazione entro quindici giorni, quindi in un breve arco di tempo, investendo del problema la Presidenza del Consiglio; auguriamo che la verifica possa concludersi positivamente, così come lei ha auspicato.

Lei ha, per questa azione che sta avviando, la disponibilità di tutti quei parlamentari di ogni parte politica interessati alla viabilità nel Piemonte meridionale. Anche il Presidente della Giunta regionale, nell'elenco delle opere urgenti e prioritarie da attuare, ha indicato la soluzione della vicenda del collegamento autostradale Asti-Cuneo, nonché il raddoppio dell'asse Torino-Savona, importanti anche ai fini occupazionali.

Non desidero entrare nel merito di quanto lei ha sottolineato; per alcuni dei problemi esistenti ci sarebbero già le risposte, specialmente da parte del Ministero dei lavori pubblici. Durante la riunione che lei ha sollecitato, si potranno chiarire alcuni punti per affrontare e risolvere una volta per tutte questo problema estremamente rilevante.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione da me stesso presentata. Ne do lettura:

GOLFARI. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Considerato che nel 1982 sono scadute le concessioni di derivazione dell'acqua dal fiume Adda per l'alimentazione delle centrali idroelettriche «Esterle», «Semenza» e «Bertini» di proprietà Edison;

atteso che la società proprietaria ha presentato agli organi competenti, insieme alla richiesta di rinnovo della concessione, un progetto di ristrutturazione degli impianti denominato «Nuova Robbiate»;

rilevato che tale progetto susciterebbe vivaci reazioni presso associazioni, enti ed organismi locali secondo i quali il progetto Edison prosciugherebbe l'acqua del fiume Adda mentre con una diversa progettazione si potrebbe conseguire il risultato di produrre energia senza violare la portata del fiume;

premessi che il segretario generale del Bacino del Po, professor Roberto Passino, confermerebbe il pericolo per l'equilibrio naturale dell'Adda, nel caso di realizzazione del progetto «Nuova Robbiate»,

si chiede di conoscere se i fatti esposti corrispondano a realtà e quali misure si intenda proporre per la salvaguardia del fiume Adda nella circostanza del rinnovo delle concessioni per la produzione di energia.

(3-00322)

RIPA DI MEANA, *ministro dell'ambiente.* Signor Presidente, in relazione al progetto «Nuova Robbiate» che la società Edison (già SELM) intende realizzare sul fiume Adda, ed alle connesse problematiche sull'assoggettabilità di tale progetto alla procedura di VIA del Ministero dell'ambiente, è necessario sinteticamente riassumere le attività fin qui espletate per lo studio e la soluzione del problema.

A seguito di segnalazioni pervenute da alcune associazioni ambientaliste, dal comune di Calusco d'Adda (BG), dal consorzio per la gestione del parco Adda-Nord e dalla regione Lombardia con nota del 18 ottobre 1988, pervenute tra aprile e novembre 1988 e tutte relative alle opposizioni all'ordinanza del Ministero dei lavori pubblici n. 985 del 30 novembre 1987, con cui si disponeva l'istruttoria, ex articolo 49 del regio decreto n. 1775 del 1933, della richiesta di rinnovo della grande derivazione d'acqua a favore della società Edison, il Ministero dell'ambiente, con nota del 1º settembre 1988, chiedeva al Ministero dei lavori pubblici ed alla regione Lombardia notizie dettagliate sul progetto, sulla procedura esperita e sulla finalità dell'opera.

In data 16 novembre 1988 la direzione generale delle acque ed impianti del Ministero dei lavori pubblici trasmetteva copia della relazione preliminare del 5 dicembre 1986 del Provveditorato alle opere pubbliche della Lombardia, del voto n. 170 del 1987 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'ordinanza ministeriale n. 985 del 30 novembre 1987 già citata.

In data 26 ottobre 1989 l'ufficio legislativo del Ministero dell'ambiente interessato al riguardo precisava che l'eventuale adozione della procedura semplificata, come previsto dall'articolo 49 del regio decreto n. 1775 del 1933, per variazioni non sostanziali dell'opera di presa, non interferisce con l'applicabilità del comma 2 dell'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988, trattandosi, in

questo secondo caso, di verificare ai fini ambientali e non solo di tecnica costruttiva se l'opera finale abbia caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente.

In data 1° febbraio 1990 il Ministero dell'ambiente comunicava al Ministero dei lavori pubblici e alla SELM che il progetto «Nuova Robbiate» rientra nelle categorie di opere a cui va applicata la procedura ex articolo 6 della legge n. 349 del 1986 e successivi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri attuativi, in quanto l'opera potrebbe provocare sostanziali modifiche all'ambiente, e comunque, essendo finalizzata al rilascio di una nuova concessione di derivazione, il progetto in questione rientra pur sempre nell'ambito di applicazione della lettera i) del comma 2 dell'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 377 del 1988.

La società SELM ha avviato una serie di iniziative, anche in sede locale, per il rinnovo della concessione alla derivazione d'acqua.

Allo stato degli atti resta comunque fermo quanto comunicato dal Ministero dell'ambiente con la citata nota del febbraio 1990 sulla necessità della valutazione di impatto ambientale preliminare al rilascio della concessione.

Va inoltre evidenziato che nel gennaio 1991 è stata emanata la legge n. 9 che al comma 1 dell'articolo 2 così recita: «per la realizzazione delle dighe ... *omissis*... e per la realizzazione delle relative opere di trasporto delle acque si applicano le norme di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e dei relativi provvedimenti di attuazione». Si ritiene che tale normativa trovi applicazione anche al caso in esame.

PRESIDENTE. Mi dichiaro soddisfatto della risposta del Ministro.

Tutti noi conosciamo il fiume Adda - di manzoniana memoria - che da Lecco scende nella pianura Padana. È necessario ribadire l'importanza della salvaguardia di questo fiume dal rischio di ulteriori depauperamenti idrici. Bisogna quindi impedire l'installazione di impianti che - come sottolineano anche gli enti locali e le associazioni ambientaliste - potrebbero deturpare l'ambiente e sottrarre in modo irrimediabile l'acqua di questo fiume, già di per sé scarsa.

Pertanto, in relazione a tali impianti, ritengo che sia necessario procedere con prudenza, come peraltro confermato dallo stesso Ministro, che ringrazio per la sua risposta.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 10,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA

