190. **Allegato B**

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

PAG.

Risoluzioni in Commissione:

Cabrini 7-00323 8785
Lembo 7-00324 8785

Interpellanza:

Berlinguer 2-00505 8786

Interrogazione a risposta orale:

Ugolini 3-00578 8787

Interrogazioni a risposta in Commissione:

Galletti 5-01215 8788
Strik Lievers 5-01216 8789
Molgora 5-01217 8789
Molgora 5-01218 8789
Molgora 5-01219 8790
Muratori 5-01220 8790

PAG.

Interrogazioni a risposta scritta:

Mastella 4-10397 8791
Provera 4-10398 8791
Pecoraro Scanio 4-10399 8793
Pecoraro Scanio 4-10400 8793
Molgora 4-10401 8793
Molgora 4-10402 8794
Caccavale 4-10403 8794
Malan 4-10404 8794
Pecoraro Scanio 4-10405 8795
Giovanardi 4-10406 8795
Cherio 4-10407 8796
Borghezio 4-10408 8796
De Angelis 4-10409 8797
Ruffino 4-10410 8797
Bonfietti 4-10411 8798
Pecoraro Scanio 4-10412 8798
Procacci 4-10413 8799

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le *risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.*

		PAG.
Sgarbi	4-10414	8799
Leonardelli	4-10415	8800
Evangelisti	4-10416	8800

Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:

Bampo	4-02169	III
Bonafini	4-02651	IV
Caveri	4-03597	V
Cecconi	4-04066	VI
Collavini	4-06158	VII
Colucci	4-05762	VII
Dalla Chiesa	4-03966	VIII
Devetag	4-03730	IX
Falvo	4-03179	IX
Fontan	4-03017	X
Gaggioli	4-07395	XI
Galletti	4-05256	XII
Gambale	4-03739	XIII
Gerardini	4-06499	XIV
Gerardini	4-07090	XV
Grasso	4-03582	XVII
Greco	4-06401	XIX
Lia	4-02761	XX
Lucchese	4-05090	XXI
Marenco	4-00697	XXIV
Marino Giovanni	4-04459	XXIV
Marino Luigi	4-01131	XXV
Mastrangelo	4-03839	XXVI
Mastroluca	4-07231	XXVII
Mastroluca	4-07232	XXVII
Mastroluca	4-07233	XXVII
Mastroluca	4-07234	XXVII
Mastroluca	4-07235	XXVIII
Mastroluca	4-07236	XXVIII
Mazzocchi	4-09038	XXX
Mazzuca	4-05993	XXXI
Montecchi	4-06244	XXXII
Muzio	4-03694	XXXIII
Nuvoli	4-06866	XXXIII
Pace Giovanni	4-08823	XXXIV
Pasetto	4-03424	XXXV
Pecoraro Scanio	4-01276	XXXVI
Reale	4-03266	XXXVII
Saia	4-04036	XXXVII
Saia	4-05231	XXXVII
Saia	4-05233	XXXVIII
Saia	4-05481	XXXIX
Saia	4-06667	XLI
Taradash	4-07887	XLI
Tonizzo	4-05127	XLII
Tremaglia	4-06364	XLIII
Tremaglia	4-07992	XLV
Trione	4-01764	XLVI
Turroni	4-06339	XLVIII
Valensise	4-02992	XLIX
Zacchera	4-01466	L
Zeller	4-07331	L
Zenoni	4-02365	LI

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La XIII Commissione,

premesso:

che esiste una grande disparità tra i diversi consorzi di bonifica in merito ai costi di gestione, alle modalità di funzionamento disparità che non trova alcuna spiegazione ragionevole;

che sono ben noti i problemi legati alla sovrapposizione delle competenze tra i vari Ministeri e le Regioni in materia di consorzi di bonifica, stato di fatto che rende non più prorogabile la definizione di un nuovo quadro normativo diretto a garantire criteri di razionalità e certezza nell'assegnazione di competenze e funzioni oggi così confusamente distribuiti;

che si auspica l'assegnazione di un ruolo centrale al Ministero delle risorse agricole, alimentari e forestali in virtù delle naturali storiche attinenze con l'opera dei consorzi di bonifica;

impegna il Goveno

ad attivare tutto quanto in suo potere per l'immediata funzione delle norme quadro sulla delicata materia diretta ad una revisione generale dell'assetto dei consorzi di bonifica presenti sul territorio nazionale che stabilisca competenze, limiti normativi ed un sostanziale snellimento delle procedure burocratiche e quindi dell'efficienza funzionale.

(7-00323) « Cabrini, Poli Bortone, de Ghislanzoni Cardoli, Caselli, Trapani, Peretti, Gerbaudo ».

La XIII Commissione,

premesso:

che in alcune province è molto praticata l'attività venatoria da appostamento che interessa migliaia di cacciatori;

che la suddetta attività, ai sensi della vigente normativa sull'esercizio venatorio, è consentita anche con l'impiego di uccelli vivi utilizzati in funzione di richiamo (articolo 5 legge n. 157 del 1992);

che con l'entrata in vigore della legge 22 novembre 1993, n. 473, che modifica l'articolo 727 del codice penale, riguardante il maltrattamento di animali, sono sorti dubbi sulle caratteristiche e sulle dimensioni delle gabbie da usare per detenere i suddetti richiami vivi, tanto da indurre i competenti Organi Giudiziari ad emanare apposite direttive ai Corpi di Polizia Giudiziaria ai quali viene fatto obbligo di denunciare i cacciatori che utilizzino gabbie « troppo anguste »;

che nessuna norma prescrive le dimensioni minime delle gabbie in questione e che, anzi, l'Istituto nazionale per la fauna selvatica ha espresso il parere che le attuali dimensioni medie siano da ritenersi valide in quanto determinate da ragioni pratiche e storiche;

indispensabile che debba essere sanato lo stridente contrasto tra la norma autorizzatoria e l'interpretazione di quella penale, che porta alla lesione di un diritto di cui sono titolari i cacciatori;

si invitano i competenti organi statali e regionali ad emettere e far applicare una interpretazione autentica delle norme in questione per dare ai cittadini-cacciatori la certezza di operare in piena legittimità,

impegna il Governo:

a garantire il principio della liceità del prelievo venatorio nel rispetto della legge n. 157 del 1992, attualmente vigente e nei limiti dalla stessa fissati.

(7-00324) « Lembo ».

INTERPELLANZA

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro degli affari esteri, per conoscere – premesso che:

sono drammatiche le vicende di questi giorni in Bosnia, culminate nell'assassinio del Ministro degli Esteri bosniaco, Ljublijankic:

si è consapevoli dell'assoluta urgenza di impedire che l'incendio jugoslavo divampi in tutti i Balcani e della necessità dopo quattro anni di guerra di fermare il più sanguinoso conflitto che l'Europa abbia conosciuto dalla fine della seconda guerra mondiale ad oggi;

si condivide le dichiarazioni con cui il Ministro degli affari esteri italiano, signora Agnelli, ha ribadito l'impegno del nostro paese per una soluzione negoziale e di pace e la necessità di una più determinata azione della comunità internazionale –:

quali iniziative abbia assunto e intenda assumere l'Italia nel Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite e nelle sedi ministeriali dell'Unione Europea e dell'Alleanza Atlantica per scongiurare l'eventualità della evacuazione dei caschi blu e, al contrario, per rafforzare ulteriormente la presenza dei contigenti ONU, anche ampliandone il mandato in ragione da mettere i caschi blu in condizione di effettivamente svolgere un ruolo di interposizione tra le parti in combattimento, di garanzia di rispetto degli accordi sottoscritti e di protezione della popolazione civile;

quali iniziative abbia assunto e intenda assumere per ottenere da tutti i paesi – e in primo luogo da quelli europei e da quelli più direttamente confinanti con l'area del conflitto – il rispetto dell'embargo e delle sanzioni decise dalle Nazioni Unite;

quali iniziative abbia assunto e intenda assumere – sia nelle sedi multilaterali, sia sul piano bilaterale – per ottenere dal governo di Belgrado l'interruzione di ogni forma di aiuto e sostegno all'autoproclamata Repubblica serbo-bosniaca di Pale e il riconoscimento esplicito del diritto della Bosnia ad esistere come stato sovrano e negli attuali confini;

quali iniziative e misure straordinarie siano state assunte e si intendano assumere nell'azione umanitaria di soccorso alle popolazioni civili e ai profughi.

(2-00505) « Berlinguer, Fassino, Mussi, Mattioli, Novelli, Spini, Guerzoni, Bandoli, Evangelisti, Gaiotti de Biase, Grassi, Incorvaia, Melandri, Pezzoni, Trione ».

* * *

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE

UGOLINI e SBARBATI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso che:

in seguito a raid aerei della Nato contro postazioni strategiche serbo-bosniache, la risposta delle milizie capitanate da Karadzic e Mladic non si è fatta attendere;

essa ha provocato in poche ore decine di vittime tra la popolazione civile bosniaca, danni materiali ingenti, la cattura di oltre 200 osservatori dell'Onu, barbaramente usati come scudi contro nuovi bombardamenti e costretti a condannare in mondovisione le azioni della Nato;

il conflitto nella *ex* Jugoslavia rischia d trasformarsi, come hanno scritto autorevoli commentatori, in « un Vietnam europeo in salsa irachena », rischiando di coinvolgere l'intera comunità internazionale in uno scontro che rischia di incrinare i nuovi equilibri europei del dopo '89 e di cacciare l'intera diplomazia internazionale in una via senza uscita –:

quali iniziative il Governo italiano abbia attivato o stia attivando al fine di favorire la ripresa delle trattative tra le parti in conflitto;

se abbia già attivato o intenda attivare, a tutti i livelli, europei e internazionali, canali diplomatici volti a disinnescare la tensione, a liberare gli ostaggi dell'Onu, a rafforzare l'impegno internazionale per una pacifica soluzione della crisi bosniaca;

se vi sia l'intenzione di rafforzare la presenza degli osservatori italiani in Bosnia e se il Governo intenda appoggiare le richieste della Francia per un serio ripensamento della missione, volto a rafforzare i poteri dei comandi territoriali dell'Onu e della Nato impegnati nell'*ex* Jugoslavia.

(3-00578)

* * *

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

GALLETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere – premesso che:

l'orario estivo delle FF.SS. per l'anno 1995 sarà in vigore dal 28 maggio al 23 settembre 1995;

durante il mese di agosto molte linee ferroviarie risultano sospese e nel nuovo orario non vengono riportati gli orari dei collegamenti mediante autolinee, peraltro spesso solo feriali;

sarebbe stato utile inserire gli orari delle autolinee con qualche interesse turistico e commerciale della Riviera Adriatica come le linee: 70 (Ravenna-Punta Marina-Marina di Ravenna), 71 (Ravenna-Punta Marina-Lido di Adriano), 72 (Ravenna-Porto Corsini-Casal Borsetti), 138 (Cesena-Sarsina-Bagno di Romagna-Verghereto-Balze), 146 (Cesena-Cesenatico-Gatteo a mare), 156 (Forlì-Coccolia-Ravenna), la Rimini-Repubblica di San Marino, la Rimini-Verrucchio-Novafeltria, la Cattolica-Gradara-Pesaro;

nella regione Emilia Romagna in particolare, sarebbe stato utile indicare gli orari dell'autolinea ordinaria parallela alla ferrovia Piacenza-Cremona nonché gli orari delle autolinee ordinarie 151 (Imola-Massalombarda-Lugo, 153 (Imola-Sesto Imolese-Conselice), 154 (Faenza-Solarolo,Cotignola-Ravenna), 155 (Ravenna-Russi-Faenza), 206 (Bologna-Massalombarda-Lugo-Ravenna-Lido Adriano) e la Lugo-Castrocaro Terme, che servono le località interessate dalla linea ferroviaria Faenza-Massalombarda-Lavezzola;

benché siano stati positivamente previsti dei treni festivi lungo la linea Rovigo-Chioggia, l'utenza appare penalizzata dal fatto che l'ultima partenza da Chioggia sia alle 17:23;

lungo la linea Bologna-Castel Bolognese-Ravenna alcune corse sono state sostituite da autolinee e, comunque, risultano insufficienti i collegamenti con Ravenna tra le ore 14 e le ore 18;

lungo la linea Firenze-Faenza i treni diretti 3008 e 3017 collegano tali città solo nelle domeniche di luglio, mentre sarebbe più utile collegarle tutti i sabati e le domeniche di luglio ed agosto se non addirittura giornalmente per tutta l'estate;

lungo la linea Bologna-Ancona non sono previsti collegamenti feriali diretti tra le 8:30 e le 10:30 tra Bologna e Rimini, né treni interregionali cadenzati per tutta la giornata; risulta peraltro inutile la sovrapposizione dell'Inter City 571, che parte da Bologna alle 8:58 e fermandosi a Forlì ed a Pesaro arriva ad Ancona alle 10:59, con il Pendolino 531, che parte da Bologna alle 8:50 ed arriva ad Ancona alle 10:44;

lungo la linea Bologna-Verona continuano a non essere previsti treni interregionali cadenzati almeno ogni ora, mentre tra Bologna e Venezia continua a mancare il cadenzamento dei treni IR nella fascia oraria fra le 8:35 e le 10:42; tra Bologna e Ferrara invece il collegamento mediante treni I.R. è previsto solo a partire dalle ore 11:15;

lungo la linea Bologna-Piacenza tra le ore 8:38 e le ore 10:38 il collegamento è assicurato da un treno IC anziché da un interregionale, che raggiunge le stesse località dell'IR ma prevede un supplemento rapido che supera, negli spostamenti fino a 60 km, il costo del biglietto ordinario;

lungo la linea Parma-Brescia non sono previsti treni fra Brescia e Piadena e viceversa tra le ore 10 e le 13:30;

lungo la linea Modena-Verona, oltre a mancare treni IR cadenzati nelle ore mattutine fino alle 13:20 fra Modena e Mantova, appare discutibile la soppressione dei treni cadenzati fra Modena e Carpi;

lungo la linea Bologna-Firenze permane la scandalosa assenza di treni diversi da Pendolini o Inter City tra le due città,

assenza che costringe i viggiatori a pagare onerosi supplementi rapidi; estremamente grave appare altresì l'assenza di treni regionali cadenzati nei paesi della provincia di Bologna –:

se il Ministro non ritenga che la mancanza di tali collegamenti e delle informazioni sugli orari delle autolinee producano un notevole disservizio per l'utenza che si avvale del trasporto pubblico di massa per lavoro, studio, turismo ecc.

se il Ministro non ritenga che le osservazioni ed i suggerimenti elencati possano servire a migliorare il trasporto pubblico italiano, contribuendo ad offrire un'immagine di efficienza e funzionalità di esso ai numerosi turisti stranieri che, specialmente d'estate, visitano il nostro Paese;

quali provvedimenti intenda adottare affinché le FF.SS. SpA prevedano una sede idonea per introdurre contributi di tal genere prima dell'entrata in vigore dell'orario, essendo oggi pressoché esclusa tale possibilità, vista la gran riservatezza che circonda la bozza dell'orario ufficiale. (5-01215)

STRIK LIEVERS, VITO, VIGEVANO, TARADASH e CALDERISI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso che:

i nuovi gravissimi episodi di aggressione serbo-bosniaca hanno costretto l'ONU a chiedere l'intervento delle forze NATO;

la risposta delle forze serbo-bosniache è stata quella di una ritorsione direttamente contro le forze di pace, pare anche nelle forme di un infame ricatto in violazione di ogni norma di diritto internazionale e di guerra –:

quali valutazioni il Governo dia su questi sviluppi;

quali iniziative il Governo intenda assumere per rafforzare l'iniziativa internazionale a tutela e a promozione di una pace fondata sul diritto in Bosnia e nelle altre regioni della *ex* Jugoslavia. (5-01216)

MOLGORA e FROSIO RONCALLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

la lotteria istantanea « gratta e vinci » è in continua espansione e comporta un ingente vantaggio economico per lo Stato;

i rivenditori lamentano da qualche tempo difficoltà di approvvigionamento, con notevoli danni per il mercato e quindi per il bilancio dello Stato –:

se tali difficoltà derivino esclusivamente da malfunzionamenti dei poligrafici;

se non sia il caso di affidare anche a terzi la stampa dei biglietti per evitare ritardi;

quali provvedimenti codesto Ministero intenda in ogni caso adottare per risolvere una situazione che comporta ogni mese decine di miliardi di mancati introiti da parte dello Stato. (5-01217)

MOLGORA e FROSIO RONCALLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge del 10 giugno 1994, n. 357, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 1994, n. 489, consente particolari agevolazioni, riducendo il reddito imponibile ai fini fiscali;

il reddito imponibile ai fini IVS per artigiani e commercianti è pari al reddito imponibile ai fini fiscali –:

se codesto Ministero possa confermare che, nel caso di reddito imponibile ridotto per le agevolazioni della « legge Tremonti », lo stesso reddito così ridotto risulti essere anche quello imponibile per il contributo previdenziale IVS, pur nel rispetto del minimo contributivo fissato dall'INPS. (5-01218)

MOLGORA e FROSIO RONCALLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

la gestione delle lotterie, istantanee e non, nonché la distribuzione dei relativi tagliandi, è affidata all'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato;

la società ATI spa è controllata al 100 per cento dai Monopoli di Stato e presenta pesanti perdite di gestione –:

se risulti rispondente a verità l'intenzione dell'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato di cedere a privati la suddetta società, affidandole in tempi ristretti la remunerativa attività della distribuzione dei biglietti delle lotterie e soprattutto dei considdetti « gratta e vinci »;

se codesto Ministero non ritenga più opportuno privatizzare l'ATI spa con le attività che essa svolge attualmente, evitando che lo Stato rinunci ai guadagni della distribuzione dei biglietti, senza che si verifichi alcun miglioramento del servizio, dato che i successivi passaggi nella distribuzione dovrebbero comunque utilizzare gli stessi canali seguiti attualmente;

se fra i gruppi privati in procinto di acquisire pacchetti azionari dell'ATI spa risultino esservi società del gruppo Fininvest. (5-01219)

MURATORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere – premesso che:

ai caselli autostradali italiani la Società autostrade ha collocato numerosi posti di pagamento tramite VIACARD e che in alcuni casi il numero di questi è uguale o superiore ai caselli con pagamento di pedaggio monetario;

all'uscita dell'autostrada Napoli-Roma sono aperti otto varchi con pagamento di pedaggio monetario, due varchi con TELEPASS e cinque con VIACARD e che i primi sono sovraffollati mentre gli ultimi sotto utilizzati;

il servizio autostradale è un servizio pubblico e che le strategie attuate dalla Società devono tenere conto dei diritti degli utenti e del miglioramento di tale servizio;

il servizio VIACARD consente alla Società autostrade un congruo risparmio, attraverso l'automatizzazione del pagamento e quindi minore impiego di personale, ed un congruo guadagno in quanto la tessera VIACARD viene venduta a prezzo pieno non tenendo conto dell'anticipazione – e quindi degli interessi bancari – che i cittadini italiani versano alla Società autostrade –:

se non si ritenga opportuno limitare l'apertura di caselli VIACARD al solo 10 per cento delle grandi uscite autostradali, ovvero consentire agli utenti di acquistare VIACARD a un prezzo inferiore al valore reale determinato dal risparmio e dai guadagni aggiuntivi della Società autostrade. (5-01220)

* * *

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

MASTELLA, NOCERA e GRECO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

i criteri cosidetti « ponderati » con cui la Direzione Generale per la Riscossione ha affidato le Concessioni per il Servizio Riscossione Tributi per il periodo 1995/2004, scegliendo senza idonea oggettiva motivazione una società ad un'altra.

Consta che la menzionata Direzione Generale per la riscossione abbia pilotato i nuclei ispettivi del SIC per far emergere anomalie e macule gestionali in alcune Concessionarie e massima efficenza ed organizzazione in altre, si da preferire quest'utime gradite all'Amministrazione alle prime;

se risponda al vero che la Commissione Tecnico Consultiva prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 32 del 28 gennaio 1988 di esecuzione della legge n. 657 del 4 ottobre 1986 dia spazio limitato alle valutazioni interpretative da parte di Tecnici esterni (Professori universitari e alti Dirigenti pubblici) di nomina ministeriale rispetto ai membri di diritto rappresentanti le diverse branche dell'Amministrazione Finanziaria.

Sicché, non procedendosi, ad una corretta verbalizzazione di quanto emerge in sede di discussione, della Commissione Consultiva stessa, il parere esprima il convincimento personale del solo Direttore Generale per la Riscossione.

Una situazione talfatta altera il procedimento di formazione della volontà amministrativa che si esprime computamente nel Decreto del Ministro delle finanze.

La circostanza segnalata è emersa in diversi procedimenti amministrativi, giurisdizionali presso il TAR Campania, il TAR Piemonte, il TAR Liguria;

quali criteri abbiano mosso il Ministro delle finanze a violare lo spirito della Legge Delega di orientamento definitivo della funzione di esecuzione verso il settore bancario laddove risultano affidate a società interamente private (Avellino alla GEI, Foggia alla GEMA SPA, Salerno e tutte le provincie della Calabria alla GET, Taranto alla SOGET, Viterbo alla SEAL).

La funzione di Riscossione dei Tributi con l'accentramento della Riscossione dell'Irpef, dell'Irpeg, dell'Ilor, dell'Iva delle imposte di Registro, delle imposte doganali, dell'Ici e di tutti i tributi e contributi degli Enti pubblici e Consorzi di Bonifica, in un unico soggetto giuridico, legittima l'affidamento a gruppi bancari, soprattutto di natura localistica.

Al contrario si è assistito ad una monopolizzazione integrale delle società Concessionarie del Sud da parte di banche del Nord, a discapito della valorizzazione delle risorse economiche del Mezzogiorno, che la gestione di tali flussi determina nell'indotto. (4-10397)

PROVERA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso che:

con il presente atto ispettivo si fa riferimento ai progetti promossi dalle organizzazioni non governative (ONG), approvati ai sensi della legge n. 49 del 1987 e beneficiati da contributi corrisposti dalla Direzione generale per la cooperazione allo sviluppo (DGCS) –:

quale sia il numero totale dei progetti di cui sopra;

quanti siano i progetti iniziati (oppure completati) in ritardo rispetto al tempo programmato e per quanti di essi la DGCS abbia richiesto alle ONG la restituzione dei corrispondenti interessi bancari maturati nel periodo di indebita (o inattiva) detenzione dei contributi finanziari anticipati dalla stessa DGCS;

quanti siano i progetti nell'ambito delle cui voci siano state riscontrate a consuntivo variazioni in misura superiore al 15 per cento rispetto al programmato, nonchè in quanti di tali casi sia stata preventivamente richiesta dalle ONG la

prescritta autorizzazione al fine di poter apportare dette variazioni dopo averla ottenuta;

quanti controlli siano stati effettuati fino ad oggi dalla DGCS per verificare la rispondenza tra i documenti giustificativi di spesa, inclusi dalle ONG negli elenchi consegnati all'ufficio XI in fase di rendicontazione, e quelli custoditi presso le loro sedi;

quanti siano i progetti promossi che in atto possono considerarsi chiusi da oltre un anno, nonchè per quanti di essi:

a) si sia determinato un residuo attivo e in quanti casi la competente amministrazione della DGCS abbia provveduto a chiederne la restituzione parziale o totale;

b) sia stata presentata dalle ONG la rendicontazione dell'ultima tranche di contributo ricevuto, oppure ne sia stata richiesta dalla DGCS la restituzione totale o parziale per mancato completamento del programma o per mancata o irregolare rendicontazione;

in quanti casi la DGCS abbia approvato nuovi progetti promossi da ONG che non avevano rendicontato regolarmente i precedenti progetti beneficiati da contributi concessi dalla DGCS;

quanti siano i casi in cui per tal motivo o per altri motivi si sia provveduto a revocare alle ONG l'idoneità *ex*-articolo 42 del decreto del Presidente della repubblica n. 177 del 1988;

se risponda al vero:

che per celare gravi irregolarità amministrative in materia di riconoscimento, controllo e revoca di idoneità delle ONG, si voglia ora fare introdurre una norma tendente ad eliminare l'istituto stesso delle idoneità di cui agli articoli 28-29 legge n. 49 del 1987;

che per evitare l'emergere di innumerevoli irregolarità nella gestione dei progetti promossi dalle ONG (ad esempio quelle di cui alla recente interrogazione parlamentare n. 4-07733), si voglia ora prospettare una soluzione di tipo politico al fine di procedere comunque al pagamento delle pendenze relative a tutte le pregresse asserite rendicontazioni;

che nell'ambito dell'organizzazione e della suddivisione funzionale delle competenze della DGCS ed ai sensi del DM n. 49-*bis* 17 gennaio 1990, l'ufficio XI sia chiamato a svolgere esclusivamente i seguenti compiti amministrativi:

a) attività di sostegno alla realizzazione di progetti e di interventi di cooperazione allo sviluppo da parte di organizzazioni non governative (ONG);

b) adempimenti relativi al riconoscimento di idoneità di dette organizzazioni;

c) segreteria della ormai soppressa Commissione ONG (articolo 8, comma 10, legge n. 49 del 1987;

d) status giuridico ed economico dei volontari in servizio civile;

e) adempimenti relativi ai cooperanti delle ONG;

f) adempimenti relativi alla partecipazione delle Regioni, delle Province e degli Enti Locali alle attività connesse alla cooperazione con i paesi in via di sviluppo;

che in violazione della stessa normativa primaria (1° comma articolo 12 e articolo 13 legge n. 49 del 1987) la DGCS abbia imposto all'ufficio XI lo svolgimento di compiti tecnici illeggittimamente sottratti (con procedure interne) all'UTC, quali ad esempio:

a) formulazione del giudizio tecnico, di proponibilità di ciascuna iniziativa ONG al fine di scartarla o di trasmetterla all'UTC per la redazione della scheda di valutazione tecnica;

b) gestione e controllo delle iniziative promosse dalle ONG e beneficiate da contributi della DGCS;

che il personale dell'ufficio XI addetto ai menzionati compiti tecnici sia

stato diliberatamente sovraccaricato della gestione attribuendoli un migliaio di progetti ONG (ergo, un centinaio a testa) in condizioni logistiche e di supporto del tutto inadeguate;

che il suddetto personale dell'ufficio XI sia altresì costituito soltanto da cinque comandati non qualificati per dette mansioni e da cinque « trentini » assunti (ai sensi dell'articolo 16, comma 1/e legge n. 49 del 1987) per assolvere ben altri compiti (ossia esclusivamente quelli di collaborazione nell'identificazione dei programmi, delle iniziative e degli interventi di cooperazione, come espressamente indicato nei relativi bandi di concorso);

che tutto ciò costituisca un ennesimo esempio della inutilità di approntare nuove norme di fronte alla mancata applicazione di quelle esistenti e che quindi sarebbe ormai tempo di trovare soluzioni per imporre il rispetto della ratio di quelle esistenti, specie in relazione alla sfera di competenza dell'UTC e alla titolarità dei compiti tecnici sia degli UTC che degli esperti « trentini ». (4-10398)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere – premesso che:

sono state rinviate le elezioni per la Consulta nazionale per il diritto allo studio previste per il prossimo 30 maggio;

l'interrogante aveva già segnalato con l'atto ispettivo n. 4/07740 l'inopportunità che queste si tenessero per quella data;

si è ritenuto, comunque, di attivare l'*iter* per consentire le votazioni –:

come mai si sia insistito lo stesso ad andare avanti sia nella preparazione dei seggi elettorali sia nell'affissione di manifesti elettorali con relativo, e inutile, impegno finanziario;

a quanto ammonti l'onere finanziario e chi siano i responsabili. (4-10399)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere – premesso che:

il signor Bruno Contrada, attualmente detenuto nel carcere militare di Palermo, è da trenta mesi in custodia cautelare in attesa del processo e risulta essere il solo inquilino della struttura penitenziaria con 20 militari impegnati nella vigilanza di un solo detenuto;

su richiesta del pubblico ministero l'autorità giudiziaria ha disposto il congelamento della scadenza dei termini della custodia cautelare;

l'estrema lunghezza del dibattimento (due sole udienze a settimana) in costanza del provvedimento di custodia cautelare porta a dover ritenere indispensabile un aumento delle udienze per addivenire al più presto a una sentenza –:

se non ritenga, al di là delle considerazioni sull'opportunità o meno della sospensione dei termini della custodia cautelare, che una sospensione della stessa debba vedere contestualmente il massimo impegno possibile per l'accelerazione del dibattimento, ovvero cercare di realizzare almeno 5 udienze settimanali, fornendo anche i mezzi indispensabili all'autorità giudiziaria affinché si acceleri il processo. (4-10400)

MOLGORA, BONAFINI e ARRIGHINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere – premesso che:

la tangenziale sud di Brescia è un collegamento stradale di vitale importanza non solo per la città, ma anche per l'intera provincia, caratterizzato da traffico molto intenso;

tale tangenziale è lasciata in completo degrado con un manto stradale che presenta numerose e profonde buche, nonché avvallamenti molto marcati che provocano, in caso di pioggia, ristagni d'acqua molto pericolosi;

questa situazione si verifica nonostante le frequenti asfaltature della tangenziale;

le buche e gli avvallamenti si sono formati soprattutto in corrispondenza dell'allargamento della carreggiata effettuato alcuni anni or sono, segno evidente che il terreno sottostante, che deve sorreggere la carreggiata, non è stato preparato a dovere –:

se non ritengano opportuno verificare l'esecuzione dell'appalto relativo all'allargamento della tangenziale;

se non ritengano necessario intervenire al più presto per rendere più sicura questa tangenziale, già teatro di paurosi incidenti. (4-10401)

MOLGORA, BONAFINI, ARRIGHINI e BORGHEZIO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

come da apposito decreto sono state stabilite le lotterie nazionali per l'anno 1995;

una lotteria nazionale è abbinata contemporaneamente alla regata della « Centomiglia del Garda » e alla rassegna « Taormina Arte »;

la maggior parte dei biglietti viene tradizionalmente venduta al Nord –:

per quale motivo la quota dell'incasso di competenza degli enti locali organizzatori delle due manifestazioni, venga divisa al 50 per cento, creando l'ennesimo finanziamento occulto al meridione. (4-10402)

CACCAVALE. — *Ai Ministri dell'interno, delle finanze e dei lavori pubblici.* —Per sapere – premesso che:

il Commissariato di PS di Anzio è collocato in una palazzina demaniale sita in Via del Faro, 1;

gli uffici dispongono di spazi insufficienti per lo svolgimento della normale attività e per l'accesso agli uffici amministrativi (che non dispongono di alcuno spazio utile) costringendo gli utenti a lunghe file che proseguono anche all'esterno del Commissariato, con grave pregiudizio per la salute dei medesimi, soprattutto nel periodo invernale;

in alcuni locali l'intonaco delle pareti e dei soffitti è caduto completamente in quanto fatiscente, solo per un caso non ha arrecato danno alle persone;

almeno due bagni non sono funzionanti ed i liquami delle fognature risalgono dalle strutture;

le condizioni di cui a margine sono state più volte rappresentate, per via gerarchica, dal responsabile dell'ufficio e dai rappresentanti sindacali del personale;

le soluzioni alternative sembrano dover percorrere tempi lunghissimi;

evidente è il disagio di chi deve frequentare detti uffici e la immagine dello Stato ne rimane penalizzata –:

quali iniziative intendano promuovere i Ministri interessati per restituire dignità a chi opera nel Commissariato di Anzio e per offrire agli utenti l'immagine di un apparato statale, importante come quello della Polizia, funzionale e decoroso e per evitare che l'incolumità fisica degli operatori e degli utenti sia messa in discussione da una struttura ormai fatiscente. (4-10403)

MALAN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

in base all'articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 e all'articolo 18 della legge 25 maggio 1970, n. 352 diverse prefetture hanno disposto che gli uffici comunali elettorali rimangano aperti dalle ore 9 alle 19 a partire dal 26 maggio, in previsione dei *referenda* del prossimo 11 giugno, giorni festivi compresi, per consentire agli elettori che non abbiano ricevuto a domicilio i certificati elettorali di ritirarli personalmente;

alla data del 26 maggio la distribuzione a domicilio dei certificati non è ancora terminata;

tale apertura prolungata degli uffici comunali comporta un gravoso carico di lavoro per gli impiegati, nonché un non indifferente onere finanziario per le amministrazioni comunali;

l'articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 dispone l'obbligo di apertura prolungata e festiva solo dall'ottavo giorno precedente quello dell'elezione –:

se non ritenga che la possibilità di ritirare i certificati a decorrere dal quarantacinquesimo giorno dalla pubblicazione del decreto che indice il *referendum* presso l'ufficio comunale, di cui all'articolo 18 della legge 25 maggio 1970, n. 352 non implichi necessariamente la contemporanea apertura prolungata e festiva degli uffici, dallo stesso giorno;

se vi sia la possibilità di una tempestiva revoca delle menzionate disposizioni prefettizie allo scopo di non aggravare inutilmente il carico di lavoro e gli oneri degli uffici comunali. (4-10404)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere – premesso che:

il reparto operativo dei Carabinieri di Belluno avrebbe trasmesso, negli anni scorsi, un rapporto alla locale Procura della Repubblica da cui si evincevano ipotesi di reato relativi alla costruzione e alla vendita allo Stato della nuova sede dell'Ufficio tecnico erariale (Ute), realizzata dalla Agredil srl di Roma;

le ipotesi di reato sarebbero state formulate a carico del titolare della Agredil srl e di alcuni funzionari statali e tecnici, fra cui l'intendente di finanza di Belluno, i due geometri che avevano stimato il prezzo di vendita e il direttore dei lavori;

nel rapporto citato il direttore dell'intendenza di finanza di Belluno (ufficio che, di concerto con il Ministero delle finanze, ha svolto tutte le fasi della pratica di acquisto della nuova sede dell'Ute) sarebbe indicato come uno dei principali responsabili del presunto illecito;

il pubblico ministero Fabio Saracini, sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Belluno, titolare dell'inchiesta riguardante il fatto succitato, non avrebbe trascritto nessuna delle persone coinvolte nella vicenda nel registro degli indagati;

successivamente ai fatti citati, nel marzo del 1993 veniva diffuso un *dossier* con la sigla Lega nord-Liga veneta di Belluno in cui si denunciava la vicenda della nuova sede dell'Ute posta in correlazione con quella del nuovo tribunale di Velletri realizzato dalla stessa società (Agredil srl);

su questo *dossier*, il pubblico ministero Saracini starebbe svolgendo un'indagine diretta all'individuazione degli autori;

allo stato attuale le indagini risultano essere in una situazione di stallo –:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti;

se al Governo risulti vero che il pubblico ministero Saracini non avrebbe trascritto nel registro degli indagati i nomi delle persone coinvolte nella vicenda e, in caso affermativo, quale sia il giudizio del Ministro interrogato sul comportamento del pubblico ministero;

se al Governo risulti vero che l'indagine sulla nuova sede dell'Ute di Belluno sia ferma o proceda con lentezza. (4-10405)

GIOVANARDI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere – premesso che:

l'Ente poste italiane con la stipula del primo contratto di lavoro di tipo privatistico del personale non dirigente, ha legittimato il passaggio da un'amministrazione di tipo pubblicistico-amministrativo ad un

modello produttivo aziendale il cui obiettivo è quello di costituire un assetto aziendale efficiente e funzionale;

per conseguire tale obiettivo si è reputato indispensabile accentrare le persone più competenti nelle strutture operative, valorizzando le posizioni aziendali direttamente connesse con la produzione di base e riconoscendo il valore delle esperienze professionali maturate;

in questo modo l'Ente poste italiane si propone di responsabilizzare tutti i partecipanti al processo produttivo ognuno al suo livello di competenza, in ordine al raggiungimento del risultato finale;

l'Ente poste italiane ha di recente provveduto all'assegnazione di funzioni di quadri di 1° livello quali responsabili delle aree servizi postali delle filiali, individuando personale dipendente che non risulta in possesso della specifica conoscenza del settore;

ha reputato sufficiente un corso di tre giorni per l'acquisizione – da parte del personale che ne era la quasi totalmente sprovvisto – delle cognizioni professionali necessarie all'espletamento di tale funzione;

questo ha oltremodo pregiudicato il diritto alla carriera e le legittime aspirazioni di quei funzionari applicati presso le sezioni del movimento postale provocando un ingiustificato quanto arbitrario danno alla loro posizione economica;

se a quanto sopra esposto si aggiungono i criteri adottati proprio in questi ultimi giorni in merito alle recenti nomine dei dirigenti, riesce impossibile credere che l'Ente poste italiane abbia avviato veramente un nuovo corso basato su di una cultura imprenditoriale e di recupero dell'efficienza dei servizi –:

quale sia la valutazione del Governo su quanto sopra evidenziato. (4-10406)

CHERIO e ODORIZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge 18 febbraio 1995 n. 38 recante « norme urgenti per lo svincolo dei campionati mondiali di sci alpino a Sestriere e dei giochi del Mediterraneo di Bari » sta per essere definitivamente convertito, con alcune modificazioni;

i campionati di sci alpino si devono svolgere improrogabilmente nel febbraio del 1997;

lo strumento adottato dal Governo – il decreto-legge – per sua stessa natura poteva e doveva legittimamente essere applicato senza attendere il compimento dell'*iter* approvato della legge di conversione, assicurando così una più certa realizzazione delle opere –:

quali provvedimenti il Governo e l'ANAS abbiano adottato o intendano al più presto adottare affinché le opere pubbliche programmate vengano poste a disposizione dei cittadini utenti in tempo utile per lo svolgimento di una importante manifestazione sportiva internazionale voluta dalle Autorità di Governo italiano;

se il Governo, il Ministero competente e l'ANAS intendano onorare gli impegni con la Francia inerenti il miglioramento della SS 24 e del Monginevro (vertice di governo italo-francese del 26 novembre 1993);

se il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dei lavori pubblici non ritengano opportuno sollecitare l'ANAS a presentare – alla Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei deputati – il piano di realizzazione delle opere viarie previste dal succitato decreto. (4-10407)

BORGHEZIO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere – premesso che:

due fra i più importanti gioielli architettonici dell'antichità romana e medioevale di Torino, le Torri Paladine e la Badia di Stura, sono tuttora circondati da un parcheggio di autocarri il cui movimento ne danneggia la stabilità, pregiudi-

cando la stessa fungibilità di questi preziosi beni culturali, oltre ad inquinare l'ambiente circostante;

tale situazione, più volte denunciata pubblicamente dall'interrogante, è nota alle competenti autorità locali (Comune, Provincia e Regione) le quali, nonostante le puntuali osservazioni della Soprintendenza ai beni architettonici, continuano a consentire questo vergognoso degrado con colpevole omissione degli atti dovuti –:

quali urgenti provvedimenti si intendano attuare in ordine ai fatti sopra esposti. (4-10408)

DE ANGELIS. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere – premesso che:

il signor Michele Bove residente in via Cappella Rosa 3° tratto n. 24 a Maddaloni (CE) è andato in pensione in data 1° maggio 1994, dopo trentanove anni di servizio di cui trentasei in qualità di dipendente del comune di Maddaloni e sei effettuati nell'Arma dei carabinieri;

il periodo passato in servizio nell'Arma dei carabinieri va dall'8 febbraio 1955 al 7 febbraio 1961;

il Ministero del tesoro in base alle leggi 22 giugno 1954 n. 523 e 1° novembre 1973, n. 761, accordava i benefici previsti. La posizione del signor Bove Michele è la n. 2924941;

l'INPDAP di Caserta ha provveduto ad assegnare la pensione per l'intero periodo lavorativo, compreso quello nell'Arma dei carabinieri, ma ha liquidato la pensione per il solo periodo di servizio prestato alle dipendenze del comune di Maddaloni;

in data 21 luglio 1994, l'INPDAP di Caserta comunicava all'ex ENPAS i dati affinché provvedesse, a sua volta, a liquidare al signor Michele Bove la liquidazione per i sei anni di servizio prestati nell'Arma dei carabinieri;

l'ex Enpas di Caserta dopo 4 mesi, e numerosissimi solleciti, in data 29 novembre 1994, prot. n. 726 comunicava al signor Bove Michele che in base al decreto legislativo 15 aprile 1948, n. 1041, per i sei anni di servizio presso l'Arma dei carabinieri non aveva diritto alla buonuscita in quanto il servizio era stato prestato fuori ruolo e che per avere diritto alla buonuscita andava riscattato;

l'*ex* Enpas nella stessa comunicazione del 29 novembre 1994, aggiungeva che solo la promulgazione del decreto del Presidente della Repubblica del 28 dicembre 1970, n. 1079, senza valore retroattivo, il tipo si servizio prestato dal signor Michele Bove era riconosciuto ai fini della buonuscita;

la legge 1° novembre 1973 n. 761, non pone limiti temporali né fa distinzione in merito al tipo di servizio prestato, anzi la citata legge afferma che il servizio prestato da graduati e militari dell'Arma dei carabinieri equivale al servizio reso nelle categorie del personale di ruolo dello Stato –:

per quali motivi, nel caso del signor Michele Bove, si sia ignorato il dettato delle leggi 22 giugno 1954, n. 523, e 1° novembre 1973, n. 761;

per quali motivi l'ex Enpas non abbia tenuto conto che la richiesta di liquidazione fu basata sulle citate leggi n. 523 del 1954, e n. 761 del 1973;

se non ritenga che il signor Bove Michele abbia il diritto a percepire la liquidazione anche per i sei anni prestati nell'Arma dei carabinieri, tenuto conto del fatto che gli stessi anni sono stati inseriti nell'arco lavorativo ai fini della pensione. (4-10409)

RUFFINO, GALILEO GUIDI, CHIAVACCI, DALLA CHIESA, UCCHIELLI, NAVARRA, AMICI e GATTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della difesa e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere – premesso che:

il 15 marzo scorso il Ministro della difesa ha indirizzato al collega della fun-

zione pubblica una lettera chiedendo per il proprio dicastero una deroga sui metodi di rilevazione dei carichi di lavoro che, come è noto, sono propedeutici alla determinazione degli organici e che la legge finanziaria ha stabilito essere definiti entro il 30 giugno;

a giustificazione della richiesta il Ministro della difesa sosteneva che l'adeguamento al sistema generale (delineato nel decreto legislativo n. 29 del 1993) non è possibile nel quadro della ristrutturazione dell'amministrazione della Difesa e « potrebbe condurre al superamento del tetto previsto delle 43.000 unità di personale civile »;

il Ministro Frattini, rispondendo il 25 marzo scorso, dichiarava di « poter sostanzialmente convenire sull'ammissibilità di una metodologia *ad hoc* » aggiungendo che l'individuazione della consistenza del personale civile « possa essere perseguita sommando le risultanze di due metodi differenti »: i pacchetti di capacità ed i carichi di lavoro;

nella stessa risposta, infine, il Ministro Frattini concludeva confermando l'orientamento già assunto dal suo predecessore onorevole Urbani in merito alle dotazioni del personale civile della Difesa « lasciando impregiudicata la facoltà dei Capi di stato maggiore di determinare le esigenze per i singoli comandi, unità, scuole ed enti vari delle forze armate » –:

se il Governo nella sua collegialità condivida questi orientamenti che paiono in contraddizione con la necessità di applicare la riforma del pubblico impiego come prevista dal D.L. 29 del 1991, tendendo invece a centralizzare alcuni « apparati forti » esentati dalle regole comuni;

se il Governo non ritenga esistere il problema di un sempre maggior utilizzo nell'amministrazione della Difesa del personale militare in servizi attribuiti dalle norme ai civili, con un evidente aggravio della spesa ed eventualmente in quale modo intenda invertire tale tendenza, soprattutto in occasione della ormai imminente ristrutturazione del Ministero. (4-10410)

BONFIETTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere – premesso che:

l'opinione pubblica e in particolare i parenti delle vittime degli attentati della banda della « uno Bianca », hanno appreso con grande turbamento e dolore la scarcerazione di Luca Vallicelli –:

se il Ministro, al di là degli aspetti meramente formali, non ritenga opportuno intervenire per rimuovere le mancanze di informazioni, le scarse collaborazioni, le incomprensioni che, ancora una volta, ostacolano l'azione giudiziaria. (4-10411)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

il signor Roberto Barone ha denunciato che in passato il padre, Amministratore delegato della propria azienda, era costretto ad acconsentire al pagamento di somme frutto di richieste estorsive da parte della malavita organizzata;

in seguito alla morte del padre, dovuta anche per i citati motivi, il signor Roberto, divenendo automaticamente Amministratore dell'azienda, denunziava per estorsione la signora Formola Mariapia e il signor Varriale Giovanni, permettendo il loro arresto in flagranza di reato nei locali dell'Azienda;

il Barone si costituiva parte civile nel processo poi istituito a carico dei citati signori fornendo prove cartacee, registrazioni delle conversazioni su nastro e nominativi dei testimoni;

in base alla legge n. 172 del 1991, istitutiva del Fondo di sostegno per le vittime di richieste estorsive, il citato Barone faceva richiesta di risarcimento danni presso la Pretura di Napoli;

nel maggio di quest'anno il signor Barone veniva messo a conoscenza che la

sua domanda non poteva essere accolta perché la legge citata prevede il risarcimento solo nel caso di danno diretto, ovvero causato da atti incendiari o da esplosione di bomba, e solo nel caso in cui la vittima opponga un rifiuto alle richieste estorsive;

nel caso specifico occorso al signor Barone ci si trova in presenza di una circostanza non prevista dalla legge citata e discriminatoria nei confronti di quanti, invece, si sono trovati in un primo tempo ad accettare le richieste estorsive, salvo poi, in seguito, collaborare con la giustizia nell'identificazione e denuncia degli estorsori, mettendo a repentaglio la propria vita;

pur considerando anche la necessità di interventi legislativi che rendano più chiaro l'utilizzo del fondo citato –

se non ritenga opportuno fornire un'interpretazione della disciplina vigente, e in particolare dello stesso regolamento applicativo, che permetta di venire incontro a tutti quei casi come quello citato in premessa, soprattutto per l'effetto di esempio che si può ingenerare in tante altre vittime dell'usura e del racket. (4-10412)

PROCACCI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

il decreto-legge n. 41 del 1995 dispone sensibili riduzioni dei trasferimenti erariali ordinari e consolidati agli enti locali (comuni e province);

l'entità di tali riduzioni colpisce in modo più grave molti comuni della Campania, penalizzando le loro popolazioni in termini di quantità e qualità dei servizi dagli stessi erogati;

in particolare di notevole entità appaiono le riduzioni disposte per alcuni comuni della provincia di Napoli: Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, Portici, Ercolano e Pozzuoli;

per gli stessi comuni sarebbero previsti tagli per l'ammontare di circa 45 miliardi –:

quali i criteri seguiti dal Ministero dell'interno nell'effettuare tali tagli;

se il Ministro in oggetto non ritenga opportuno per comuni carenti di servizi e con insufficienti entrate proprie prevedere una minore entità di tali tagli graduandone nel tempo l'applicazione;

se valuti necessario ed urgente prevedere un completo riesame della materia tenuto conto dei negativi effetti che le decisioni allo stato adottate avrebbero sulla vita e sulle attività dei suddetti comuni già di per se stesse difficili. (4-10413)

SGARBI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

una dichiarazione dell'onorevole Umberto Bossi, riportata dal quotidiano CORRIERE DELLA SERA del 24 maggio 1995, in seconda pagina, in un articolo a firma di Francesco Merlo, è del seguente tenore letterale: « Vinceremo il *referendum*, anche perché useremo le armi pesanti. E se dovessimo perdere, nessuno potrebbe sorprendersi se cominciassero a saltare i tralicci delle TV di Berlusconi. Quando c'è un potere ingiusto, è giusto combatterlo con tutti i mezzi possibili, senza farsi troppi scrupoli »;

l'interrogante ritiene che tale dichiarazione configuri ipotesi di reato, quali l'istigazione a delinquere (articolo 414, c.p.) e l'associazione sovversiva (articolo 270 c.p.);

i suddetti intendimenti sembrano da un lato esser stati ripresi dagli ignoti che, nella notte tra il 24 e il 25 maggio 1995, hanno fatto saltare un ripetitore delle reti Fininvest a Bologna, e dall'altro nuovamente ribaditi nel reiterato proclama di frantumazione dell'unità ed indivisibilità della Repubblica;

l'interrogante ritiene che si debba chiedere, per il ripristino della legalità democratica, nonché per la tutela dell'ordine pubblico, un immediato, non più procrastinabile, intervento dell'autorità giudiziaria e delle forze di polizia –:

quali iniziative di competenza il Governo ritenga di dover assumere in ordine a quanto sopra. (4-10414)

LEONARDELLI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere – premesso che:

a Milano, il 25 maggio scorso, veniva trovato cadavere in una stanza dell'hotel « Augustus », in via Napo Torriani, il sottufficiale dell'Aeronautica Antonio Scittarelli, 27 anni, residente a Portogruaro, in via Francesco Querini 27;

gli inquirenti, intervenuti a seguito della chiamata del personale dell'albergo, hanno ipotizzato quali cause del decesso del sergente Scittarelli una probabile dose eccessiva di stupefacenti, eroina forse tagliata male;

tale ipotesi è supportata anche dal fatto che il sergente Scittarelli è stato trovato da un suo collega, il maresciallo Mario Branca, che lo aveva accompagnato a Milano per una visita di controllo, con l'ago di una siringa ancora infilato nel braccio;

il sergente Antonio Scittarelli, come detto, si trovava a Milano per un controllo psicoattitudinale in merito alle sue funzioni di controllore del traffico aereo, essendo lo stesso sergente di stanza presso il XIII gruppo Radar di Concordia Sagittaria;

a detta delle autorità militari della base aerea nulla faceva presagire, nell'attività del sergente Scittarelli, né mai si era avuto riscontro, che facesse pensare all'uso di sostanze stupefacenti;

va considerato il delicato compito cui era adibito il sergente Scittarelli, che in pratica durante il suo servizio era responsabile della vita di piloti e passeggeri che si trovavano in volo sotto il suo controllo;

va rilevato che il fenomeno dell'alcolismo e l'assunzione di droghe parrebbe piuttosto diffuso engli ambienti delle Forze armate –:

se sia al corrente della morte del sergente Scittarelli ed a quali conclusioni sia pervenuto il Comando generale dell'Aeronautica in merito al decesso del sottufficiale;

se non ritenga il Ministro opportuno e necessario sollecitare dei controlli sul personale adibito a compiti delicati quali quello di « radarista », per meglio garantire la funzionalità e la sicurezza dei voli e del personale viaggiante;

se non ritenga opportuno imporre dei test psicoattitudinali particolari e specifici per la verifica di tossicodipendenze o alcolismo, ovvero la tendenza ad alcool e droghe da parte di sottufficiali che entrano in servizio in compiti delicati e di massima sicurezza;

se non ritenga di dover valutare l'opportunità di ispezioni volte alla repressione dell'uso di alcool e droghe, leggere e pesanti, nell'ambito di caserme, aeroporti, basi navali ed altri organismi responsabili della sicurezza generale. (4-10415)

EVANGELISTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere – premesso che:

i giornali del 28 maggio hanno riportato con indubbio risalto la notizia dell'operazione « carceri aperte » avviata dagli onorevoli Sgarbi, Usiglio e Colli in occasione della visita di cortesia, nel carcere di Ivrea, recata a tal dottor Marcello Dell'Utri;

solo la determinazione dell'onorevole Sgarbi « dopo un breve battibecco col direttore » ha permesso di superare ogni elemento di burocratismo e la disputa sul numero delle persone che potevano accompagnare i parlamentari all'interno del carcere dove, come scrive il *Corriere della Sera,*

« alla fine ne sono stati concessi tre a lui e uno ciascuno agli altri due deputati »;

tale iniziativa pare altamente meritoria, mirata a scopi « umanitari e poetici » e lontana da ogni forma di protagonismo e di propaganda di parte;

dieci giorni prima, esattamente il 19 maggio, l'interrogante – su sollecitazione della famiglia che da giorni non ne aveva più notizie – cercava di informarsi sullo stato di salute psicofisico di una ragazza ventiseienne (di cui l'interrogante si riserva, se necessario, di fornire il nome, perché la stessa ora di tutto ha bisogno meno che di rileggerlo sui giornali), posta in isolamento per una settimana nel carcere Don Bosco di Pisa, dopo essere stata arrestata a Viareggio con altri accusati di truffa;

il direttore del carcere pisano, al telefono, aveva frapposto un cortese ma fermo rifiuto alla richiesta del sottoscritto di poter vedere la ragazza –:

se risponda al vero che l'onorevole Sgarbi abbia dovuto « battibeccare » con il direttore del carcere di Ivrea per vedere riconosciute le sue prerogative di parlamentare;

quali siano i motivi che hanno portato lo stesso direttore a discriminare gli onorevoli Usiglio e Colli ai quali è stata riconosciuta la possibilità di farsi accompagnare da una sola persona ciascuna contro le tre dell'onorevole Sgarbi;

quali siano le disposizioni impartite ai direttori dei diversi istituti carcerari in occasione di visite ed ispezioni parlamentari;

se fra le diverse prerogative di cui pare possano godere i parlamentari ve ne sia anche una che – per le visite carcerarie – fa riferimento alla notorietà del parlamentare stesso e/o del detenuto;

se, infine, non ravvisi una « articolazione » di comportamento fra i direttori di Pisa e di Ivrea e, comunque, cosa intenda fare il Ministro interrogato per garantire una trasparente e reale potestà ispettiva, nel rispetto dei limiti di legge, a tutti i parlamentari. (4-10416)

INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA

INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA

BAMPO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

come di consueto nella stagione estiva e come ripetizione dei fenomeni allarmanti dello scorso anno, da giorni continua il preoccupante ed inarrestabile calo del livello dell'acqua del lago della Valle del Mis, a causa dei prelievi forzati ed indiscriminati attuati dall'ENEL ed a seguito delle pressanti richieste dei Consorzi irrigui trevigiani;

l'intera area della provincia di Belluno – compresa nel bacino idrografico del Piave e rientrante quindi nel bacino di rilievo nazionale dell'alto Adriatico – ha sofferto per anni le macroscopiche carenze normative in materia di risorse idriche, carenze che hanno consentito un prelievo irrazionale ed incontrollato, a volte superiore alla stessa portata dei corsi d'acqua, con il solo scopo di sfruttare in modo pressoché totale le risorse idriche della montagna, causando lo stravolgimento, strutturale del reticolo idrografico del bacino, con gravi conseguenze di degrado ambientale e rischi rilevanti da fenomeni alluvionali;

il lago del Mis è stato creato artificialmente dalla SADE negli anni sessanta per usi irrigui e per la generazione di energia elettrica, con dei disciplinari di concessione mancanti di qualsiasi riferimento alle esigenze di salvaguardia idrogeologica e di tutela ambientale e nell'assenza totale di concetti come il minimo deflusso vitale, la portata di rilascio e la regolazione degli alvei;

nel corso degli ultimi venti anni la Valle del Mis, al di là dei suoi originari caratteri funzionali, è stata sempre più riconosciuta per la sua eminente rilevanza turistico-ambientale, tant'è che dal 1993 è stata inserita nel cuore del parco nazionale delle Dolomiti;

il lago, e quindi il mantenimento di un livello accettabile dell'acqua, è ormai indiscutibilmente fondamentale per la qualità ambientale e paesaggistica della zona e per la vita delle attività turistico-ricreative della Valle;

la provincia di Belluno in collaborazione con gli altri Enti locali bellunesi, nel tentativo di salvaguardare un patrimonio paesaggistico unico e di inestimabile valore per l'intero paese, già nell'agosto dello scorso anno, hanno inviato al Presidente del Consiglio dei ministri una specifica istanza di revisione dei disciplinari di captazione di acque pubbliche a scopo idroelettrico ed irriguo –:

quali iniziative intendono intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze ed ai sensi della legge 5 gennaio 1994, n. 36, per la programmazione e la razionalizzazione dell'uso delle risorse idriche del territorio di Belluno, ai fini della salvaguardia e la prevenzione ambientale, del controllo dei processi geomorfologici e la tutela degli equilibri degli ecosistemi interessati;

quali provvedimenti intendano adottare, data l'attuale situazione di emergenza, per arrestare immediatamente l'allarmante prolungato abbassamento del livello dell'acqua del lago della Valle del Mis, per porre un temporale ed efficace rimedio all'annoso problema irrisolto dei prelievi forzosi da parte dell'ENEL e per dare una tempestiva risposta all'inesorabile processo di degrado ambientale della Valle ed alle gravi conseguenze per le attività turistico-ricreative della zona.

(4-02169)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il problema dell'attuale situazione di emergenza idrica nei bacini del Piave e del Brenta Bacchiglione attiene a situazioni comuni a gran parte delle derivazioni concesse nel*

periodo anteriore alla emanazione della legge 183/89 ed allo svilupparsi in tempi recenti di una particolare attenzione alle tematiche ambientalistiche. Per questo motivo i disciplinari di concessione per l'utilizzo delle acque, attualmente, non fanno riferimento né a rilasci da effettuare sulla logica della legge 183/89 né a limitazioni alle variazioni di quota del bacino idroelettrico connesso con la tutela ambientale della Valle anche in relazione alle eventuali conseguenze sulle attività turistico-ricreative della zona.

Sull'argomento si osserva che, per quanto attiene il cosiddetto « minimo deflusso vitale », esso deve essere individuato dall'Autorità di Bacino competente e solo successivamente si potrà intervenire per la eventuale modifica dei disciplinari.

Più complesso appare il problema relativo alla imposizione di vincoli alla gestione delle quote del bacino idroelettrico in quanto, atteso che le concessioni Enel non hanno scadenza, una eventuale limitazione nell'utilizzo della derivazione comporterebbe una richiesta di indennizzo da parte del concessionario.

Si assicura, inoltre, che, nel rispetto del programma operativo approvato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino di Venezia, si è già attivata la fase conoscitiva relativa alla definizione del « minimo deflusso costante vitale », attraverso la predisposizione delle linee guida e delle specifiche tecniche riguardanti una fase sperimentale.

D'intesa con la regione Veneto e l'Enel, infatti, si è presa in considerazione la possibilità di effettuare nel bacino del Piave una sperimentazione ad hoc *in un sottobacino di particolare significatività per quanto concerne la ricerca di gestioni economico-sociali equilibrate ed ottimali delle risorse idriche e per la tutela dell'ambiente.*

Allo scopo è stato scelto il bacino del torrente Cordevole nel quale sono, tra l'altro, inserite diverse ed importanti aree a notevole valenza ambientale, tra le quali il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi.

La sperimentazione consisterà nell'effettuazione di rilasci, a Valle di una sottensione, di costanti quantità d'acqua e nell'esecuzione di una serie di misure e studi volti a verificare il comportamento idrografico, idrologico ed ambientale (biologico soprattutto) del corso d'acqua interessato, durante e dopo tali rilasci.

I risultati ottenuti potranno fornire non solo precise indicazioni per la determinazione del minimo deflusso costante vitale nel tratto prescelto, ma anche consentire confronti e scelte per altri tratti e per altri bacini idrografici aventi affinità morfologiche e biologiche.

Le scelte operative da attuare nei due bacini menzionati dovranno, pertanto, tener conto:

del grado di compromissione locale della risorsa idrica;

del grado di « spreco » della riserva rapportato a quello minimo conseguibile;

della sussistenza di programmi di finanziamento per l'innovazione tecnologica delle opere;

della sussistenza di programmi di sviluppo e di ristrutturazione degli impianti esistenti, con particolare riferimento agli impianti idroelettrici, già avviati dagli enti gestori;

della individuazione dei soggetti cui affidare responsabilmente l'onere delle operazioni di misura e controllo dei deflussi per le sezioni di cui alla precedente fase conoscitiva, stabilendo anche le modalità di interscambio dei dati acquisiti tra le amministrazioni interessate;

della definizione delle norme di tutela e le eventuali sanzioni.

Naturalmente le sopradescritte operazioni richiedono il coinvolgimento delle amministrazioni ed enti direttamente interessati e potranno essere svolte attraverso un opportuno coordinamento con gli stessi soggetti e l'Autorità di Bacino competente.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

BONAFINI e ROSCIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

tra le gallerie che si trovano sul tratto della SS. 21 « Gardesana occidentale » collegante Gargnano e Tignale ce ne è una, in particolare, che presenta una curva a gomito molto pericolosa (l'ultima, venendo da Gargnano in direzione di Tignale e Riva del Garda);

proprio questa galleria, benché sia attrezzata con moderni sistemi di illuminazione, è lasciata costantemente al buio;

la SS 21 è molto utilizzata, specie nei week-end e nel periodo estivo, da un gran numero di ciclisti dilettanti, per i quali l'assenza di luce rende impossibile o comunque difficilissimo percorrere in bicicletta tale pezzo di strada –:

quali iniziative il Ministro intenda assumere per rimediare al problema esposto dagli interroganti, in modo da evitare possibili incidenti e migliorare la viabilità, favorendo in tal modo lo stesso turismo (attività di grande importanza in questa bellissima zona della provincia bresciana). (4-02651)

RISPOSTA. — *In relazione alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il Compartimento ANAS di Milano ha provveduto ad appaltare i lavori di illuminazione nella Galleria Tignale sul tratto della SS. n. 45/bis « Gardesana Occidentale ».*

Detti lavori sono stati, di recente, ultimati.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

CAVERI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

l'articolo 9 della legge 16 maggio 1978, n. 196 « norme di attuazione dello statuto speciale della Valle d'Aosta » prevedeva l'istituzione in Aosta di un compartimento regionale dell'ANAS;

questa determinazione veniva successivamente confermata dall'istituzione del compartimento regionale pur angustiato nel tempo da gravi carenze di personale e da una mobilità dei dirigenti che ne ha fortemente depotenziato le possibilità di intervento;

la trasformazione in ente dell'ANAS non può ovviamente modificare quanto previsto da una norma rinforzata dell'ordinamento qual è una norma di attuazione e dunque l'eventuale soppressione del compartimento regionale o ogni modificazione deve obbligatoriamente avvenire con norma di attuazione attraverso quanto previsto dall'articolo 48-*bis* dello statuto speciale e cioè con il lavoro della Commissione paritetica Stato-Valle d'Aosta;

peraltro l'esperienza di questi anni e soprattutto la prevista declassificazione da strade statali a strade regionali di quattro vallate laterali (Gressoney, Ayas, Valtournanche e Cogne) rende necessario un ripensamento sul compartimento regionale dell'ANAS in Valle d'Aosta;

un'ipotesi possibile, scartata la scelta di far nuovamente dipendere da Torino la rete stradale dello Stato in Valle d'Aosta perché sarebbe un inaccettabile ritorno al passato, potrebbe essere quella di dar vita ad un compartimento che abbia un organigramma del personale dimensionato alle necessità, al di là della logica standardizzata degli altri compartimenti, oppure un'altra ipotesi potrebbe essere quella di creare un compartimento autonomo, in collaborazione fra ENAS, regione autonoma, società autostradali e Trafori, che rappresenti un modello di sperimentazione originale foriero di utili novità in prospettiva per l'intero sistema stradale d'Italia –:

quali valutazioni vengano espresse su queste proposte e quali indicazioni vi siano sul futuro del compartimento ANAS della Valle d'Aosta. (4-03597)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto si comunica che il Compartimento ANAS di Aosta è risultato, dopo un'attenta analisi relativa alla sua mole di lavoro, abbisognevole di una riorganizzazione. Quest'ultima, come pure l'intera organizzazione del costituendo ente, dovrà essere studiata alla luce dell'efficienza e dell'e-*

conomia del servizio, per cui risulta, già da ora, che il Compartimento in oggetto non potrà essere mantenuto se non come struttura limitata e subordinata ad altre.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

CECCONI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

la SS. 155 Roma-Alatri è costeggiata dalla dismessa sede ferroviaria ex Stefer;

da oltre venti anni la linea ferroviaria Roma-Alatri dalla frazione di Pantano di Roma non è più in esercizio, tanto che in molti tratti è stata adibita ad allargamento della SS. 155;

la attuale sede stradale della SS. 155, di modesta larghezza e corrente nel tratto collinare e montano del suo percorso a mezza costa, non è mai stata allargata;

a causa della larghezza insufficiente all'odierno traffico veicolare della SS. 155 si sono verificati numerosissimi incidenti mortali;

nell'ultimo incidente in data 30 aprile 1994 una giovane studentessa di Genazzano, Valentina Bonifazi, è morta, investita in località Rotelle da un autobus Cotral mentre camminava sul brodo della strada;

una petizione firmata da circa 3000 cittadini è stata presentata alla provincia di Roma per eliminare le situazioni di pericolo che si presentano nella SS. 155 così come attualmente strutturata;

i problemi creati dalle situazioni di pericolo sulla SS. 155 possono essere risolti con l'allargamento della sua sede stradale, inglobando in essa la sede della dismessa ferrovia ex Stefer –:

chi sia l'attuale proprietario della sede ferroviaria e delle annesse pertinenze ex Stefer;

quali iniziative concrete si intendano prendere in tempi brevi per lo smantellamento della sede della dismessa ferrovia ex Stefer;

se non si ritenga opportuno e doveroso destinare la sede della dismessa ferrovia ad allargamento della sede stradale della SS. 155. (4-04066)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si rappresenta quanto segue.*

La S.S. 155 « Di Fiuggi » è affiancata ancora in moltissimi tratti dalla dismessa sede ferroviaria Roma-Fiuggi.

Per il tratto da Frosinone a Fiuggi è stata predisposta perizia di adeguamento al tipo V delle norme C.N.R./80 con finanziamenti anche della regione Lazio, e sono in corso di definizione le ultime formalità per l'approvazione del progetto di massima.

Per quanto attiene alla direttrice Roma-Fiuggi, nel tratto comprendente il comune di Genazzano ed altri centri urbani, si fa presente che in alcuni brevi tratti di strada le adiacenti aree della ex ferrovia sono state utilizzate per l'allargamento della sede stradale.

Per i restanti tratti si prevede di intervenire allo stesso modo secondo le possibilità di bilancio dell'ANAS.

Per quanto concerne il tratto ricadente in comune di Genazzano, l'utilizzazione della sede ferroviaria risulta al momento impossibile per la presenza sulla banchina di più di un centinaio di alberi di alto fusto.

Pertanto, per migliorare lo stato dei luoghi, è stato disposto un intervento che prevede anche la realizzazione di una banchina rialzata utilizzabile per il transito dei pedoni.

Al progetto generale di ammodernamento si frappongono alcuni ostacoli, per la necessità di completare l'acquisizione dei pareri occorrenti per l'approvazione del progetto preliminare, nonché l'acquisizione delle aree di pertinenza della rete ferrata STEFER ora CO.TRA.L.

Al fine di superare tale difficoltà, in occasione di un recente incontro con i rappresentanti dell'Ufficio Tecnico Erariale –

Sezione Demanio e del CO.TRA.L. al quale ha partecipato il Compartimento ANAS di Roma, si sono stabilite le incombenze di ciascun Ente da espletare per l'ultimazione delle operazioni di consegna al Demanio delle aree del tratto interessato, aree che verranno successivamente consegnate all'ANAS.

Si assicura, pertanto, che la predetta Azienda, non appena avrà ricevuto da parte della regione Lazio il parere di conformità di cui all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77, provvederà a redigere il progetto esecutivo da allegare alla convenzione da stipulare con la regione stessa e darà corso alle ulteriori formalità per l'aggiudicazione dei lavori.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

COLLAVINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

l'ANAS ha di recente informato di aver appaltato la prima *tranche* dei lavori di ristrutturazione e rinforzo del ponte sul fiume Tagliamento sito lungo la Strada statale numero 14 in comune di Latisana (Udine) e che entro breve essi saranno avviati;

nel periodo di esecuzione di tali lavori, il ponte dovrà essere chiuso al traffico, né – hanno confermato i termini dell'azienda – sono praticabili soluzioni alternative per consentire, lungo lo stesso, quanto meno il traffico leggero a senso unico alternato;

tale collegamento è di vitale importante nelle relazioni tra il Friuli occidentale ed il Veneto e la sua chiusura comporterebbe non solo gravissimi disagi per i pendolari, per il ricorso ai servizi ospedalieri e scolastici e per l'accesso ai pubblici uffici, ma anche pesanti conseguenze economiche per il tessuto commerciale del centro friulano;

intorno a tale sensibile problematica si sta sviluppando una forte mobilitazione di tutte le rappresentanze istituzionali coinvolte e delle locali istanze economiche e sociali –:

se il Ministro dei lavori pubblici intenda sollecitamente disporre affinché, per il periodo in cui il ponte rimarrà chiuso, venga realizzato un collegamento provvisorio tra le due sponde che, tramite il più idoneo manufatto, consenta di assicurare quanto meno il flusso di traffico dei mezzi medi e leggeri;

se lo stesso, inoltre – ricordando i fenomeni di piena a cui è soggetto il fiume Tagliamento e che già in passato hanno causato disastrosi eventi – voglia promuovere il suo intervento affinché, nei previsti lavori di ristrutturazione e rinforzo, venga anche assicurato l'innalzamento del ponte stesso, al fine di consentire un più sicuro deflusso delle acque, anche in caso di piene straordinarie. (4-06158)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il Compartimento ANAS di Venezia, in accordo con gli enti locali e le relative Prefetture, sta eseguendo i lavori di ristrutturazione del ponte sul fiume Tagliamento lungo la S.S. n. 14 « della Venezia Giulia » tra i centri abitati di S. Michele al Tagliamento e di Latisana senza la chiusura totale del traffico stradale.*

Con ordinanza compartimentale del 18/1/95 n. 3 è stato solo deviato il traffico degli automezzi di larghezza superiore a m. 1,80.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

COLUCCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per conoscere – premesso che:

anche con riferimento all'atto di sindacato ispettivo dell'11 novembre 1994, n. 4-05141 in cui si richiedevano urgenti provvedimenti per il risanamento definitivo del costone roccioso sulla SS. 163 Amalfitana e si evidenziava il degrado completo delle colline sovrastanti la Co-

stiera, attribuibile all'incuria verso il territorio sempre più mortificato ed abbandonato e ad interventi-tampone assolutamente inadeguati a risolvere, tra l'altro, i problemi derivanti dalle periodiche frane, non sono pochi a ritenere che la Costiera Amalfitana è pure zona ad alto rischio alluvionale, non soltanto per il non dimenticato tragico, luttuoso è devastante evento dell'ottobre '54, ma soprattutto per l'obiettivo pericolo derivante dai numerosi corsi d'acqua che scendono a valle dai Monti Lattari e dalle « lave » che confluiscono nei torrenti specialmente se tali corsi d'acqua risultano intasati da ogni tipo di materiale che viene ivi abusivamente scaricato o trasportato dalle periodiche precipitazioni;

gli organi di informazione locali, in ordine a quanto esposto, hanno evidenziato l'inerzia di molti degli amministratori locali. Difatti, per impedire e prevenire eventi disastrosi, occorre anche una costante opera di manutenzione e di intervento a tutela del territorio –:

se la zona sia sotto monitoraggio da parte dei Ministri interrogati e dei propri Organi periferici;

se i Ministri interrogati ritengano opportuno accertare i fatti e quali provvedimenti intendano adottare in merito. (4-05762)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che l'ANAS ha fatto presente di non avere alcuna responsabilità in merito al mancato risanamento del costone roccioso sulla S.S. 163 Amalfitana.*

La questione riguarda l'assetto del territorio in cui la predetta Azienda si presenta come parte danneggiata da inadempienze altrui ed in particolare dalla regione Campania, competente per territorio.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

DALLA CHIESA, OLIVERIO, SORIERO, SITRA, OLIVO, DE JULIO, SARACENI, BOVA e LOMBARDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

in base alla legge n. 1248 circa 400 lavoratori precari ANAS vengono assunti per un periodo massimo di 90 giorni, ed impiegati sia per lo sgombro neve sia per servizi di emergenza e manutenzione ordinarie;

entro i 90 giorni tali lavoratori vengono licenziati, e gli stessi servizi vengono affidati, tramite appalto ad altre imprese che talvolta pare non rispettino la legge n. 55 del 1990;

i precari ANAS, data la specifica professionalità e l'utilizzo del parco macchina dell'ANAS, possono maggiormente garantire l'utenza che percorre sia l'autostrada da Salerno, Reggio Calabria, sia la viabilità ordinaria;

l'ANAS, sulla base del bilancio 1992, spende in appalti per manutenzione: 25 miliardi per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria (circa 500 Km), contro i 120-160 milioni per ogni chilometro delle altre autostrade; oltre 22 miliardi per la viabilità ordinaria (circa 3300 Km) della regione Calabria, contro i 30 milioni al chilometro del resto del paese;

un notevole risparmio sarebbe possibile se i precari fossero assunti stabilmente sia rispetto alle spese di manutenzione, sia per il pieno utilizzo del parco macchine ANAS, oggi fermo per 9 mesi –:

quali iniziative intenda assumere per affrontare in modo organico la vertenza dei precari ANAS, al fine di dare risposta ad una necessaria razionalizzazione del settore e a garantire la massima efficienza per l'utenza del sistema viario e autostradale calabrese. (4-03966)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si rende noto che l'aspirazione dei lavoratori precari, di essere inseriti in via permanente nei ruoli organici dell'ANAS, non può essere presa in considerazione per la mancanza di apposita normativa in materia.*

La questione, pertanto, può essere risolta solo in sede legislativa.

La temporanea assunzione, invece, deve essere disposta dai singoli Compartimenti ANAS, per un periodo massimo consecutivo di giorni 90 in base a improcrastinabili esigenze, tramite l'Ufficio di Collocamento competente per territorio, il quale può indicare anche personale diverso da quello impiegato in precedenti periodi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

DEVETAG. — *Ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e della funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere – premesso che:

la legge 537/93 impedisce l'assunzione per più di tre mesi dello stesso personale;

gli Uffici del Lavoro delle province di Belluno, Bolzano e Trento non hanno attualmente disponibilità di personale per consentire un adeguato ricambio come vuole le legge;

la grave carenza di personale del servizio di manutenzione delle strade e di sgombero neve sta già arrecando e arrecherà con l'approssimarsi della stagione invernale problemi nelle province di Belluno, Bolzano e Trento, in gran parte di montagna;

il complesso e tortuoso sistema delle strade statali delle predette province si snoda prevalentemente in zone di alta montagna, caratterizzate altresì dall'instabilità dei versanti rocciosi che sovrastano o su cui poggiano le strade. Di conseguenza qualsiasi perturbazione metereologica determina con immediatezza situazioni di impraticabilità delle sedi viarie;

un mancato sgombero della neve inoltre provocherà un isolamento di numerosi comuni con gravi ripercussioni non solo a carico della popolazione residente, che così sarà isolata dal resto della provincia, ma anche sull'economia turistica di queste province;

le ripercussioni non solo sul piano umano, ma anche su quello economico, di una tale situazione, saranno pesantissime e comunque largamente previste –:

in considerazione di quanto detto cosa intendano fare per risolvere questo grave problema che continua ad essere seguito con attenzione dalla popolazione, dagli amministratori e dagli operatori economici locali, particolarmente interessati a che venga costantemente garantita la sicurezza della circolazione veicolare lungo la rete stradale, quale fattore indispensabile per lo sviluppo sociale ed economico delle province e delle loro attività turistiche.

(4-03730)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il Compartimento ANAS di Bolzano, in virtù degli strumenti legislativi attuati dal Governo, ha potuto procedere all'assunzione, con contratto a termine, di gran parte del personale, già in precedenza utilizzato, abilitato alla conduzione dei mezzi e delle apparecchiature destinate alla sgombero della neve.*

Pertanto, essendo assicurato il servizio sgombraneve lungo la rete compartimentale durante il periodo invernale, si devono ritenere superate le preoccupazioni rappresentate circa la carenza di personale da adibire a tale servizio.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

FALVO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

con varie interrogazioni dei decorsi mesi di giugno e di luglio, aventi ad oggetto le gravi carenze delle strutture viarie – sia aeree che marittime, ferroviarie e stradali – della Calabria ch'è regione ad alta vocazione turistica, si sollecitava l'urgenza di concreti interventi e l'approvazione di necessario piano di ammodernamento;

le strade gestite dall'Anas per i loro vecchi, tortuosi ed angusti tracciati, non escluso quello dell'autostrada continuamente interrotto e pericolosissimo, costituiscono immanente stato di allarme e causano vere e proprie stragi: come quelle recentissime riportate dalla stampa nazionale;

i continui lavori di manutenzione si impongono quotidianamente sul territorio regionale e su quello vastissimo della provincia di Cosenza – che ricopre ben 155 comuni – riuscendo ad alleviare tanti infiniti pregiudizi in danno alla pubblica circolazione;

l'Anas di Cosenza si è vista necessitata per tali lavori ineludibili ad avvalersi di 450 lavoratori precari i quali in ogni stagione sono impegnati sulla vasta rete stradale e, con evidente economia, utilizzano il consistente patrimonio delle attrezzature Anas –:

se non si ritenga opportuno ed anche doveroso procedere all'assunzione stabile dei predetti lavoratori che, impegnati da anni, come segnalatovi in data 1° agosto 1994 dal Prefetto di Cosenza, eseguono con acquisita competenza e con evidente economia i molteplici ed indifferibili lavori che dall'Anas – del tutto carente di unità lavorative dipendenti – vengono disposti nell'interesse e per la sicurezza della circolazione. (4-03179)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si rende noto che l'aspirazione dei lavoratori precari, di essere inseriti in via permanente nei ruoli organici dell'ANAS, non può essere presa in considerazione per la mancanza di apposita normativa in materia.*

La questione, pertanto, può essere risolta solo in sede legislativa.

La temporanea assunzione, invece, deve essere disposta dai singoli Compartimenti ANAS, per un periodo massimo consecutivo di giorni 90 in base a improcrastinabili esigenze, tramite l'Ufficio di Collocamento competente per territorio, il quale può indicare anche personale diverso da quello impiegato in precedenti periodi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

FONTAN. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

la strada statale 48 – la strada delle Dolomiti – sarà definita « percorso di guerra »: sensazione per chi si trova a percorrerla da Tesero a Panchià in Val di Fiemme laddove il fondo stradale è sconnesso e pericoloso;

tale stato di cose è derivato da un fermo lavori di ammodernamento-allargamento che si protrae ormai da circa due anni e nessuno sa qualcosa;

tale inattività provoca gravi disagi agli automobilisti e soprattutto fa calare notevolmente l'immagine turistica del Trentino e delle Valli di Fiemme e Fassa;

i lavori consistono in un allargamento di strada pianeggiante, di poco più di un chilometro, e non presentano particolari difficoltà di realizzazione;

i lavori hanno avuto inizio prima dell'estate 1992 e, scandaloso, nei primi tempi non si sono mai visti più di due operai all'opera, scomparendo poi e abbandonando la strada al più completa degrado;

altro problema viario urgente da risolvere è quello relativo alla circonvallazione di Predazzo;

con la realizzazione della strada di Fondovalle la cittadina, nei mesi estivi, risente in maniera pesante del transito di migliaia di autoveicoli diretti in Valle di Fassa perciò la realizzazione di una tangenziale smorzerebbe la pressione del traffico automobilistico sull'omonimo abitato garantendo vivibilità e un minor inquinamento acustico ed atmosferico;

molte sono state le proteste per la lentezza, i ritardi, gli appalti annunciati e mai avviati dello svincolo;

l'urgenza di sistemazione della SS n. 48 è diventata pertanto indilazionabile poiché sempre più spesso la struttura viabile è messa in crisi –:

quali sono le cause specifiche che bloccano i lavori di sistemazione della S.S. n. 48 in Val di Fiemme nel tratto Tesero-Panchià e la realizzazione della circonvallazione di Predazzo;

se non si ritiene urgente e prioritario intervenire affinché l'ANAS provveda immediatamente alla realizzazione e al completamento degli interventi previsti e specificati in premessa avendo presente che l'attuale tracciato stradale è assai rischioso data l'intensità del traffico;

quali provvedimenti concreti verranno presi per il completamento dei lavori del tratto Panchià Tesero;

se non si ritiene necessario dare impulso anche alla progettazione e alla realizzazione delle circonvallazioni di Moena, Pozza e Canazei in Val di Fassa, previo inserimento nel piano triennale di prossima approvazione. (4-03017)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si comunica che i lavori di sistemazione e ammodernamento del tratto fra Tesero e Panchià lungo la SS. n. 48 sono stati sospesi, in quanto è in corso da parte dell'ANAS la procedura di rescissione del contratto per inadempienza dell'Impresa Italstrade.*

Non appena sarà emesso il relativo decreto di rescissione, i lavori stessi saranno riappaltati ad altra ditta per il loro completamento.

Per quanto concerne la costruzione della circonvallazione di Predazzo, si fa presente che, a seguito di gara esperita in data 26/1/95, i lavori sono stati aggiudicati alla impresa Colini.

I lavori stessi potranno iniziare non appena portato a termine l'iter amministrativo e la relativa consegna dei lavori.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GAGGIOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere – premesso che:

con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* – 4ª serie speciale – « Concorsi ed esami » – n. 103 del 28 dicembre 1993, è stato indetto un concorso pubblico, per esami, a complessivi ventidue posti nel profilo professionale di funzionario amministrativo-contabile in prova (codice concorso 001), qualifica funzionale ottava, nei ruoli del personale dell'amministrazione dei lavori pubblici, per l'assegnazione a sedi di servizio ricadenti in differenti circoscrizioni territoriali;

è stata nominata una prima commissione d'esame composta dai signori Pala Tommaso, Cempella Federico e Bontempo Maria Rosa;

in data 18 e 19 luglio 1994 si sono svolte le prove scritte del suddetto concorso rispettivamente in diritto costituzionale e contabilità di Stato;

dopo qualche mese i signori Cempella Federico e Bontempo Maria Rosa si sono misteriosamente dimessi dalla commissione d'esame;

in sostituzione di questi ultimi sono stati nominati i signori Mambrini Giovanbattista e Bagalà Gabriella;

il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n. 487, attuando l'articolo 41 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, che prevede nuovi princìpi per le assunzioni dei dipendenti pubblici, afferma che uno degli obiettivi della nuova normativa è la riduzione dei tempi di svolgimento dei concorsi –:

quali siano stati i reali e validi motivi che hanno indotto i signori Cempella Federico e Bontempo Maria Rosa a dimettersi dalla commissione d'esame;

quali siano le eventuali responsabilità dei due commissari dimissionari in ordine al mancato adempimento delle loro funzioni;

quali siano le precise ragioni tecniche che hanno impedito ed impediscono un rapido espletamento del concorso;

quali siano le eventuali responsabilità della nuova commissione d'esame in ordine al mancato espletamento del concorso;

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare al fine di sbloccare questa deplorevole situazione che si protrae ormai in modo vergognoso da più di sette mesi e penalizza fortemente tutti i non numerosi aspiranti, che hanno diritto ad un rapida e trasparente conclusione del concorso in questione. (4-07395)

RISPOSTA. — *Con riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta.*

Con decreto ministeriale n. 8216 in data 18.11.1993 vistato dalla Ragioneria Centrale presso il Ministero dei LL.PP. in data 6.12.1993 al n. 1840 è stato bandito il concorso a ventidue posti di Funzionario Amministrativo in prova – qualifica funzionale ottava, nei ruoli del personale dell'amministrazione dei Lavori Pubblici, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale – *A serie speciale – n. 103 in data 28.12.1993.*

Con successivo decreto ministeriale n. 3651 in data 6.5.1994 vistato dalla predetta Ragioneria Centrale il 17.5.1994 al n. 32 è stata costituita la Commissione esaminatrice del predetto concorso, chiamandone a far parte, quali membri effettivi, i Direttori Generali dottor Federico Cempella e dottoressa Maria Rosa Bontempo.

Le prove scritte del concorso sono state regolarmente effettuate nei giorni 18 e 19 luglio 1994.

Con lettera in data 7 novembre 1994, il Direttore Generale, Maria Rosa Bontempo, ha chiesto di essere sostituita nell'incarico di cui trattasi in quanto motivi di lavoro particolarmente gravi non le consentivano di espletare l'incarico stesso con la frequenza che il medesimo richiedeva.

In relazione a quanto sopra con decreto ministeriale n. 7296 in data 9.11.1994, vistato dalla Ragioneria Centrale in data 10.11.1994 al n. 10173 il Dirigente dottoressa Gabriella Bagalà è stata chiamata a far parte quale membro effettivo della Commissione in parola in sostituzione della dottoressa Bontempo.

Successivamente, con lettera in data 11 novembre 1994, il Direttore Generale dottor Federico Cempella ha chiesto di provvedere alla sua sostituzione nell'ambito della Commissione Esaminatrice essendo impegnato ad assicurare la continua presenza e collaborazione, in riferimento agli eventi alluvionali verificatisi in autunno nell'Italia Settentrionale, nell'ambito del Comitato di Emergenza presso la Protezione Civile.

Pertanto, con decreto ministeriale n. 7521 in data 16.11.1994 visitato dalla Ragioneria Centrale il 17.11.1994 al n. 10507 il Dirigente dottor Giovan Battista Mambrini è stato chiamato a far parte del Collegio in parola in sostituzione del dottor Cempella predetto.

Con lettera del 17/1/95, diretta anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione Pubblica – il Presidente della Commissione Esaminatrice ha precisato che le ragioni che avevano impedito la ripresa dei lavori nell'autunno '94 erano da attribuire alle dimissioni dei due citati membri.

Pertanto, con il perfezionamento dei relativi decreti di sostituzione, il Collegio è stato legittimato ad iniziare la correzione degli elaborati ed ha immediatamente avviato i propri lavori con una scansione temporale atta a consentire il più rapido svolgimento dei propri adempimenti, che si concluderanno, presumibilmente, entro il prossimo mese di giugno.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GALLETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

il TAR del Lazio ha recentemente deliberato che le concessionarie autostradali dovranno procedere a regolari gare di appalto per affidare i lavori di costruzione delle opere; ciò significa che non potranno né effettuare lavori « in proprio » (tramite imprese controllate o collegate dello stesso

gruppo) né potranno affidarli fiduciariamente a trattativa privata;

il TAR del Lazio sostiene che la concessionaria autostradale va considerata amministrazione aggiudicatrice, come definita dal decreto legislativo 406/91; rientra, quindi, nella disciplina dello stesso decreto che recepisce la direttiva UE 89/440 in materia di ECU (pari a 8,6 miliardi di lire);

il TAR ritiene che con la concessione di lavori pubblici avvenga il trasferimento in favore del concessionario dell'esercizio di funzioni pubbliche, da sottoporre alla relativa normativa –:

quali concessionarie autostradali rispettino le norme vigenti confermate dal TAR del Lazio affidando i lavori con regolari gare d'appalto;

quali concessionarie abbiano in corso affidamenti fiduciari a trattativa privata non regolari;

come intenda il Ministro far rispettare le norme vigenti alla luce di quanto deciso dalla magistratura amministrativa. (4-05256)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che l'ANAS a seguito dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 405/91, ha ritenuto di vietare alle società concessionarie autostradali l'esercizio della facoltà di effettuare « lavori in proprio » prevista dagli atti convenzionali, in attesa di conoscere il parere del Consiglio di Stato in merito, che ancora non è stato emesso.*

Invero la sentenza del T.A.R. Lazio, cui si fa riferimento nella presente interrogazione, che dovrebbe essere la n. 1520/94 del 27/5/94 e depositata il 31/8/94 in ordine alla lite ITALSTRADE/RAV ed ANAS, ha accolto proprio la tesi sostenuta dalla predetta Azienda dell'applicabilità immediata del citato decreto, con conseguente divieto altrettanto immediato dei « lavori in proprio ».

Peraltro il rispetto di tale regola da parte delle società concessionarie è assicurato dalle stesse modalità procedurali: infatti l'ANAS, assieme all'approvazione del progetto, è deputata a determinare anche le modalità di scelta dell'appaltatore che, in ossequio alla normativa in questione, si decreta debba avvenire mediante procedura concorsuale (licitazione privata o pubblico incanto).

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GAMBALE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

lo scorso mese di agosto è stato inaugurato il nuovo ponte sul fiume Garigliano, a cavallo delle province di Latina e Caserta, per agevolare i collegamenti tra Campania e Lazio;

per costruire il ponte, che è lungo 180 metri ed è costato 70 miliardi di lire, sono occorsi 4 anni;

l'opera è di notevole importanza per la crescita economica delle regioni interessate e per il decongestionamento del traffico automobilistico;

il problema del traffico, tuttavia, potrebbe essere aggravato, non risolto, se, compatibilmente con le esigenze ambientali, non verranno realizzate altre opere che contribuiscano a smaltire i flussi automobilistici in prevedibile aumento nei comuni della fascia costiera che vanno da Caserta a Latina;

a tale scopo si potrebbe pensare alla creazione di un tratto pedemontano a monte della via Appia, che colleghi Minturno a Formia e Gaeta, potenziando lo snodo automobilistico di quest'ultima città ed incanalandovi il traffico sino alla piana di Sant'Agostino, dove sarebbe possibile realizzare un altro collegamento pedemontano, eventualmente in galleria, a salvaguardia del bellissimo tratto rivierasco devastato dalla speculazione –:

quali provvedimenti intenda adottare per venire incontro alle esigenze sopra esposte ed a quelle delle migliaia di turisti e cittadini residenti. (4-03739)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto si comunica che la regione Lazio ha approvato, d'intesa con i comuni interessati, un progetto stradale, in alternativa alla S.S. n. 7 « Appia », da Terracina a Formia con penetrazione al Porto di Gaeta, proponendo un tracciato veloce a monte dell'abitato di Formia.*

Successivamente il comune di Formia ha avanzato rilievi sul tracciato per la parte riguardante il comune stesso e pertanto allo stato attuale sono in corso incontri tra il citato Ente ed i funzionari dell'ANAS per la soluzione del problema.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GERARDINI e DI FONZO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per sapere – premesso che:

le recenti mareggiate che hanno interessato la costa abruzzese hanno causato notevoli danni ambientali ed economici;

a Martinsicuro (TE) il mare ha inghiottito stabilimenti balneari, rotonde e tratti del marciapiede del lungomare, a Città Sant'Angelo (PE) l'erosione ha creato grossi problemi alla foce del Saline e davanti al camping del luogo;

a Montesilvano (PE) gli stabilimenti balneari « Azzurra », « Bagni Bruno », « Nel Pineto », e la « Vela » non esistono più;

a Francavilla (CH) le spiagge sono sommerse dall'acqua, molti stabilimenti crollati ed il molo della Sirena è pericolante;

a Casalbordino (CH) il tratto sud della spiaggia è quasi scomparso sotto le onde, a Fossacesia (CH) il mare ha inghiottito la spiaggia aprendo un buco di 4/5 metri sulla strada provinciale scavando sotto l'asfalto;

la situazione è particolarmente difficile, vi è un clima teso tra gli operatori turistici, alcuni dei quali hanno perso tutto, altri hanno prospettive incerte;

la regione Abruzzo ha speso per le opere di difesa della costa circa 100 miliardi, il Genio Civile ne ha spesi altri 10. Gli interventi però non hanno avuto l'efficacia sperata anzi in alcuni tratti della costa la situazione è peggiorata;

peraltro alcune vicende giudiziarie hanno interessato sia la ditta Acquater realizzatrice degli interventi che l'assessore regionale ai lavori pubblici dell'epoca Giannunzio arrestato per tangenti pagate proprio dalla ditta suddetta –:

se non ritengano necessario organizzare un incontro con i rappresentanti della Giunta regionale d'Abruzzo per fare il punto della situazione alla luce delle gravi manomissioni ambientali causate dalle mareggiate;

se non ritengano, valutati i fatti, dichiarare la calamità naturale nei tratti della costa abruzzese interessati dai fenomeni erosivi;

se non ritengano opportuno far sospendere, con un apposito provvedimento del Ministro competente, previo accertamento da parte della Capitaneria di porto di Pescara il pagamento, da parte degli operatori turistici interessati, delle somme relative all'uso dei beni demaniali marittimi che di fatto non possono utilizzare perché inghiottiti dal mare o fortemente ridimensionati;

se non ritengano necessario mettere a disposizione le esperienze tecniche del ministro dei lavori pubblici e del dipartimento della protezione civile per decidere e coordinare gli interventi con la regione Abruzzo. (4-06499)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto, sulla base di quanto comunicato dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona, si fa presente che gli interventi di difesa della costa eseguiti dal detto ufficio sono sempre stati realizzati dopo attente valutazioni dei luoghi, accurati studi meteo-marini per le condizioni*

al contorno, una puntuale progettazione e previo parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP.

In ordine ai danni oggetto della interrogazione di cui sopra, causati negli ultimi anni da eccezionali eventi meteo-marini verificatisi lungo la costa abruzzese, si riferisce che a seguito di riunioni tenutesi congiuntamente con gli enti e le amministrazioni interessate, l'Ufficio stesso si è sempre attivato tempestivamente, affinché si procedesse alla programmazione e realizzazione delle opere di difesa della zona di costa interessata da particolari fenomeni di erosione.

Il predetto ufficio, compatibilmente con le limitate disponibilità finanziarie, ha realizzato negli scorsi anni numerosi interventi a protezione delle infrastrutture pubbliche, che hanno sempre dato i previsti risultati positivi.

Molto più numerosi sono stati gli analoghi interventi realizzati dalla regione Abruzzo.

Attualmente l'Ufficio OO.MM. di Ancona è in procinto di consegnare entro pochi giorni alle imprese appaltatrici i lavori di rafforzamento ed integrazione dell'attuale sistema difensivo di Martinsicuro per L. 700.000.000= e i lavori di costruzione di un sistema di scogliere di protezione a Roseto degli Abruzzi per L. 1.870.000.000=.

Inoltre, sono in fase di finanziamento da parte di questo Ministero i lavori di costruzione di scogliere soffolte a difesa del litorale di Fossacesia per L. 720.000.000=.

Sono in fase di avanzata redazione da parte dell'Ufficio delle OO.MM. i progetti per il rafforzamento e l'integrazione del sistema difensivo di Francavilla per L. 740.000.000= e di Ortona per L. 800.000.000=.

Infine, è in corso di approvazione presso questo Ministero la perizia di L. 200.000.000= di studi, rilievi e modelli matematici per la progettazione del sistema difensivo di Città S. Angelo e Silvi, il cui costo di massima previsto è di L. 2.500.000.000=.

Si rappresenta anche che il menzionato ufficio ha sempre operato ed opera di concerto con la regione Abruzzo, la quale, disponendo di maggiori risorse finanziarie da destinare alla difesa della costa abruzzese rispetto a quelle dell'Amministrazione dei LL.PP., ha eseguito ed esegue numerosi interventi di difesa in zone, come ad esempio a Montesilvano, dove non si ravvisa opportuna un'interferenza tra opere della regione e dello Stato, lasciando quindi alla regione stessa ogni responsabilità sulla riuscita degli interventi in quelle zone.

Infine, va considerato che la principale causa dell'erosione costiera è da ricercarsi nel diminuito apporto di materiali inerti da parte dei bacini fluviali abruzzesi, su cui questa amministrazione non ha competenza, essendo bacini a carattere regionale.

Risulta poi ovvio che qualsiasi opera di difesa della costa, avendo l'effetto di concentrare inizialmente nella zona difesa un maggiore quantitativo di materiali inerti (sabbie e ghiaie), fa sì che si abbia un minore apporto degli stessi materiali nelle zone circostanti, dove è facile che risulti per un certo periodo un saldo negativo tra apporti solidi e materiale eroso.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GERARDINI, CALZOLAIO e CORLEONE. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere – premesso che:

l'organizzazione ambientalista internazionale « Greenpeace » afferma che i residui tossici industriali soprattutto « italiani », contrabbandati ed interrati in Libano durante la guerra civile del 1975-1990, sono una « bomba ecologica a tempo » che va disinnescata;

un rapporto di « Greenpeace » pubblicato dai giornali di Beirut afferma che migliaia di barili di rifiuti tossici sepolti in Libano « devono essere rimandati in Italia »;

un portavoce di « Greenpeace », Fuad Hamdan, ha detto che la sua organizzazione vuole collaborare con il governo di Beirut nella ricerca dei residui per rimandarli al mittente;

i rifiuti tossici, valutati sulle 10.000 tonnellate, sarebbero stati gettati lungo la costa e sulle montagne a nord-est della capitale;

secondo « Greenpeace », analisi su campioni prelevati nel novembre scorso da due *containers* scoperti in aree montagnose hanno rilevato la presenza di elementi chimici inclusi l'acrilato di etile e di metile – liquidi altamente infiammabili – insieme con paraffine tossiche e residui di metalli pesanti. Non vi sono almeno per ora, tracce di materiali radioattivi;

i campioni di materiali solidi analizzati, secondo « Greenpeace », il Governo libanese avrebbe ultimamente « sbagliato » tentando di sbarazzarsi dei rifiuti con « sotterrare acrilati nelle montagne di Keserwan »;

i 16.000 barili pieni di 24.000 tonnellate di rifiuti pericolosi furono mandati dall'Italia a Beirut fra il settembre 1987 e il giugno 1988;

il porto di Beirut era allora controllato dalle adesso disciolte milizie « Forze libanesi » (FL, cristiano-maronite);

secondo « Greenpeace » il materiale venne interrato lungo la costa di Beirut (zona cristiana) e su monti di Keserwan: il governo libanese fu in grado soltanto di indurre l'Italia a portarne via 6.000 tonnellate;

il Ministero dell'ambiente libanese ha aperto un'inchiesta in cui è risultato coinvolto lo stesso titolare del dicastero, Samir Moqbel;

il Ministero della giustizia libanese ha aperto un'inchiesta in cui risultano coinvolti alti funzionari dello Stato –:

quali siano o sono state le iniziative del Governo italiano perché si faccia piena luce su questa vicenda che colpisce negativamente l'immagine del nostro Paese e conferma l'esistenza di traffici illegali internazionali di rifiuti tossici;

se il Governo intenda sollecitare la magistratura italiana per accertare le eventuali responsabilità penali ed i reati eventualmente commessi;

se in tali ipotesi, intenda costituirsi parte civile. (4-07090)

RISPOSTA. — *1. Un rapporto datato 20.6.1990 del Conseil du Développement et de la Réconstruction libanese fa stato di « materie chimiche, residui di industria pesante, importate da Germania Occidentale e da altri Paesi europei ». Da questo rapporto appare essere stata ricavata la cifra ripetutamente citata dagli organi di informazione libanesi di 15.800 barili, contenenti rifiuti industriali tossici, che nel 1987 sarebbero stati sbarcati in Libano, provenienti dall'Italia.*

2. Nel 1988, per ragioni « umanitarie » e di opportunità politica, il Governo italiano decise di finanziare, tramite la Direzione Generale per la Cooperazione allo Sviluppo di questo Ministero, un'operazione di ricondizionamento dei rifiuti allora rinvenuti dalle Autorità libanesi e da queste concentrati su due navi nel porto di Beirut, e di bonificare i siti del ritrovamento. Il materiale così ricondizionato fu riesportato in Italia ed in seguito distrutto.

L'operazione di recupero in questione era esclusivamente dettata da motivi di solidarietà ed aveva carattere eccezionale, non comportando alcuna implicita ammissione di responsabilità da parte del nostro Governo. Essa, tra l'altro, fu decisa antecedentemente alla ratifica della Convenzione di Basilea che regola i movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi.

3. La polemica sui rifiuti tossici si è successivamente riaperta nel settembre scorso, a seguito del ritrovamento in una fabbrica abbandonata di 18 barili di etilacrilato e metilacrilato (sostanze utilizzabili per la fabbricazione di plexiglas *e non comprese tra i materiali dello* stock *italiano). Tale polemica si è andata acuendo con successivi ritrovamenti in diverse regioni libanesi di altri barili contenenti rifiuti di diversa natura. A questo proposito occorre tener presente che, dopo la bonifica da noi effettuata, quel materiale di provenienza italiana che potesse essere restato* in loco *sarebbe consistito in scorie non nocive, divenute nel frattempo inerti.*

4. Appare quindi ancora da determinarsi l'entità dei rifiuti tossici rinvenuti ed è pressoché escluso che essi siano di origine italiana. Comunque, il nostro Ambasciatore

ha confermato la nostra disponibilità a collaborare con le Autorità libanesi negli accertamenti necessari che si auspica possano chiarire le eventuali responsabilità di privati implicati nel traffico illegittimo di rifiuti. Resta comunque esclusa l'assunzione di qualsiasi responsabilità da parte dell'amministrazione italiana, responsabilità del resto mai provata né ventilata ufficialmente da parte libanese.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Gardini.

GRASSO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e delle risorse agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere – premesso che:

in data 20 febbraio 1994, un vastissimo movimento franoso, verificatosi al chilometro 23 600, della strada statale n. 117, ha interrotto la viabilità tra i comuni di Mistretta e Nicosia per oltre 60 giorni. La strada in questione denominata « Centrale Sicula » rappresenta l'unica via di comunicazione tra i paesi della costa tirrenica del messinese e quelli dell'interno della Sicilia;

da alcuni mesi è stata aperta una pista provvisoria, a monte del movimento franoso, che consente il transito esclusivamente alle vetture ed agli automezzi leggeri. A causa di ciò le attività economiche dei paesi serviti dalla suddetta strada risultano fortemente compromesse per l'impossibilità di traffico dei mesi pesanti;

con la riapertura delle scuole molti studenti sono impossibilitati a frequentare le lezioni poiché gli autobus di linea che collegano i centri di Mistretta e Nicosia, sono impediti nel transito;

le amministrazioni comunali di Mistretta, Nicosia, Motta d'Affermo, Castel di Lucio, Reitano, hanno più volte invitato l'ANAS e la regione Siciliana ad intevenire con urgenza. Tra l'altro, alcuni comitati cittadini, formati da operatori economici, studenti, genitori e semplici cittadini, hanno intrapreso forme di lotta ad oltranza;

il presidente della regione Siciliana, nel corso di un incontro avuto con i rappresentanti delle amministrazioni comunali dei paesi interessati, alla presenza dei dirigenti dell'ANAS e dei rappresentanti dei comitati cittadini di lotta, tenutosi a Palermo il 20 luglio 1994, ha assunto l'impegno di fare quanto in suo potere per il ripristino completo della viabilità. Nel corso dello stesso incontro l'ANAS ha proposto la costruzione di una nuova strada, a monte della stradella in atto utilizzata, aventi caratteristiche tali da consentire il transito a tutti gli automezzi;

le amministrazioni comunali dei paesi interessati hanno espresso parere favorevole al progetto dell'ANAS, sollecitando, altresì, l'ammodernamento della strada statale n. 117 con assoluta priorità per il tratto interessato dalla frana ed hanno manifestato la necessità di uno sviluppo della viabilità provinciale e interprovinciale della zona in questione;

la zona interessata dalla costruzione della strada, secondo il progetto dell'ANAS, ricade in zona di tutela ambientale. In data 29 agosto 1994, l'ANAS ha trasmesso il progetto per la realizzazione della strada, a monte del movimento franoso, all'Ente Parco dei Nebrodi per la concessione delle necessarie autorizzazioni. Pertanto, si è ancora in attesa delle determinazioni dell'Ente Parco;

l'avvicinarsi della stagione invernale, con le prevedibili piogge, potrebbe ulteriormente aggravare la situazione in quanto, fino ad oggi, non si ha notizia sull'inizio dei lavori:

quali inteventi urgentissimi intenda predisporre al fine di ristabilire la piena viabilità nella strada statale n. 117.

(4-03582)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto si comunica quanto segue.*

A causa delle eccezionali avversità atmosferiche del febbraio 94 si è verificato al Km 23 + 600 della SS. n. 117 un vasto movimento franoso, che ha interessato il corpo stradale per una lunghezza di circa 600 m. e che ha determinato l'interruzione del transito.

Per alleviare il disagio degli abitanti, il Compartimento ANAS di Palermo, è intervenuto con il rito di somma urgenza per l'apertura di una pista di emergenza al fine di ripristinare provvisoriamente il transito, collegando i due tronconi di strada statale interrotta.

Il suddetto intervento ha consentito di realizzare una pista della lunghezza di circa m. 4, non bitumata, con l'istituzione quindi del senso unico alternato e con rampe aventi pendenza del 22 per cento, nella quale il transito è limitato ai soli mezzi leggeri (inferiori ai 35 quintali).

Poiché si rendeva necessario assicurare il transito anche agli automezzi pesanti fu accolta, d'intesa con il Presidente della regione e gli altri enti preposti, la soluzione prospettata da detto Compartimento, che prevedeva l'utilizzo della pista di emergenza già realizzata, con le seguenti caratteristiche migliorative:

1) pendenza massima non oltre il 9 per cento;

2) larghezza della strada di ml. 6,00 più mt. 1,00 di banchina per parte;

3) maggiore distanza dall'orlo di frana e quindi maggiore sicurezza rispetto alla pista provvisoria;

4) miglioramento dei raggi di curvatura fino ai valori consentiti;

5) transito consentito a tutti gli automezzi, senza limitazione alcuna.

La variante rispettava cioè le prescrizioni relative almeno alla Categoria VI delle norme C.N.R./80.

Conseguentemente il Compartimento provvedeva in tempi strettissimi a redigere il progetto di tale variante ed a seguito del sopralluogo effettuato in data 28/7/94 con tecnici dell'Ente Parco dei Nebrodi e rappresentanti del comune di Mistretta, come da regolare verbale, constatava che il nuovo tracciato, ricadente interamente nella zona D del Parco dei Nebrodi, era possibile.

L'ANAS si impegnava, tramite il proprio rappresentante, a trasmettere al più presto il relativo progetto per i provvedimenti di competenza.

Le opere di cui trattasi venivano dichiarate di urgenza con apposito verbale redatto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 69 del Regolamento 25/5/1895 n. 350.

Nel frattempo il Compartimento, paventando i rischi che si sarebbero corsi con l'avvicinarsi della stagione invernale, provvedeva anche a pavimentare la pista di emergenza esistente con conglomerato bituminoso previo accordo con l'Ente Parco.

A seguito di parere favorevole all'approvazione da parte del comitato Tecnico Amministrativo Compartimentale in data 29/9/94, l'Ufficio provvedeva anche all'espletamento della gara di appalto, i cui lavori sono stati aggiudicati all'Impresa Immobiliare Emanuele – S.r.l. – Palermo, alla quale gli stessi venivano consegnati in data 2/11/94.

I lavori ammontano complessivamente a lorde L. 1.660.000.000, e finora quelli eseguiti consistono in massima parte nei movimenti di materie (per il 40 per cento del totale); sono anche in avanzata fase di realizzazione i lavori per la formazione del corpo stradale, che si ritiene possano avere compimento nel periodo prefissato.

Per quanto riguarda l'assetto completo dell'area interessata, non è stato ancora possibile procedere alla progettazione della variante definitiva, anche se prevista nella proposta del Piano Triennale di spesa ora divenuto 1995-97, in quanto il Compartimento non dispone di uno studio morfologico della zona, indispensabile per poter procedere a detta progettazione.

A tal proposito, ha chiesto di poter nominare un consulente esperto di geologia, in grado di definire il contorno del vastissimo movimento franoso oltre che dare indicazioni su possibili soluzioni in variante e sui sondaggi necessari.

Nell'attesa dell'autorizzazione richiesta, il Compartimento ha già provveduto con perizia (finanziata sul Cap. 728 decentrato) a

fare effettuare un volo con restituzione aereofotogrammetrica alla stessa Ditta che aveva già effettuato analogo volo prima della frana, per cui risulta disponibile l'apposita cartografia di confronto sia per individuare il fenomeno franoso, sia per studiare la nuova variante.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GRECO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per sapere – premesso che:

il comune di Casandrino (Na) è attraversato trasversalmente dal lato ovest in senso nord-est da un collettore fognario denominato « alveo fondino », realizzato dalla ex CASMEZ nell'anno 1982 in luogo di un preesistente grosso canalone a cielo aperto la cui luce era di quasi 13 metri;

tale collettore, la cui struttura è uno scatolare in cemento armato di sezione ml. 12 % 2,50, proviene dalla zona Camaldoli, attraversa il comune di Melito e raggiunge Casandrino nella zona detta « Lavinaio di Melito »;

dalla costruzione di tale manufatto (1982), ogni pioggia torrenziale causa un completo allagamento della città di Casandrino, evenienza mai verificatasi con il vecchio canalone;

si è potuto accertare che tale canalone nei momenti di pioggia già alle porte di Casandrino, cioè alla località Lavinaio, ha una pressione tale da sollevare la soletta dello scatolare e i tombini e versa acqua in pressione;

alla via Cilea il collettore è interrotto, le acque hanno corroso le spallette di un ponte compromettendone la staticità creando il rischio di uno smottamento dell'area circostante;

per motivi di sicurezza si è chiusa al traffico una importante arteria in tale zona;

ad ogni pioggia si verificano comunque gravi danni alle strade ed alle private proprietà invase da liquami e detriti;

al momento si accusano danni per svariati miliardi;

si denuncia un dissesto idrogeologico che potrebbe causare gravissimi danni al patrimonio abitativo;

si allarma inoltre che un allagamento coincidente con l'uscita degli alunni dalle scuole potrebbe causare danni irreparabili;

nella notte tra il 2 ed il 3 settembre 1994 una pioggia si è abbattuta su Casandrino, le strade sono rimaste completamente allagate, veri fiumi in piena hanno devastato la città raggiungendo il livello di un metro, allagando locali terranei e seminterrati, trascinando detriti e fango, sono caduti alberi, muri, parapetti, pali della pubblica illuminazione;

la città è rimasta paralizzata fino al mattino seguente –:

quali provvedimenti intendano adottare in difesa dei luoghi e dei suoi abitanti e delle varie attività industriali e commerciali esistenti minacciate ad ogni temporale da alluvioni per mancanza di un sistema di deflusso delle acque piovane.

(4-06401)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che la titolarità dell'opera riguardante l'« alveo fondina » con delibera n. 4161 del 30.5.89 del Comitato di Gestione dell'ex Agenzia per la Promozione di Sviluppo del Mezzogiorno, è stata trasferita alla regione Campania, alla quale è stata inviata con nota del 23.3.91 la documentazione relativa agli elaborati progettuali e alla collaudazione delle opere.*

Di ciò è stata data comunicazione con nota n. 884 del 29.11.94 anche all'amministrazione provinciale di Caserta ed al comune di S. Arpino.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

LIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

in data 1° dicembre 1993, presso l'Assessorato ai Lavori Pubblici della Regione Puglia si è tenuta una riunione ufficiale ed è stato redatto e sottoscritto un verbale tra l'Assessore regionale ai Lavori Pubblici avvocato Cesare Lia, il Capo del compartimento ANAS di Bari ingegnere Michele Di Giesi ed il geometra Italo Tedesco dello stesso compartimento;

nel corso della stessa riunione si prendeva atto che il programma stralcio per il triennio 1991-1993 era in fase di esaurimento, anche a causa della limitatezza dei finanziamenti disposti;

per il triennio 1994-1996 il piano di aggiornamento e redazione dello stralcio attuativo del piano decennale della viabilità statale di grande comunicazione per la Regione Puglia, prevedeva una spesa pari a lire 1880 miliardi;

con deliberazione del 28.12.1993 la Giunta Regionale della Puglia ha espresso il proprio nulla osta al programma sottoscritto;

successivamente, con nota n. 2560 del 17 marzo 1994 la direzione generale dell'ANAS ha comunicato al compartimento di Bari la riduzione degli interventi per il triennio 1994-1996 prevedendo una spesa di lire 1095 miliardi;

la Giunta Regionale ha espresso il proprio nulla osta in ordine ai programmi di intervento per il triennio 1994-1996 proposto dall'ANAS –:

quali lavori previsti nel programma 1991-1993 sono stati realizzati e quali sono in corso di esecuzione;

quali lavori sono stati appaltati e quali sono stati stralciati in ottemperanza alle disponibilità dei finanziamenti relativi al programma 1991-1993;

quali siano i motivi per i quali l'importo di lire 1880 miliardi deliberato dalla Giunta Regionale il 28 dicembre 1993 è stato ridotto nel termine di tre mesi, di lire 785 miliardi;

perché alle riduzioni per limitatezza dei finanziamenti sul piano triennale 1991-1993 si sono aggiunte altre riduzioni, per lire 785 miliardi sul piano 1994-1996 prima ancora che il suddetto piano fosse avviato;

a che punto si trovi la fase progettuale e se si intenda procedere con speditezza alla realizzazione delle opere, diventate ormai vitali per lo sviluppo economico e sociale della Puglia, nonché per la salvaguardia della vita dei cittadini della stessa Regione e turisti, per l'alto numero di incidenti mortali che ogni anno si verificano. (4-02761)

RISPOSTA. — *L'attuazione del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione è avvenuta per stralci a partire dal 1982.*

Per alcuni stralci, il finanziamento non è stato totale ma compatibile con le disponibilità economiche.

Pertanto i programmi sono stati concepiti nello spirito di una programmazione degli interventi sugli itinerari, come definiti in sede di approvazione del piano della grande viabilità allo scopo prioritario di riportare allo stato di efficienza e di sicurezza i tronchi di strade statali, appartenenti alla grande viabilità ed interessati da consistenti volumi di traffico, nonché al fine di procedere alla costruzione di nuove arterie per il riequilibrio del territorio, in armonia con l'esigenza e gli indirizzi degli enti Locali, primo fra tutti la regione, alla quale spetta la programmazione dello sviluppo del territorio ed alla quale sono demandati l'esame, l'integrazione e l'approvazione della proposta di programma elaborata dall'ANAS.

Le assegnazioni attribuite al Compartimento ANAS della Puglia, concesse per stralci attuativi, sono state le seguenti:

Programma stralcio 1982-1987: 30 Miliardi;

Programma triennale 1985-1987: I Stralcio 616 miliardi;

Programma triennale 1988-90: II Stralcio;

Programma triennale 1991-93: III Stralcio 315 = (30 per cento di 1050) mld;

Programma triennale 1994-96: IV Stralcio in corso la relativa approvazione e finanziamento.

In detto Programma, per quanto concerne la situazione viaria ricadente nel territorio Pugliese, è prevista una spesa di L. 1.095 miliardi, oltre i « fuori quota » relativi al corridoio adriatico (L. 400 MLD) e al corridoio Jonico – S.S. 106 (L. 12 MLD).

Le priorità attribuite alla realizzazione dei singoli interventi sono state definite, oltre che in relazione all'importanza che il singolo intervento assume nell'ambito dell'itinerario di appartenenza, anche in funzione dello stato della progettazione dei lavori e della loro effettiva cantierabilità.

Si informa che l'ANAS, per quanto concerne la situazione nella regione Puglia, è riuscita a cantierare tutti i lavori precedentemente programmati esaurendo le disponibilità finanziarie dei piani stessi.

Rimangono ancora da appaltare una serie di progetti che necessitano in parte ancora dell'acquisizione dei vari pareri richiesti ed alla cui realizzazione si potrà provvedere compatibilmente con le risorse di bilancio.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

LUCCHESE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se sia a conoscenza che in Sicilia, dopo trentotto anni dall'inizio dei lavori, l'autostrada Palermo-Messina non è stata ultimata. 38 anni di interminabili lavori, mentre ancora oggi non è possibile sapere se e quando questa arteria verrà ultimata;

quali siano le responsabilità del Ministero dei lavori pubblici, quali quelle della regione siciliana, quali quelle del consorzio;

se l'ANAS prima e l'ente autostrade siano responsabili di tale situazione;

se corrisponda a verità che l'ente autostrade non versa 450 miliardi, mentre la regione siciliana è disponibile per la sua parte;

come il Ministro intenda risolvere questa annosa questione, che costituisce una pagina vergognosa, dato che la Sicilia è l'unica regione d'Italia a non avere avuto ultimata una importante autostrada, che è la continuazione della Salerno-Reggio Calabria;

se non ritenga una offesa alla Sicilia ed alla sua popolazione questo comportamento di sprezzante incuria, praticato da tutti i Governi che si sono succeduti da ben 40 anni;

se e come il Ministro intenda dare una riposta adeguata, che soprattutto faccia registrare un cambiamento di metodi e sistemi con i precedenti governi, anche su questo importante settore, in modo da dare al popolo il segnale di una inversione di tendenza, rispetto alle umilianti ed arroganti posizioni governative del passato, che hanno in tutto e per tutto trattato la Sicilia come una colonia, relegandola al di fuori delle grandi progettazioni di opere pubbliche. (4-05090)

RISPOSTA. — *In virtù di convenzione, relativa a concessione assentita dall'ANAS in armonia con le disposizioni della legge 24.7.1961, n. 729, il Consorzio per l'Autostrada Messina-Palermo, sorto nel 1968, ha proceduto alla progettazione tramite la Technital S.p.A. e all'esecuzione dei lavori iniziati nel 1969 nella tratta Messina Sud Rocca di Caprileone di Km. 98 + 800 in provincia di Messina, e nella tratta Buonfornello-Cefalù di Km. 17 + 800 in provincia di Palermo.*

Tali tratte erano già agibili nel 1978.

Per il completamento di tutta l'autostrada A20 (ME-PA) restava pertanto da eseguire la tratta intermedia Rocca di Caprileone-Cefalù di Km. 66, ma con la legge n. 492 del 16.10.1975 i lavori per il completamento dell'autostrada sono stati sospesi.

La ripresa dei lavori è iniziata solo nel 1984 a seguito dell'emanazione della legge n. 531 del 12.8.1982 con un primo contributo di 210 miliardi a carico dell'ANAS.

Successivamente sono stati stanziati contributi per ulteriori 500 miliardi a carico dell'ANAS e 230,5 miliardi a carico della Regione Siciliana, con i quali il Consorzio Concessionario ha man mano appaltato e realizzato la tratta Rocca di Caprileone-Furiano di Km. 17,2, in provincia di Messina e la tratta Cefalù-Castelbuono, in fase di ultimazione, di Km. 9, in provincia di Palermo.

Per il completamento dell'autostrada resta pertanto ancora da eseguire la tratta Furiano-Castelbuono di circa 40 Km.

Si fa comunque presente che recentemente sono stati appaltati i lavori di costruzione della tratta Furiano-Caronia di Km. 8,5, alla cui esecuzione si farà fronte con un finanziamento di 156 miliardi a carico dell'ANAS e un finanziamento di 314 miliardi a carico della C.E.E. tramite il FESR (Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale).

Si prevede infine che entro il 1995 possano essere appaltati e consegnati anche i lavori di costruzione della tratta Caronia-S. Stefano di Camastra di Km. 12 con finanziamenti equamente ripartiti tra l'ANAS (stralcio del piano triennale 1995-1998), la Regione Siciliana e la C.E.E., tramite il FESR, per un importo complessivo di 630 miliardi.

Resterà pertanto per il completamento dell'autostrada solo la tratta di saldatura S. Stefano di Camastra-Castelbuono, di circa 20 Km., i cui lavori si prevede possano essere eseguiti con i ribassi disponibili dei lotti già appaltati e di prossimo appalto e, con i finanziamenti a carico dell'ANAS, della Regione Siciliana e del FESR come risulta dall'allegato prospetto.

Da quanto sopra esposto si evince che il Consorzio Concessionario ha iniziato i lavori dell'autostrada nel 1969 (25 anni orsono, e non 38), ha realizzato nel periodo 1969-1978 un'estesa di Km. 116 + 600 di autostrada su un totale di Km. 182-600; successivamente nel periodo 1984-1994 ha realizzato un'estesa di Km. 26 circa di autostrada grazie a finanziamenti dell'ANAS per 710 miliardi e della Regione Siciliana per 230,5 miliardi, che venivano erogati al Consorzio Concessionario durante l'avanzamento dei lavori.

Certamente la legge n. 492/1975 ha comportato il blocco di nuovi appalti per il completamento dell'autostrada, ed i relativi lavori sono stati per ciò differiti nel tempo per ben 9 anni (dal 1975 al 1984).

Si può perciò affermare che, senza l'emanazione della succitata legge, l'autostrada sarebbe ora ultimata e agibile.

Nessuna responsabilità peraltro si ravvisa da parte dell'ANAS, che anzi ha finanziato per oltre il 75 per cento, dopo l'emanazione della legge n. 531/82, la costruzione delle tratte già eseguite Rocca di Caprileone-Furiano e Cefalù-Castelbuono, ed ha più volte rappresentato la necessità e l'urgenza che l'importante arteria fosse completata, rientrando in larga misura tra i finanziatori delle tratte ancora da eseguire.

ALLEGATO

PROGETTI ESECUTIVI DELLE RESIDUE TRATTE DI COMPLETAMENTO DELL'ITINERARIO MESSINA-PALERMO IN CORSO DI AGGIORNAMENTO EX LEGE 531/82

COSTO IN MLD

FINANZIAMENTI ANAS

TRATTA	Km	Lavori	s.a d	Totale	FINANZIAMENTI	[redacted]
CARONIA-S.STEFANO C.	11.5	585	45	630	ANAS 1/3 = 210 MD* FESR 1/3 = 210 MD REG.SIC. 1/3 = 210 MD 630 MD**	210 MD*
S.STEFANOC.-TUSA	8.2	360	130	490	Ribassi lotti già appaltati 130 MD Ribassi previsti lotti in corso d'app. 20 MD Ribassi previsti l. Caronia-S.Stefano 100 MD Piano tr.1994/96 240 MD*** 490 MD	240 MD***
TUSA-CASTELBUONO	12.0	540	160	700	ANAS 1/3 = 240 MD*** FESR 1/3 = 230 MD REG.SIC. 1/3 = 230 MD 700 MD	240 MD***
TOT.2 + 3	20.2	900	290	1190		

*) Già previsto nel P.Tr. 1991/1993 da rendere disponibile
**) Vedi lettera On.Ministro LL.PP. Merloni, n. 2167 del 10/11/1993
***) Piano stralcio triennale 1994/1996 tab.5 - Itinerari fuori quota

Il Ministro dei lavori pubblici:
Baratta.

MARENCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere – premesso che:

sono scaduti i termini imposti dal CER agli enti preposti – regione Liguria e comune di Genova – per stipulare gli accordi di programma e definire i presupposti urbanistici dei piani integrati di edilizia residenziale, previsti dall'articolo 18 della legge n. 203 del 1991;

questo accade quando Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Sicilia e altre regioni hanno già e tempestivamente provveduto agli adempimenti di legge, mentre la Liguria rischia di perdere i cospicui finanziamenti previsti per la costruzione degli alloggi delle forze dell'ordine;

indicativo dello stato di paralisi che prevale negli enti locali genovesi è l'*iter* seguito dal problema: a seguito del risalto dato sulla stampa locale delle polemiche sollevate da alcuni consiglieri comunali e dagli esponenti dei « verdi », la posizione delle pubbliche amministrazioni competenti è stata caratterizzata dall'assenza di qualsiasi decisione capace di definire concretamente e tempestivamente gli aspetti procedurali dei cinque interventi genovesi; ciò nonostante i vincoli di legge e le sollecitazioni pervenute dal prefetto e dalle rappresentanze economiche e sindacali;

Genova appare ridotta ad uno stato di vacanza di autorità, dove non esistono più leggi né procedure, dove non viene applicata la legge (la n. 203 del 1991), così come non trovano applicazione i princìpi regolatori dell'attività amministrativa (leggi n. 142 e n. 241 del 1990), né i più recenti decreti legge recanti misure urgenti a sostegno dell'occupazione –:

quali iniziative intenda assumere il Governo al fine di appurare le cause di questa situazione, onde evitare gravi danni ai soggetti interessati – ad iniziare dall'intera comunità genovese – e, a tal fine, se non intenda proporre un provvedimento di riammissione in termini delle procedure amministrative di cui sopra. (4-00697)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che sono stati stipulati tra la regione Liguria e, rispettivamente, il comune di Genova e quello di Savona, specifici accordi di programma per la realizzazione dei tre interventi di edilizia residenziale denominati S. Biagio 1 e 2 in Genova e Legino in Savona, che sono stati trasmessi al Segretariato del CER per la stipula della convenzione.*

Al riguardo, si precisa che è stata predisposta una convenzione tipo, che dovrà essere approvata dal comitato del C.E.R. in una prossima seduta.

Copia di detta convenzione è stata inviata all'Ufficio Legislativo di questo Ministero, che dovrà verificarne la legittimità.

Dopo l'approvazione da parte del suddetto comitato ed il parere di legittimità, sarà necessario sottoporre la questione alla registrazione della Corte dei Conti.

Se anche quest'ultimo controllo sarà favorevole, il Segretariato del C.E.R. potrà procedere alla stipula dei contratti.

Si informa, inoltre, che le altre proposte di programma trasmesse dalla Prefettura di Genova con nota del 29 giugno, 24 settembre e 29 dicembre 1994, elaborate dal comune e dall'I.A.C.P. di Genova, intese ad ottenere i finanziamenti di cui all'articolo 18 della legge 203/91, sono state ritenute non suscettibili di esame da parte del Segretariato Generale del C.E.R..

Ciò in quanto il Decreto Ministeriale 17.1.1992, che ha dato l'avvio al confronto pubblico concorrenziale per la realizzazione del programma di edilizia residenziale finanziato dalla suddetta legge, ha fissato, tra l'altro, il termine del 28 febbraio 1992 per la consegna delle schede di prefattibilità relative alle proposte di programma integrato e agli interventi singoli di edilizia sovvenzionata ed agevolata.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

GIOVANNI MARINO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere – premesso che:

è di estrema pericolosità la SS.189 « Agrigento-Palermo » tristemente nota come « la strada della morte »;

in detta strada continuano a verificarsi, con allarmante frequenza, gravissimi incidenti automobilistici con conseguenze quasi sempre mortali –:

a) se e quali iniziative il Governo abbia preso o intenda prendere per rendere la strada in questione veloce e sicura;

b) se il Governo non ritenga opportuno, per un collegamento veramente rapido tra la città dei Templi e Palermo, trasformare l'attuale percorso in strada con caratteristiche autostradali. (4-04459)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione di cui trattasi si rende noto che in data 05.03.92, con nota n. 4666, il Compartimento di Palermo ha trasmesso all'Assessorato regionale Territorio ed Ambiente della regione Sicilia il progetto preliminare dell'itinerario Palermo-Agrigento al fine di ottenere il nulla osta di massima.*

Tale progetto prevedeva un nuovo tronco di statale a doppia carreggiata, con inizio dall'autostrada Palermo-Catania in prossimità di Ficarazzi, tra Palermo e Bagheria, da dove prosegue verso sud con andamento pressoché parallelo al tracciato attuale fino a ricongiungersi a questo in prossimità di Villafrati con un percorso di circa 23 Km. Da detta località è stata previsto l'adeguamento della sede attuale al tipo IV delle norme C.N.R. sino al bivio di Casteltermini, per una lunghezza di circa 55 km. Da tale bivio fino a quello di Aragona è stata progettata la realizzazione di una variante all'attuale S.S. n. 189 per un'estesa di circa Km. 29, sempre con strada ad unica carreggiata avente caratteristiche del tipo IV C.N.R. e senza innesti a raso.

Da Aragona fino ad Agrigento si sarebbe dovuto mantenere il tracciato attuale di recente realizzazione, con le caratteristiche del tipo IV delle norme C.N.R.

L'estesa complessiva dell'itinerario dovrebbe risultare di circa 116 Km.

Con nota n. 14397 del 02.05.1992, l'Assessorato ha restituito parte del carteggio asserendo di non potersi esprimere su un progetto preliminare ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale 15/91 e che era necessario inviare un progetto di massima redatto conformemente alle norme del R.D. n. 350 del 25.05.1895.

L'ANAS, con nota n. 11233 dell'11.09.92, rifacendosi alle più recenti norme del C.N.R. del 1980, ha reso noto che la redazione di un progetto di massima avrebbe comportato un notevole impegno economico, non confortato da alcun preventivo parere sulla scelta del tracciato, e reiterava la richiesta del parere regionale sul progetto preliminare, sul cui tracciato sono state peraltro già eseguite indagini geognostiche.

L'ANAS, a tutt'oggi, non ha ancora ricevuto né il prescritto parere del Consiglio regionale dell'Urbanistica né il relativo Decreto Assessoriale.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

LUIGI MARINO, DE ANGELIS, CALVANESE, GRIMALDI, SCOTTO di LUZIO e NAPPI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

una delegazione di sindaci dei comuni terremotati delle provincie di Avellino, Benevento e Salerno nonché della lega per le autonomie locali è stata ricevuta dall'onorevole Roberto Maroni Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro dell'interno presso la sede della Presidenza della regione Campania;

nel corso del colloquio è stata esposta al Ministro la gravità della situazione economica delle zone terremotate dal momento che, a 23 mesi dall'approvazione della legge 23 febbraio 1992 n. 32, è stato ripartito ed assegnato ai comuni solo il 35 per cento delle risorse finanziarie stanziate nel triennio 1992/94 per la ricostruzione delle case distrutte e danneggiate dal terremoto;

resta, pertanto, ancora da assegnare ai comuni, la maggior parte dei fondi stanziati (lire 4.300 miliardi nel triennio);

il ministro Maroni a conclusione dell'incontro si è riservato, dopo una ulteriore consultazione dei sindaci dei comuni interessati e dei Ministri competenti, di fornire risposte precise –:

quali reali e coerenti intendimenti abbia il Governo di sbloccare i fondi per la ricostruzione delle zone terremotate del 1980. (4-01131)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto si rende noto che con delibera CIPE dell'11.X.94, pubblicata sul supplemento della G.U. 7.XII.'94, è stata data attuazione a tutti gli adempimenti di competenza di questo Ministero, relativamente alla ripartizione dei fondi e alla soluzione di aspetti interpretativi in applicazione della legge 32/1992 e successive.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

MASTRANGELO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali ed ambientali.* — Per sapere – premesso:

che ancora una volta, come riportato dalla stampa, la SS 16 – tratto Monopoli Polignano – nei pressi di Polignano (Ba) è stata teatro il 15 settembre 1994 di un incidente che ha causato 3 morti ed il ferimento di 9 malcapitati;

che è stato presentato un esposto-denuncia alla Procura della Repubblica di BAri da parte di un gruppo di operatori sanitari dell'Ospedale « S. Giacomo » di Monopoli prodigatisi come sempre per salvare « il salvabile » ma esasperati da questo continuo stillicidio di sofferenze perché « non resti lettera morta, perché riesca, una buona volta, a toccare le coscienze di chi ha il potere per decidere definitivamente ».

che quel tratto di strada ha visto negli ultimi anni decine di morti e feriti a causa di lavori che non vengono mai iniziati;

che i lavori di adeguamento sono stati bloccati da motivazioni che gli estensori dell'esposto definiscono « le più varie ed artificiose (perché) è noto a tutti che le reali ragioni sono solo rappresentate da interessi privati tra chi vedrebbe le sue proprietà lesionate dall'ampliamento stradale previsto dal progetto iniziale e coloro che si ritengono danneggiati dallo spostamento a monte della strada »;

che, continua l'esposto, « anche l'opposizione del Ministero dei beni culturali ed ambientali appare sospetta e pilotata » (dagli interessi privati di cui sopra) –:

quali provvedimenti urgenti si intenda adottare:

perché si facciano indagini approfondite su quanto denunciato;

perché si acclarino le eventuali responsabilità dei « tiratardi »;

perché si inizino finalmente i lavori di adeguamento del tratto di strada « maledetto » per dare finalmente tranquillità alle popolazioni che gravitano intorno a quell'area e per scongiurare lutti e tragedie. (4-03839)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si riferisce sui seguenti lavori:*

1) S.S. 16 « Adriatica » – Ammodernamento del tronco dal Km. 828-000 al Km. 839-650 – agro di POLIGNANO;

2) S.S. 16 «Adriatica » – Ammodernamento del tronco dal Km. 839-650 al Km. 847-750 – agro di MONOPOLI.

Per il primo lotto – in agro di POLIGNANO – il Compartimento di Bari ha proceduto alle modifiche del progetto in base alle prescrizioni avute da parte del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali.

Detto progetto, così modificato, è stato esaminato favorevolmente dall'ANAS per i provvedimenti di competenza.

Si sottolinea, inoltre, che per le suindicate modifiche è stato richiesto l'assenso della regione Puglia, oltre all'autorizzazione all'e-

secuzione dell'opera da parte della Direzione Coordinamento Territoriale di questo Ministero.

Per il secondo lotto – in agro di MONOPOLI – regolarmente approvato, è stata predisposta la relativa gara d'appalto.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria, si rammenta che i due progetti rientrano nella direttiva ministeriale n. 75/93, ai sensi dell'articolo 16 lettera a, del Decreto Legislativo 3.02.1993 n. 29.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

l'articolo 3.2 del decreto ministeriale 236/89 ammette « la deroga all'installazione dei meccanismi per l'accesso ai piani superiori, ivi compresi i servoscala »; all'articolo 8.1.13 dello stesso decreto ministeriale si precisa che i « servoscala sono consentiti in via alternativa ad ascensori e preferibilmente per superare differenze di quota non superiori a mt. 4 »;

l'espressione « preferibilmente » introduce implicitamente la facoltatività della scelta tra ascensore e servoscala, fra i quali il secondo può essere meno opportuno ma non escluso; ciò sembra legittimare, nell'esercizio della facoltà di deroga per edifici fino a tre livelli, l'esclusione del vano ascensore e vani tecnici connessi, prevedendo per tali edifici il ricorso futuro al servoscala –:

se sia corretta tale impostazione;

se esista contraddizione fra i due segmenti normativi e se il dislivello di mt. 4 è da computarsi per ciascun piano o complessivamente. (4-07231)

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se l'articolo 3.2 del decreto ministeriale 236/89, stante l'interpretazione ampia della deroga ivi prevista che vien data in alcuni comuni della provincia di Foggia, per edifici condominiali costituiti da tre livelli entro o fuori terra, deve ritenersi obbligatorio prevedere il *vano ascensore* con i relativi idonei locali tecnici, essendo limitata la deroga alla sola installazione dei meccanismi;

se può essere ammesso in favore di soggetti privati l'uso provvisorio della superficie relativa al vano ascensore condominiale inutilizzato per applicazione della deroga, anche attraverso la realizzazione di opere (solai) dichiarate reversibili (attraverso la demolizione). (4-07232)

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se, visto il significato di « visitabilità » (punto H, articolo 2, DM. 236/89), considerato pure l'articolo 3.4. dello stesso DM, che prescrive per edifici residenziali che siano accessibili « il soggiorno o il pranzo, un servizio igienico ed i relativi percorsi di collegamento interni alle unità immobiliari », debbono ritenersi applicabili a tali ambienti (e sostanzialmente a tutta la casa) le prescrizioni tecniche descritte agli articoli 8 e 9;

se tali prescrizioni riguardano elementi non strutturali dell'unità immobiliare (altezza maniglie e pulsanti, posizione porte, caratteristiche arredi, etc.) per i quali sembra più pertinente e realistico prescrivere l'adattabilità e se, in caso contrario, collocando ad esempio le maniglie delle porte a m. 1 dal pavimento (massimo 0,95 secondo articolo 8.1.1.), può essere negata l'abitabilità dei locali e sanzionato il tecnico direttore dei lavori che ne ha dichiarato la conformità alla legge 13/89. (4-07233)

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se, considerata la risposta di codesto Ministero al comune di Manfredonia (Prot. 66/C del 26.7.1993) nella quale si ritiene obbligatorio l'ascensore per edifici costituiti « da più di tre livelli, ossia più di due interpiani » nel caso di edifici costituiti da piano rialzato (cioè col primo piano residenziale più elevato rispetto al livello del

marciapiede) e due piani superiori, essendo sostanzialmente due gli interpiani, ma quattro i livelli, si deve ritenere non obbligatoria l'installazione dell'ascensore. (4-07234)

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se, considerato l'articolo 8.1.10 del DM 236/89, ove si stabilisce una larghezza minima di m. 1,20 per le scale condominiali, visto pure il successivo articolo 8.1.13 nel quale non vengono fissate le dimensioni minime della scala lungo la quale è in funzione o può in futuro (per esercizio di deroga) essere installato il servoscala, si debba garantire l'ampiezza di m. 1,20 al netto o al lordo dell'ingombro del servoscala stesso e se al netto, come computare l'ingombro dell'apparecchiatura, quando ci si avvale della deroga e non risulta ancora installata. (4-07235)

MASTROLUCA e ROTUNDO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se, vista la definizione di edificio al punto D dell'articolo 2 del decreto ministeriale 236/89 e considerata anche la risposta di codesto Ministero al quesito del comune di Manfredonia (Prot. n. 66/C del 26.7.1993), per edifici costituiti da quattro livelli di cui tre fuori terra ad uso residenziale o misto e uno interrato per parcheggi e altre pertinenze delle residenze, nel caso in cui l'interrato non risulti collegato ai piani superiori attraverso scala condominiale, è da prevedersi obbligatoriamente l'installazione dell'ascensore;

se tale obbligo permanga quando la destinazione dell'interrato è estranea alle residenze (magazzino, parcheggi in esubero rispetto ai minimi *ex* legge 122/89 già reperiti in sedi diverse, etc.). (4-07236)

RISPOSTA. — *In riferimento alle interrogazioni rivolte dalla S.V. Onorevole si rende noto quanto segue:*

Per quanto concerne i quesiti relativi al 1° atto ispettivo si rende noto che il Consiglio Superiore di questo Ministero, massimo organo tecnico-consultivo dello Stato, sentita la Commissione di studio di cui all'articolo 12 del decreto ministeriale 14.6.89 n. 236 ha espresso i seguenti pareri in merito alla corretta interpretazione delle norme di cui al decreto ministeriale 236/89.

La norma contenuta nell'articolo 3.2 stabilisce che negli edifici residenziali con non più di tre livelli si può derogare dall'installazione dei meccanismi per l'accesso ai piani superiori, ivi compresi i servoscala, purché sia assicurata la possibilità della loro installazione in un tempo successivo. Dalla sola lettura di tale norma sembrerebbe dunque possibile installare l'ascensore o il servoscala per superare detti dislivelli.

Tale norma trova però una precisazione nell'articolo 8.1.13, che consente l'installazione di servoscala in via alternativa agli ascensori per superare differenze di quota « preferibilmente » non superiori a m. 4.00.

Dalla contestuale lettura delle due norme è stato evidenziato che i mezzi tecnici per garantire l'accessibilità futura nel caso degli edifici residenziali con non più di tre livelli sono l'ascensore e il servoscala, oltre la piattaforma elevatrice di cui allo stesso punto 8.1.13 non richiamata nell'interrogazione, mezzi questi che possono essere tra loro opportunamente combinati per superare il dislivello complessivo.

La differenza nella scelta dei tre diversi mezzi sta nel fatto che, attraverso il servoscala e la piattaforma non possono, in linea generale, superarsi dislivelli superiori ai 4.00 metri. L'espressione « preferibilmente » usata per il solo servoscala è da intendersi come possibilità di superare dislivelli anche superiori, ma limitatamente ai casi di ristrutturazione in cui l'installazione dell'ascensore può trovare oggettive difficoltà.

Non vi è dubbio però che le norme nel loro complesso possono aver dato luogo ad una interpretazione più ampia, nel senso che si è inteso utilizzare il servoscala oltre i 4 metri di dislivello anche per consentire l'adattabilità degli edifici, sempre comunque con non più di tre livelli.

Si precisa che la questione a tutt'oggi è oggetto di riesame da parte della sopracitata

Commissione che sta provvedendo ad un aggiornamento del decreto ministeriale 236/89.

Per il quesito relativo al 2° atto ispettivo in considerazione di quanto sopraesposto in merito alla prima interrogazione, l'interpretazione autentica dell'articolo 3.2 comporta che l'adattabilità futura degli edifici con non più di tre livelli possa realizzarsi attraverso l'uso combinato di più meccanismi.

Se tra questi è compreso anche l'ascensore è evidente che dovrà essere previsto, anche se non realizzato, un volume adeguato alla futura installazione.

È evidente che, fermo restando che in tale volume deve essere garantita la possibilità di installare in qualsiasi momento l'ascensore, nulla toglie che il vano corrispondente, se chiuso con opere facilmente rimovibili, possa essere utilizzato provvisoriamente da parte di soggetti privati.

Per quanto riguarda la soluzione relativa alle problematiche del 3° atto ispettivo, l'obiettivo che si intende perseguire attraverso l'applicazione della norma inerente la visibilità di cui all'articolo 3.4, che rimanda alle definizioni di accessibilità e visitabilità contenute nell'articolo 2 lett. g) e h), è quello innanzitutto di consentire la fruizione di alcuni spazi e servizi caratterizzanti l'alloggio, il che presuppone da una parte la possibilità di raggiungere ed entrare nell'alloggio e dall'altra di utilizzare detti ambienti e servizi.

Non può, innanzitutto, non rilevarsi che tale obiettivo generale trova dei limiti al suo completo perseguimento nel momento in cui nei confronti degli edifici composti da non più di tre livelli non è garantita fin dall'inizio la possibilità di raggiungere l'accesso degli alloggi, in quanto per tali edifici è prevista la possibilità di deroga all'installazione dei meccanismi di accesso ai piani superiori, con il solo obbligo della possibilità di installazione degli stessi in un momento successivo. Ciò precisato, si evidenzia che una rigorosa applicazione della norma, così come formulata, fa sì che all'interno dell'alloggio, il soggiorno o il pranzo, un servizio igienico e i relativi spazi di collegamento siano fruibili, anche per quanto attiene le attrezzature da porre in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

Al riguardo va però chiarito che, tenuto presente il carattere più privato della fruizione di questi spazi rispetto a quelli di relazione dei luoghi pubblici o privati aperti al pubblico, l'accessibilità può essere ricondotta a elementi sostanziali, quali ad esempio la larghezza delle porte e dei corridoi, e ad elementi che, seppur importanti, assumono minore rilevanza, in quanto il mancato rispetto delle relative prescrizioni può essere facilmente superato.

È in questa logica che deve essere affrontato il problema del rilascio dell'abitabilità, che non sembra potersi negare, con le conseguenti sanzioni nei confronti del tecnico direttore dei lavori che ne ha dichiarato la conformità alla legge 13/89, solo per il mancato rispetto dell'altezza della maniglia dichiarata nell'interrogazione.

A conferma di ciò, l'articolo 24 della legge n. 104 del 5.2.1992 stabilisce che solo le opere realizzate in difformità dalle disposizioni vigenti in materia di accessibilità ed eliminazione delle barriere architettoniche, e nelle quali le difformità siano tali da rendere impossibile l'utilizzazione dell'opera da parte delle persone disabili, sono dichiarate inabitabili ed inagibili.

Per il quesito riguardante il 4° atto ispettivo, l'interrogazione configura una situazione caratterizzata da 4 livelli, tre dei quali sono inerenti un edificio composto dal piano rialzato e da due piani superiori e il quarto livello è costituito, anche se non esplicitamente precisato nell'interrogazione, dalla quota del marciapiede.

Il caso prospettato, in effetti, trova soluzione attraverso l'applicazione distinta di due norme e cioè quella inerente i fabbricati con non più di tre livelli e quella relativa all'accessibilità delle parti comuni di cui all'articolo 3 punto 2.

Ne consegue pertanto che, comunque, deve essere garantita la possibilità di accedere, anche da parte di persone disabili, dal marciapiede al piano rialzato, mentre nei confronti dell'edificio, in quanto costituito da non più di tre livelli, non risultando dall'interrogazione la presenza di un piano seminterrato con destinazione pertinenziale

dei sovrastanti alloggi, è ammessa la deroga all'installazione dell'ascensore di cui all'articolo 3.2 comma 2.

Per il quesito relativo al 5° atto ispettivo, l'articolo 8.1.10 stabilisce una larghezza minima della scala condominiale di mt. 1,20. Questa larghezza deve intendersi al lordo dell'ingombro del servoscala, potenzialmente installabile in futuro nei casi in cui ci si avvalga della deroga all'installazione di meccanismi di accesso ai piani superiori.

Per quanto riguarda il quesito relativo al 6° atto ispettivo, tenuto conto di quanto formulato in risposta alla 4° interrogazione nel caso prospettato di un edificio costituito da 4 livelli, di cui uno interrato con destinazione d'uso pertinenziale, quale cantine e garage delle sovrastanti unità immobiliari e 3 livelli fuori terra, si ritiene obbligatoria l'installazione dell'ascensore anche nei casi in cui l'interrato non risulti collegato ai piani superiori attraverso una scala condominiale.

Tale obbligo non permane solo nei casi in cui il piano interrato abbia destinazione d'uso estranea alle residenze sovrastanti, e sempre che siano stati assolti i vigenti dettati normativi in merito alla dotazione di spazi obbligatori di pertinenza degli alloggi ed alla loro più idonea ubicazione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta

MAZZOCCHI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso che:

in Budapest (Ungheria) opera l'Istituto Italiano di Cultura diretto dal professor Giuseppe Manica e che nello stesso vi lavorano addetti, personale amministrativo ed ausiliario, nonché alcuni contrattisti locali;

sin dal suo insediamento il professor Manica avrebbe assunto un comportamento persecutorio nei confronti di tutto il personale dipendente, accompagnato da continue minacce di restituzione ai ruoli ministeriali per il personale di ruolo e di licenziamento per il personale contrattista locale;

tale comportamento ha provocato e provoca, tuttora, legittimi risentimenti tra il personale, ma soprattutto uno stato di insopportabile ansietà, tale da indurre i soggetti più sensibili ad assumere, quotidianamente, consistenti dosi di farmaci ansiolitici, nell'intento di sopportare le incessanti vessazioni propinate loro dal focoso direttore, aduso a sconfinare in continue scenate escandescenti che terrorizzano letteralmente i dipendenti in servizio nell'Istituto;

il professor Manica non sarebbe nuovo ad assumere comportamenti vessatori finalizzati alla pretesa, indiscutibile, di sottomettere i propri dipendenti, atteso che sono note all'Amministrazione del Ministero degli esteri le assurde tirannie attuate dallo stesso in altre sedi, ove ha precedentemente operato (Tunisi e Barcellona);

all'epoca in cui ha assunto la direzione dell'istituto di Barcellona, il Ministero degli esteri – Direzione generale delle relazioni culturali – su insistente e circostanziata denuncia dei sindacati, ha promosso una ispezione a conclusione della quale ha ritenuto di dover trasferire alla sede di Budapest il professor Manica, a seguito dello stato di manifesta incompatibilità ambientale, imputabile al suo comportamento assunto pervicacemente nei confronti del personale;

il clima che si registra nell'Istituto di Budapest costituisce grave impedimento all'ordinato e proficuo lavoro istituzionale che rischia di vanificare le finalità tese a diffondere l'immagine dell'Italia, della sua lingua e della sua cultura, in un paese ove si manifesta vivo interesse per le iniziative assunte nel quadro della cooperazione culturale promossa dall'Italia nei paesi della cosiddetta « pentagonale »;

il professor Manica non esiterebbe a rivolgere pesanti accuse e addebiti al personale, anche in presenza di estranei all'Istituto, con l'incresciosa conseguenza di menomare la dignità dei propri dipendenti, ai quali è solito impartire, quotidianamente, disposizioni che vengono contrad-

dette nel volgere di pochi istanti, con l'effetto di disorientare gli esecutori che subiscono continuamente gli strali del proprio superiore, collerico ed imprevedibile e senza alcun rispetto della persona umana –:

se, alla luce di quanto suesposto, l'onorevole Ministro degli affari esteri non ritenga di dover impartire urgenti disposizioni per accertare, mediante ispezione, eventuali responsabilità del direttore dell'Istituto di cultura di Budapest, finalizzata a rimuovere le cause del malessere che colpisce gli operatori ivi in servizio e restituire quel clima di serenità indispensabile ad assicurare la migliore collaborazione tra tutti gli operatori, a salvaguardia dell'immagine dell'Istituto in terra magiara. (4-09038)

RISPOSTA. — *In merito all'ipotesi di promuovere un'ispezione presso l'Istituto di Cultura in Budapest, « al fine di accertare eventuali responsabilità del Direttore dell'istituto di Cultura e di rimuovere le cause del malessere che colpisce gli operatori colà in servizio », si fa presente che una visita ispettiva presso tale Sede è già stata effettuata nel dicembre 1993 (il professore Manica vi si trovava in servizio già dal 4.1.1993).*

Dalla relazione redatta al termine della visita non emersero elementi nel senso descritto dall'interrogazione.

A completamento di quanto sopra esposto, si fa presente che analoghi elementi dI informazione erano stati forniti in relazione all'interrogazione presentata, esattamente negli stessi termini, dal Sen. Campo il 18.10.1994.

In quella occasione, al fine di fornire all'onorevole Ministro elementi relativi alle questioni sollevate dall'onorevole interrogante, questo Ministero aveva provveduto a richiedere valutazioni all'Ambasciata d'Italia in Budapest. Tale rappresentanza, nell'escludere l'esistenza di una qualsiasi incompatibilità tra il Direttore ed il personale in servizio presso l'istituto, sottolineava l'intensa e proficua opera di diffusione e promozione della cultura italiana svolta a Budapest, che non sarebbe stata possibile se non in una atmosfera serena ed improntata ad un encomiabile spirito di collaborazione.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Gardini.

MAZZUCA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio e programmazione economica, delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere – premesso che:

il consiglio di amministrazione della « Rai-Radiotelevisione italiana società per azioni » il 17 settembre 1994 ha nominato direttore responsabile di una delle testate giornalistiche di cui è editrice, precisamente di « Televideo » il giornalista Marcello Del Bosco, che già ricopriva tale incarico;

lo stesso consiglio di amministrazione in data 1° novembre 1994, dopo 45 giorni dalla nomina, ha dispensato dall'incarico il giornalista Marcello Del Bosco ed ha nominato direttore responsabile della testata giornalistica « Televideo » il giornalista Roberto Morrione –:

quali conseguenze finanziarie siano derivate alla « Rai-Radiotelevisione italiana società per azioni » ed ai suoi azionisti dal comportamento evidenziato in premessa, posto in essere dal suo consiglio di amministrazione;

se siano a conoscenza, per le materie di rispettiva competenza, di fatti per i quali l'ente pubblico denominato « Istituto per la ricostruzione industriale » (IRI) e, quindi, il pubblico erario debbano sopportare maggiori oneri in relazione alla vicenda esposta in premessa, a seguito di violazioni di norme recate dal codice civile e dalla legge 15 luglio 1966, n. 604, come modificata dalla legge 11 maggio 1990, n. 108, nonché di norme di cui alla legge 20 maggio 1970, n. 300, e successive modificazioni e integrazioni;

se intendano accertare le motivazioni e le cause del rapido cambiamento di intenzioni del consiglio di amministrazione

della « RAI – Radiotelevisione italiana società per azioni », anche in relazione a notizie di stampa che riferiscono di metodi piuttosto sbrigativi, quali telefonate di pochi secondi e teletrasmissioni in fac-simile, per l'adozione di atti che anche i legali rappresentanti di un ente di diritto privato devono ponderare e motivare. (4-05993)

RISPOSTA. — *Al riguardo si ritiene opportuno premettere che i problemi relativi alla organizzazione e alla gestione del personale RAI rientrano nella esclusiva competenza degli organi societari.*

Ciò esclude qualsiasi possibilità di intervento governativo, in quanto il Consiglio di amministrazione della società opera, ai sensi della legge 14 aprile 1975, n. 103, nel quadro delle direttive e dei criteri formulati dalla apposita commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

Tuttavia, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione su quanto rappresentato dalla S.V. Onorevole non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale ha riferito che il Consiglio di amministrazione, nella seduta del giorno 1° novembre 1994, ha deliberato alcune nomine al vertice delle reti e delle testate radiotelevisive. La direzione di Televideo è stata affidata, nel rispetto della normativa vigente, al dottor Roberto Morrione, il quale successivamente ha ottenuto il consenso da parte della redazione sul piano editoriale che aveva presentato.

La concessionaria ha precisato, inoltre, che per quanto concerne le conseguenze finanziarie derivanti dalla decisione in parola, si tratta di oneri limitati e che rientrano nell'applicazione del contratto nazionale di lavoro giornalistico.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni: Gambino.

MONTECCHI e TURRONI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

il Capo Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna dell'ANAS ha disposto l'esecuzione dei lavori di rifacimento del ponte sul torrente Crostolo, ubicato nel comune di Gualtieri (RE), chiudendo al traffico un tratto della strada statale n. 62;

l'ordinanza emessa il 12 dicembre 1994 è stata inviata al comune di Gualtieri il 15 dicembre, giorno nel quale sono iniziati i lavori di rifacimento;

nessuna informazione e concertazione preventiva sono state fatte da parte dell'ANAS nei confronti dei comuni interessati alle deviazioni del traffico e dell'amministrazione provinciale di Reggio Emilia –:

se i provvedimenti urgenti di spesa giustificano una procedura che esclude la concertazione dei percorsi viari alternativi con le Amministrazioni interessate e l'informazione rivolta alle popolazioni;

se l'ANAS è disponibile a rivedere, in accordo con gli Enti locali, i percorsi previsti dall'ordinanza. Si fa riferimento, in particolare, all'ipotesi alternativa di deviare il traffico proveniente da Parma verso il ponte sul Po Boretto-Viadana (MN) e il successivo tratto viario Viadana-Guastalla;

quando saranno resi esecutivi i progetti contenuti nel piano triennale dell'ANAS relativi alla razionalizzazione viaria del tratto della statale n. 62 che insiste nella provincia di Reggio Emilia;

quali indirizzi intende impartire il Ministro affinché il rapporto tra l'ANAS egli Enti locali territoriali sia improntato alla collaborazione e non, invece, ad azioni formalmente ineccepibili ma sostanzialmente lesive dei poteri e delle funzioni degli amministratori locali. (4-06244)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, l'ANAS rende noto che i recenti eventi alluvionali hanno messo in evidenza oltre che l'inadeguatezza della quota di sottotrave, anche il grave ammaloramento delle strutture portanti del-*

l'impalcato del ponte sul torrente Crostolo, ubicato lungo la S.S. 62 tra i comuni di Gualtieri e Guastalla.

Per consentire la transitabilità del ponte in condizioni di sicurezza l'ANAS ha ritenuto necessario intervenire con il rito della somma urgenza; il che non ha favorito concertazioni preventive ed accordi formali.

È opportuno far rilevare che non sono mancati contatti personali e telefonici con le Autorità locali da parte dell'Azienda che ha subito fatto proprie le indicazioni fornite dai comuni relativamente ai percorsi alternativi che sono stati riesaminati e perfezionati.

Altri provvedimenti sono allo studio per limitare il disagio di ciclisti e pedoni e si prevede che la nuova struttura possa essere agibile entro il corrente mese.

I progetti contenuti nel Piano Triennale dell'ANAS che non hanno carattere di urgenza in quanto non concernono la sicurezza della circolazione, ma soltanto la migliore percorribilità degli itinerari, sono non solo concordati ma anche proposti dalle Autorità Locali.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta

MUZIO e RIZZO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

a gennaio 1992 sono iniziati i lavori per la base di uno spartitraffico sulla strada statale n. 11 Torino-Chivasso, opera ultimata dopo alcuni mesi;

lo spartitraffico si era reso necessario, dopo che per 18 anni si sono verificati incidenti gravi anche mortali;

l'ANAS in quel periodo limitò la velocità a 70 chilometri orari e da allora permane questo limite se pur le cause si sono eliminate con la posa di quest'opera –:

quali siano i motivi che fanno da impedimento a considerare ed a parificare la strada statale n. 11 Chivasso-Torino ad una normale autostrada consentendo così l'elevazione del limite di velocità;

quali misure si intendano adottare perché questo tratto, che ha ormai caratteristiche autostradali, non sia foriero di iniziative sanzionatorie da parte delle forze dell'ordine stante l'attuale limite di velocità;

quali iniziative si vogliano intraprendere di concerto con l'ANAS per evitare, stante la situazione, che molti operatori commerciali preferiscano percorsi alternativi data la lentezza del traffico e la periodicità delle sanzioni che incorrono.

(4-03694)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che la SS. n. 11 nel tratto Torino-Chivasso, a causa di numerosi incidenti causati dall'alta velocita, specialmente in Presenza di nebbia, è stata dotata di uno spartitraffico del tipo New Jersey al fine di evitare il salto di corsia.*

Nonostante tali interventi, si sono verificati altri gravi incidenti causati dall'alta velocità dei veicoli transitanti lungo tale arteria.

Con l'installazione dello sparritraffico la strada, pur rimanendo a quattro corsie (due per ogni senso di marcia) veniva a restringersi e pertanto non rientrava più nelle norme del C.N.R., che prevedono una larghezza di carreggiata di m. 23,50 in totale per i due sensi di marcia.

Per ovviare a tali gravi inconvenienti, il Compartimento/ANAS di Torino ha posto il limite di velocità di 70 Km./h, che verrà mantenuto fin quando non sarà possibile adeguare la carreggiata stradale alle suddette norme del C.N.R., con un costo che si presume ammontante a L. 40 miliardi circa e, pertanto, non sostenibile con i fondi a disposizione per la manutenzione straordinaria delle strade statali.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta

NUVOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

sulla strada statale « 131 », lungo il percorso Portotorres-Campomela, ormai da due anni sono stati sospesi (così almeno

pare) i lavori di messa in opera di uno spartitraffico metallico centrale nella carreggiata;

nella stessa arteria, ormai fino a Cagliari e per circa 200 chilometri, la barriera spartitraffico c'è dappertutto con ciò determinando una notevolissima riduzione degli incidenti mortali, come attestano i dati forniti dalla polizia stradale (il 50 per cento in meno);

non appare giustificata una così lunga sospensione di lavori peraltro già appaltati con la conseguente ingiusta esposizione di coloro che viaggiano lungo il tratto mancante e cioè Portotorres-Campomela a notevoli mortali pericoli soprattutto in caso di scontro frontale;

in questi ultimi anni si sono verificati incidenti mortali per l'assenza di spartitraffico;

in generale tutti gli automobilisti e in particolare quelli di Portotorres che maggiormente vi transitano, hanno diritto ad avere almeno pari condizioni di sicurezza rispetto a chi percorre i tratti già serviti da spartitraffico –:

se non si ritenga indispensabile e urgente intervenire presso l'ANAS onde far riprendere immediatamente i lavori di messa in opera di uno spartitraffico metallico nel tratto Portotorres-Campomela (con gli opportuni accorgimenti per consentire il passaggio degli abitanti) onde prevenire mortali incidenti in una strada estremamente pericolosa per il percorso e per l'alta mole di traffico che vi transita. (4-06866)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che il Compartimento ANAS di Cagliari ha sospeso i lavori di fornitura e posa in opera della barriera spartitraffico sulla SS. 131 nel tratto Ottava-S. Orsola, a seguito di richiesta del comune di Sassari che ha soluzioni alternative meno penalizzanti per gli abitanti delle borgate, i quali avrebbero incontrato notevoli difficoltà nell'utilizzo dei mezzi pubblici, a seguito dell'esecuzione dei lavori.*

In considerazione della complessità degli interventi proposti, è ancora in fase di studio il tipo di intervento più idoneo da attuare in tale tratto.

Per quanto concerne il tratto S. Orsola – bivio Muros, si precisa che per un tratto dell'estesa, di Km. 13 circa, già da tempo si è provveduto alla messa in opera della barriera centrale e che per l'ultimo tratto, bivio Muros-Campomela, dell'estesa di circa 2 Km., si provvederà alla sua chiusura, non appena saranno ultimati i lavori di realizzazione dell'omonimo svincolo a piani sfalsati di « Muros ».

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta

GIOVANNI PACE. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere – premesso che:

l'ANAS ha provveduto ad approntare il progetto di completamento della strada statale 652, denominata « Fondo Valle Sangro », relativamente al tratto tra le stazioni di Civitaluparella e Gamberale;

detta arteria è chiamata ad assolvere ad una importante funzione – come già avviene per il tratto realizzato nella provincia di Chieti (zona Frentana) – sia di supporto allo sviluppo economico delle località interessate, ricomprese in due Regioni, sia di collegamento dei comuni di Fondo Valle con le arterie di grande traffico che è prodromico allo sviluppo di sano turismo cui quei comuni sono evidentemente vocati –:

se risponda al vero la notizia, informalmente pervenuta all'interrogante, secondo la quale il Ministero dei beni culturali e ambientali ha negato l'autorizzazione ad eseguire i lavori di completamento della strada statale 652 « Fondo Valle Sangro » tra le stazioni di Civitaluparella e Gamberale;

nel caso positivo, quali siano i motivi del diniego, tenuto conto che ogni ritardo dell'opera è ritenuto lesivo degli interessi delle relative zone interne notoriamente già disagiate e depresse;

come valuti la delibera 3 marzo 1995 del Consiglio provinciale di Isernia adottata all'unanimità con la quale quel consesso: ha fatto voti al Ministero dei beni culturali e ambientali perché rimuova gli ostacoli che ancora non consentono di approvare i progetti, esaminati favorevolmente dall'ANAS, di completamento della strada statale sopra specificata. (4-08823)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si fa presente che la Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici dell'Aquila, al fine di risolvere positivamente il problema in questione, ha avuto una riunione con i tecnici dell'ANAS e le Autorità locali per concordare le modalità di realizzazione dell'arteria autostradale denominata « Fondo Valle Sangro ».*

Sono state fornite indicazioni per rendere le strutture compatibili con il contesto ambientale.

Attualmente la Soprintendenza è in attesa di una soluzione progettuale che tenga conto delle suddette indicazioni.

Il Ministro per i beni culturali e ambientali: Paolucci.

PASETTO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

si è presa visione del piano di viabilità relativo allo sviluppo delle tangenziali prossimali al territorio del comune di Mantova;

nel punto di svincolo di Virgilio e di Boccabusa esistono ampie aree destinate ad uso commerciale acquisite *in toto* e precedentemente dalla Coop. 7 di Reggio Emilia tramite due Srl e precisamente la Teim per l'area di Virgilio e la Plutonia per quella di Boccabusa;

successivamente, nella zona di Virgilio, è sorto un megacomplesso commerciale già funzionante denominato Ipercoop e collegato sempre alla Coop. 7 di Reggio Emilia, mentre il progetto della Città mercato di Boccabusa (facente riferimento sempre alla stessa società di Reggio Emilia) è al momento in fase di stallo per la sospensione attuata dal TAR di Brescia relativa al proseguimento dei lavori del tratto nord della tangenziale che, grazie ad una variante approvata pochi giorni fa dalla regione Lombardia, con una maggiore spesa di circa 15 miliardi ed un risparmio, da parte di Coop. 7 di circa 3 miliardi, dovrebbe unire il tratto stradale di svincolo con un centro commerciale stesso –:

se l'acquisizione di aree agricole successivamente destinate ad attività commerciali private in funzione di un progetto stradale pubblico non facesse parte di un preciso disegno volto a favorire gli interessi della Coop. 7 di Reggio Emilia;

se vi siano elementi che comprovino connessioni tra partiti politici all'epoca della stesura del progetto al governo del comune e della provincia di Mantova con la Coop. 7;

se questa connessione trovi raccordi anche con atti amministrativi dell'allora presidente della regione Lombardia;

se il piano di viabilità relativo alla città di Mantova, piano che ha determinato l'impossibilità di raggiungere con automezzi la zona commerciale tradizionale del centro per mancanza di parcheggi e di abnorme estensione dell'isola pedonale, non facesse parte dello stesso progetto volto a decentrare le maggiori attività commerciali nel nuovo centro di Boccabusa. (4-03424)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto si comunica che gli interventi relativi alla viabilità nel circondario dell'abitato di Mantova sono stati predisposti negli anni trascorsi a partire dal 1987 e seppur coordinati tra loro non hanno mai fatto parte di un vero e proprio piano della viabilità da parte del Compartimento ANAS di Milano.*

Nel tempo, infatti, si è dato corso ad interventi che hanno fatto parte di piani di interventi aziendali (piano decennale della grande viabilità 1987 e relativi stralci attuativi) seguendo una priorità in ordine ad

esigenze e problematiche strettamente derivate dai fini istituzionali dell'Azienda (collegamenti tra statali ed eliminazione di interferenze con ferrovie e viabilità secondarie).

Gli interventi nel tempo predisposti e previsti non hanno pertanto tenuto conto di particolari esigenze urbanistiche locali e sulle quali l'Azienda non entra nel merito anche in forza del decreto del Presidente della Repubblica n. 616/77 (Intesa Stato-regione), sebbene sia auspicabile che interventi che interferiscono con il territorio debbano quanto meno essere coordinati con le esigenze locali.

Nel caso specifico l'amministrazione provinciale di Mantova, si è fatta carico di coordinare gli interventi previsti sulla viabilità principale, interessanti l'intero territorio provinciale, con enti locali (comuni, Parco del Mincio, Consorzi irrigui etc.).

Non si ritiene pertanto attribuibile all'A.N.A.S. alcun disegno di favore o di ostacolo per quanto attiene agli interventi predisposti e previsti per la Città di Mantova.

Diversamente gli interventi sulla grande viabilità sono di norma finalizzati a non interferire con problematiche locali.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

PECORARO SCANIO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere – premesso che:

l'autostrada A3, Napoli-Salerno, dalle statistiche risulta essere tra le più pericolose d'Italia con una media di 4,81 incidenti per chilometro;

il giorno 26 maggio 1994 sull'autostrada citata si è verificato un incidente, nei pressi del casello Portici-Ercolano, provocato dal crollo di un attraversamento pedonale a causa dell'impatto con un autocarro;

circa un anno e mezzo fa sulla stessa autostrada, sempre nei pressi dello stesso casello, si è avuto un altro grave incidente con le stesse dinamiche;

sempre nei pressi del citato casello esiste un cavalcavia al di sotto dell'altezza *standard* prevista dal codice della strada e la stessa anomalia non viene segnalata agli ingressi dell'autostrada, ma solo con un ridicolo divieto di transito affisso sui pilastri dello stesso, quindi già all'interno dell'autostrada;

in entrambi gli incidenti sono stati coinvolti automobilisti che hanno riporato ferite anche gravi come è accaduto al signor Salvatore Spuriale, ricoverato a tutt'oggi con prognosi riservata –:

quali provvedimenti intendano adottare affinché le Autostrade spa intervengano per normalizzare il citato percorso autostradale al fine di evitare dei veri e propri attentati alla vita degli automobilisti e quali accertamenti civili e penali intendano intraprendere nei confronti dei responsabili. (4-01276)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto ed in particolare in ordine alle misure di sicurezza che si intendono adottare al fine di evitare il verificarsi di ulteriori gravi incidenti sull'A3 Napoli-Salerno, si comunica che l'ANAS ha precisato che l'attuale struttura viaria è perfettamente agibile dall'utenza, qualora vengano osservate le norme del codice stradale e, per quanto riguarda gli interventi migliorativi su detta struttura, che l'autostrada in riferimento fu affidata, sin dagli anni '20, in concessione di costruzione e gestione alla Soc. Autostrade Meridionali.*

Tale concessione è stata rinnovata nel corso dei decenni essendosi accollato alla concessionaria il raddoppio dell'originaria autostrada Napoli-Pompei e il suo prosieguo fino a Salerno nonché la realizzazione di altri interventi straordinari di ammodernamento.

La concessione è scaduta il 31.12.'92 e, allo stato attuale, la Società Autostrade Meridionali ha in gestione l'arteria in regime di « prorogatio » giusta Ordinanza del TAR della Campania n. 412 del 16.2.1993.

Con nota in data 19.7.1994 la Società Concessionaria ha avanzato una ipotesi di interventi urgenti finalizzati alla risoluzione

dei problemi storici che impattano negativamente sulla economia delle zone servite dall'autostrada nella tratta compresa tra Napoli e Castellammare di Stabia.

L'esecuzione di tali interventi, già previsti in un progetto di massima esaminato in esclusiva linea tecnica dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS con voto n. 1073 dell'11.10.89, è condizionata dall'approvazione di un atto aggiuntivo alla Convenzione originaria che dovrà essere scortato da apposito piano finanziario aggiornato, previa emanazione di un decreto ministeriale che recepisca le direttive CIPE diramate ai sensi dell'Articolo 11 della legge n. 498/1992.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

REALE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

l'ANAS per la manutenzione del tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria utilizza 371 lavoratori;

il loro rapporto di lavoro è « precario » e non continuativo –:

quale sia lo « *status* giuridico » di questi lavoratori e se si intenda, per il futuro, dare stabilità al rapporto di lavoro. (4-03266)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si rende noto che l'aspirazione dei lavoratori precari, di essere inseriti in via permanente nei ruoli organici dell'ANAS, non può essere presa in considerazione per la mancanza di apposita normativa in materia.*

La questione, pertanto, può essere risolta solo in sede legislativa.

La temporanea assunzione, invece, deve essere disposta dai singoli Compartimenti ANAS, per un periodo massimo consecutivo di giorni 90 in base a improcrastinabili esigenze, tramite l'Ufficio di Collocamento competente per territorio, il quale può indicare anche personale diverso da quello impiegato in precedenti periodi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

SAIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'ambiente e dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

anche quest'anno, alla fine dell'estate e con il verificarsi delle prime mareggiate, il litorale tra Pescara e Montesilvano è stato in più tratti sconvolto, con gravi danni agli stabilimenti balneari e alla spiaggia che in alcuni tratti, nei pressi di Montesilvano, è stata completamente inghiottita dal mare;

a seguito degli eventi in parola vi è una situazione di pericolo anche per la strada litoranea che congiunge le due città che è spesso sede di traffico intenso;

nel corso degli anni sono stati spesi ingenti quantitativi di denaro per mettere in atto barriere al fine di ridurre l'erosione della costa ma tutte le opere si sono rivelate insufficienti, se non addirittura dannose, come alcuni esperti hanno segnalato –:

se non intenda il Governo mettere in atto iniziative urgenti per valutare le condizioni della costa nel tratto Pescara-Montesilvano ed in altre zone costiere dell'Adriatico ove il litorale sta per essere completamente inghiottito dal mare;

se non intendano espletare accertamenti per valutare la congruità e gli effetti degli interventi sin qui attuati a difesa della costa e che si sono palesemente rivelati inefficaci;

quali provvedimenti intenda mettere in atto il Governo per evitare che il fenomeno si aggravi mettendo anche a rischio l'incolumità di coloro che percorrono la litoranea nelle zone più colpite. (4-04036)

SAIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

in molti punti la costa Adriatica Abruzzese, per motivi legati allo sconvolgimento ambientale avutosi negli ultimi anni, è esposta ad un continuo rimaneggiamento tanto che il litorale, in alcuni tratti, è quasi completamente scomparso

con gravi danni all'ambiente, all'economia locale ed agli operatori turistici;

tale situazione è particolarmente grave nel comune di Francavilla al Mare (CH) ove il mare sta gradualmente inghiottendo ampi tratti di spiaggia;

per combattere tale fenomeno è stata progettata la messa in opera di scogliere frangiflutti, con uno stanziamento relativo di circa 750 milioni, già disponibili allo scopo;

malgrado l'aggravarsi della situazione e l'approssimarsi della stagione invernale che lascia presagire il verificarsi di mareggiate, i lavori non sono stati ancora eseguiti con le comprensibili conseguenze negative per il litorale di Francavilla al Mare –:

per quali motivi i lavori finanziati non sono stati ancora eseguiti;

se non si ritenga opportuno ed urgente intervenire affinché essi vengano subito messi in opera onde prevenire i possibili ulteriori danni ambientali che deriveranno alla spiaggia di Francavilla al Mare dalle prevedibili mareggiate del prossimo inverno. (4-05231)

SAIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per sapere – premesso che:

il tratto di litorale compreso tra i comuni di Silvi Marina (TE), Città Sant'Angelo (PE) e Montesilvano (PE) sta subendo gravissimi danni di ogni tipo che sono stati denunciati più volte attraverso precedenti interpellanze ed interrogazioni;

questi danni si riferiscono sia all'inquinamento del fiume Saline, che proprio in questa zona sfocia nel mare immettendo grandi quantitativi di sostanze organiche ed inquinanti, sia al fenomeno dell'erosione della costa che, causato dagli sconvolgimenti ambientali verificatisi per mano dell'uomo (cementificazioni dei fiumi Saline e Tevo, estrazione di pietre dal loro letto, eccesso di costruzioni sui litorali ecc.), si è addirittura aggravato dopo la messa in posa di barriere frangiflutto che, anziché migliorare la situazione, le hanno peggiorate;

sono incommensurabili i danni che questi fenomeni stanno causando alla economia della zona che, come è noto, è fondata essenzialmente sul turismo;

addirittura nei giorni scorsi ben quattro stabilimenti balneari del litorale di Montesilvano (Bagni Bruno, Azzurra, Nel Pineto e La Vela) sono stati dichiarati inagibili dalla Capitaneria di Porto di Pescara, con i comprensibili danni che ne deriveranno nella prossima stagione estiva ai gestori e agli altri lavoratori impiegati in questi stabilimenti;

una puntuale denuncia viene fatta dalla FAB (Federazione autonoma balneatori) che diede anche una inchiesta su come sono stati utilizzati i notevoli fondi spesi (circa 6 miliardi) a difesa della costa e che, come è evidente, non hanno prodotto nulla di buono;

la FAB denuncia anche il fatto che, onde impedire che venga inghiottita la strada che costeggia il litorale, si stanno ora posizionando dei massi a ridosso della stessa che non tengono alcun conto delle esigenze degli stabilimenti balneari;

critiche profonde a come è stata gestita fino ad oggi la politica di difesa delle coste sono state fatte anche, di recente, della FIBA Confercenti e della Sib-Confcommercio, da forze politiche ed Amministratori della zona, senza però che vi sia stato alcun risultato positivo –:

quali interventi il Governo intenda adottare per far luce nella vicenda, per accertare se e come sono stati fatti fino ad ora gli interventi a salvaguardia delle coste e perché essi si sono rilevati addirittura dannosi;

se non ritenga ormai necessario ed urgente un intervento diretto per impedire che il fenomeno continui ad aggravarsi e per mettere in opera interventi atti a far sì che venga recuperato anche parte del litorale che è stato completamente inghiottito

dal mare; ciò tenendo conto del fatto che fra alcuni mesi inizierà la stagione turistica che, in mancanza di un'azione concreta ed incisiva, verrebbe ad essere seriamente compromessa. (5-05481)

SAIA. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

nei mesi scorsi è stata più volte rappresentata la grave condizione del litorale abruzzese attraverso le interrogazioni del 10 ottobre 1994 n. 4-04036, del 15 novembre 1994 n. 4-05231 e della interrogazione con risposta in Commissione del 20 novembre 1994 n. 5-05481, rimaste puntualmente senza risposta;

in queste interrogazioni si metteva in risalto il grave danno che sta subendo l'intero litorale abruzzese per il quale, nel recente passato, sono stati spesi oltre 110 miliardi senza alcun risultato, anzi con interventi che anziché migliorare la situazione la hanno sensibilmente aggravato;

le recenti mareggiate abbattutesi in questi giorni sull'intero litorale da Vasto-Casalbordino sino a Martinsicuro hanno provocato gravi devastazioni delle spiagge e degli stabilimenti balneari in quasi tutte le cittadine costiere abruzzesi (Vasto, Casalbordino, Torino di Sangro, Francavilla al Mare, Pescara, Montesilvano, Marina di Città S. Angelo, Silvi, Roseto, Martinsicuro ecc.);

tutto ciò ha provocato la devastazione di interi tratti di spiaggia che sono stati letteralmente inghiottiti dal mare e, conseguentemente, gravissimi danni alla economia delle suddette località, fondata prevalentemente sul turismo. Inoltre, le mareggiate hanno danneggiato infrastrutture pubbliche (strade, marciapiedi, banchine, ecc.) e strutture private (stabilimenti balneari) alcune delle quali sono state letteralmente spazzate via dal mare con i conseguenti, irreparabili, danni per i proprietari, alcuni dei quali sono stati buttati nella disperazione, non avendo alcuna possibilità alternativa di lavoro per il futuro;

le cause dei danni sono molteplici e su di esse stanno indagando le Procure territoriali delle rispettive zone di competenza interessate dal fenomeno, le quali sono intervenute per iniziativa autonoma e anche su denunce circostanziate da parte di Associazioni, Sindacati ed Enti vari;

è certo che una delle cause « storiche » del fenomeno, è da ricercare nell'opera continua di cementificazione dei fiumi e di estrazione di materiale vario (ghiaie ecc.) dal loro letto, azione che è stata particolarmente intensa ed incontrollata in fiumi importanti come il Tavo, il Saline, il Pescara, il Sangro ecc.;

altre cause però sono certamente da ricercarsi sulla inefficacia e spesso anche sulla « dannosità » degli interventi che negli ultimi anni sono stati effettuati a difesa delle coste: su questi interventi, in particolare, si appunta ora l'interesse della Magistratura. Infatti, nei vari tratti di mare sono state poste in opera scogliere frangiflutto che non hanno svolto alcuna funzione utile sia perché costituite da materiale non idoneo, sia perché disposte male, sia perché realizzate in modo affrettato e precario, senza essere precedute e supportate da uno studio ed una progettazione adeguati; su tali lavori sono stati in passato individuati anche importanti fenomeni di corruzione, malversazione e sperpero su cui, però, non si è ancora fatta piena chiarezza anche per il persistente colposo disinteressamento del Governo italiano ed anche della regione Abruzzo –:

quali iniziative urgenti intendano mettere in atto a difesa della costa abruzzese e per riparare i gravi danni sin qui causati dalle mareggiate;

quali iniziative verranno prese per andare incontro agli operatori turistici delle varie località abruzzesi danneggiate e, soprattutto, ai titolari di stabilimenti balneari danneggiati dal mare;

se non intendano avviare subito una inchiesta ministeriale volta ad accertare come sono state realizzate le opere sin qui messe in atto per la difesa delle coste, per

quali motivi esse si sono rivelate assolutamente inefficaci e addirittura dannose, se e quali gravi inadempienze sono state commesse e da chi;

se siano ravvisabili reati penali e se vi sono stati fenomeni accertati di corruzione;

quali interventi urgenti verranno adottati per i bacini fluviali abruzzesi che affluiscono nel mare Adriatico e che continuano ad essere cementificati e saccheggiati;

se non si ritengano opportuno nominare una autorità con potere commissariale che possa rapidamente affrontare tutti gli aspetti della questione in modo da rispondere al più presto alle esigenze degli Enti locali e dei cittadini che sono oggi danneggiati dai fenomeni che si sono verificati, autorità che dovrebbe anche individuare tutte le cause del fenomeno in modo da avviare subito un programma a medio e breve termine per il risanamento dei bacini fluviali e della costa abruzzese. (4-06667)

RISPOSTA. — *In risposta alle interrogazioni indicate in oggetto, sulla base di quanto comunicato dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Ancona, si fa presente che gli interventi di difesa della costa eseguiti dal citato ufficio sono sempre stati realizzati dopo attente valutazioni dei luoghi, accurati studi meteo-marini per le condizioni al contorno, una puntuale progettazione e previo parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP.*

In ordine ai danni oggetto delle interrogazioni di cui sopra, causati negli ultimi anni da eccezionali eventi meteo-marini, verificatisi lungo la costa abruzzese, si riferisce che, a seguito di riunioni tenutesi congiuntamente con gli enti e le amministrazioni interessate, detto Ufficio si è sempre attivato tempestivamente affinché si procedesse alla programmazione e realizzazione delle opere di difesa della zona di costa interessata da particolari fenomeni di erosione.

L'Ufficio stesso, compatibilmente con le limitate disponibilità finanziarie, ha realizzato negli scorsi anni numerosi interventi a protezione delle infrastrutture pubbliche, che hanno sempre dato i previsti risultati positivi.

Molto più numerosi sono stati gli analoghi interventi realizzati dalla regione Abruzzo.

Attualmente l'Ufficio OO.MM. di Ancona è in procinto di consegnare entro pochi giorni alle Imprese appaltatrici i lavori di rafforzamento ed integrazione dell'attuale sistema difensivo di Martinsicuro per L. 700.000.000 e i lavori di costruzione di un sistema di scogliere di protezione a Roseto degli Abruzzi per L. 1.870.000.000.

Inoltre, sono in fase di finanziamento da parte di questo Ministero i lavori di costruzione di scogliere soffolte a difesa del litorale di Fossacesia per L. 720.000.000.

Sono in fase di avanzata redazione da parte di detto Ufficio i progetti per il rafforzamento e l'integrazione del sistema difensivo di Francavilla per L. 740.000.000 e di Ortona per L. 800.000.000.

Infine, è in corso di approvazione presso questo Ministero la perizia di L. 200.000.000 di studi, rilievi e modelli matematici per la progettazione del sistema difensivo di Città S. Angelo e Silvi, il cui costo di massima previsto è di L. 2.500.000.000.

Si rappresenta anche che l'Ufficio OO.MM. ha sempre operato ed opera di concerto con la regione Abruzzo, la quale, disponendo di maggiori risorse finanziarie da destinare alla difesa della costa abruzzese rispetto a quelle dell'amministrazione dei LL.PP., ha eseguito ed esegue numerosi interventi di difesa in zone, come ad esempio a Montesilvano, dove non si ravvisa opportuna un'interferenza tra opere della regione e dello Stato, lasciando quindi alla regione stessa ogni responsabilità sulla riuscita degli interventi in quelle zone.

Infine, va considerato che la principale causa dell'erosione costiera è da ricercarsi nel diminuito apporto di materiali inerti da parte dei bacini fluviali abruzzesi, su cui questa amministrazione non ha competenza, essendo bacini a carattere regionale.

Risulta, poi ovvio che qualsiasi opera di difesa della costa, avendo l'effetto di concentrare inizialmente nella zona difesa un maggiore quantitativo di materiali inerti (sabbie e ghiaie), fa sì che si abbia un minore apporto degli stessi materiali nelle zone circostanti, dove è facile che risulti per un certo periodo un saldo negativo tra apporti solidi e materiale eroso.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

SAIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

da molti anni ormai l'ENAS, visto l'aggravarsi delle condizioni del traffico legate al transito di mezzi pesanti all'interno di comuni e zone abitate della Riviera Adriatica, ha approvato e finanziato i lavori per la costruzione di una variante al percorso della SS. 16 – Adriatica per quanto riguarda il tratto che attraversa il comune di Francavilla al Mare (CH);

i lavori erano stati appaltati già da tre anni con procedura d'urgenza;

a seguito dell'approvazione della nuova normativa per la trasparenza sugli appalti, l'esecuzione dei lavori e l'appalto stesso sono stati sospesi;

ciò evidentemente ha comportato gravi inconvenienti tra cui: il protrarsi di situazioni di pericolo, di inquinamento atmosferico e di invivibilità nel comune di Francavilla che, essendo comune turistico, ne riceve anche un consistente danno economico; la lievitazione dei prezzi che potrebbe far sì che la somma stanziata per i lavori non sia più sufficiente a realizzarli; il persistente grave rallentamento del traffico sulla SS. 16, anche per quanto riguarda questo tratto, che rende particolarmente pericoloso, costoso e lento il transito su tutta la statale Adriatica –:

se non ritenga necessario ed urgente rimuovere tutti gli ostacoli che si frappongono ad una rapida soluzione del problema procedendo subito a chiarire la situazione onde accertare se il vecchio appalto era stato esperito regolarmente e legittimamente, e quindi dare il via ai lavori, ovvero procedere subito a nuovo appalto e successiva consegna dei lavori, nel caso in cui si rilevasse che le procedure a suo tempo seguite non obbedivano a criteri di trasparenza e legalità. (4-05233)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che, a seguito dell'approvazione della normativa sulla trasparenza degli appalti, è stato sospeso l'appalto dei lavori lungo la SS. 16 di costruzione della variante di Francavilla al Mare con congiungimento della variante di Pescara alla SS. 263, affidato all'Associazione di Imprese costituita dall'ATI Toto S.p.a., da Tor di Valle Costruzioni S.p.a., dalla S.A.P.A.S.A. S.p.a. e dalla Impresa LONGARINI Alfredo e Figli.*

A causa del ricorso dell'associazione di Imprese suddetta la pratica di affidamento è stata inviata per la valutazione alla apposita Commissione per l'esame del contenzioso per le opere pubbliche istituita presso questo Ministero.

Non appena la detta Commissione farà conoscere il proprio parere in merito, l'ANAS adotterà i conseguenti provvedimenti.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

TARADASH, CALDERISI, VIGEVANO, VITO e STRIK LIEVERS. — *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

la signora Christine Sayadian, cittadina iraniana della comunità armena, riconosciuta nel 1991 dalle autorità americane come rifugiato politico, afferma di essere a capo di un'associazione monarchica istituita 17 anni fa ad Atene e denominata « SHAHIN »;

in seguito alle varie estradizioni dalla Grecia in Iran di associati alla « SHAHIN », alcuni dei quali si ha motivo di ritenere che siano già stati giustiziati dal governo iraniano, la Sayadian, dopo essere stata fermata due volte dalla polizia locale

e avvertendo forte il rischio dell'estradizione, è partita con un documento falso alla volta dell'Italia;

giunta in Italia e non avendo ricevuto alcun aiuto dagli istituti preposti, come l'ACNUR e il CIR, ha vissuto e vive tutt'oggi in condizioni di precarietà, sostenuta esclusivamente dal contributo della Caritas Diocesana e della Lega Internazionale per la difesa dei diritti civili e democratici in Iran;

la Sayadian, dopo aver tentato nuovamente una via d'uscita per raggiungere l'Inghilterra, dove vivono suoi amici e conoscenti, si trova in cattive condizioni psico-fisiche e senza una soluzione politica al suo caso –:

se i Ministri non intendano verificare se esistano le condizioni per far sì che la Sayadian possa essere ufficialmente riconosciuta come rifugiato politico e, pertanto, godere dei benefici di assistenza previsti al riguardo dalla legge;

se i Ministri non intendano far sì che la Sayadian si trovi al più presto in condizioni di poter raggiungere l'Inghilterra, attraverso le procedure e gli strumenti previsti dalla legge. (4-07887)

RISPOSTA. — *In relazione a quanto segnalato dall'Onorevole interrogante circa la cittadina iraniana Christine Sayadian, si fa presente che il caso è stato esaminato attentamente dai Servizi competenti.*

Non risulta che la signora Sayadian abbia presentato domanda di asilo politico in Italia né, d'altra parte, potrebbe essere accolta l'eventuale istanza dal momento che nei confronti della, cittadina iraniana non può trovare applicazione l'Accordo europeo sul trasferimento di responsabilità verso i rifugiati, adottato a Strasburgo il 16 ottobre 1980 e ratificato con legge 30.7.85, n. 438. Ciò in quanto gli Stati Uniti – paese presso il quale la Sayadian avrebbe già ottenuto lo status *di rifugiato politico – non fanno parte del Consiglio d'Europa.*

Altro impedimento alla presentazione dell'istanza per l'ottenimento dell'asilo politico da parte dell'interessata è rappresentato dal fatto che la legge 28 febbraio 1990, n. 39, vieta espressamente tale facoltà allo straniero che « sia stato riconosciuto rifugiato in un altro Stato ».

In conseguenza di quanto sopra non sembrano sussistere le condizioni perché venga attribuito all'interessata lo stato di rifugiato politico. Poiché la Sayadian vuole comunque lasciare il territorio nazionale, potrebbe essere applicato al suo caso il disposto dell'articolo 28 della Convenzione di Ginevra del 1951 che consente agli organi nazionali competenti – nella fattispecie il Ministero dell'Interno – di concedere a rifugiati presenti in Stati non di loro abituale residenza un documento di viaggio ove non lo possano ottenere dal Paese ove hanno residenza regolare.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Gardini.

TONIZZO, CANTARUTTI e CAVALIERE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e della difesa.* — Per sapere:

se i dati relativi alle sezioni ed alle quote del fiume Po (batimetrie), con particolare riferimento al tratto polesano, risultano aggiornati ed in caso di risposta affermativa, a quale data;

quale sia la portata effettiva, nel tratto di Pontelagoscuro, facendo presente il possibile innalzamento dell'alveo del fiume causato da mancato dragaggio nel tratto stesso.

Si avanza l'ipotesi che essendo le suddette quote variate, per le cause sopracitate, l'ondata di piena sarebbe avvenuta con anticipo rispetto alle previsioni dei tecnici del Ministero, rendendo inutili o tardive in tal caso le misure di emergenza predisposte;

quale sia il motivo del mancato adeguamento in altezza rispetto al Ponte sul Po di Maistra ed all'argine principale, del tratto di congiunzione stradale (circa 300 metri) che, sommerso da pochi decimetri

di acqua, ha provocato l'isolamento dell'isola di Cà Venier con disagi per i 2.000 abitanti;

quale sia il piano di emergenza che ha portato a dislocare l'unità navale San Marco nel tratto del Po di Goro, anziché nei tratti più minacciati del Po di Maistra (Porto Tolle) o Po di Levante e le modalità di impiego dell'unità stessa. (4-05127)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che tutti i rilievi che il competente Ufficio Operativo del Magistrato per il Po di Rovigo effettua nell'ambito dei propri compiti istituzionali sono riferiti a capisaldi di livellazione I.G.M. (dell'Istituto Geografico Militare) o di altri enti pubblici ove non esistono capisaldi del genere.*

Gli ultimi dati ufficiali di cui è in possesso il predetto ufficio risalgono all'anno 1984.

Attualmente, sono in avanzato stato di progettazione una nuova livellazione su tutte le arginature ricadenti nel compressorio da collegare ai capisaldi G.P.S. (cioè rilevati con il sistema satellitare del Global Position Sistem) istallati fin dal 1990 ed il rilievo di sezioni trasversali su tutta l'area di competenza.

Le suddette perizie dovranno essere, poi, approvate dal Magistrato per il Po di Parma, cui spetta il compito di reperire i fondi necessari prima di procedere all'appalto.

Dagli atti in possesso del citato Ufficio di Rovigo circa lo sviluppo delle onde di piena sia del 1993 che del 1994 e la cura di deflusso di Polesella posta a 15 Km. a valle in sinistra idraulica di Pontelagoscuro, risulta, sia in termini di portata che di tempo di scorrimento, che nulla è sostanzialmente cambiato rispetto ad eventi di piena eccezionali avvenuti dal 1951 ad oggi.

Si precisa inoltre, che il ponte sul Po di Maistra rientra nella competenza dell'amministrazione provinciale di Rovigo e a tutt'oggi non risultano agli atti dell'Ufficio Operativo di Rovigo progetti di adeguamento da assoggettare al prescritto parere idraulico.

Per quanto concerne la dislocazione della unità navale « S. Marco », il Ministero della Difesa ha fatto presente che l'impiego di tale unità in attività di protezione civile è previsto nella pianificazione della forza di pronto intervento nei casi di pubblica calamità.

La zona di operazione fu individuata in prossimità del tratto di costa ipoteticamente interessato dall'ondata di piena e ricompreso nella zona del delta del Po, con svolgimento di attività ricognitiva, effettuata dalla componente anfibia aerea per accertare e valutare preventivamente le modalità di impiego di uomini e mezzi, nel caso in cui ricorresse la necessità di un concreto intervento.

L'evoluzione favorevole della situazione non ha reso, di fatto, necessario tale intervento, per affrontare il quale l'unità era stata, comunque, adeguatamente preparata ed opportunamente dislocata con l'ordine di effettuare un pendolamento tra il Po di levante ed il Po di Goro, per intervenire più celermente in caso di urgente necessità.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

TREMAGLIA. — *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani nel mondo.* — Per sapere:

se siano a conoscenza della chiusura avvenuta il 4 ottobre 1994 della scuola italiana « G. Marconi » di Rio de Janeiro, e della grave situazione in cui sono venuti a trovarsi gli insegnanti assunti *in loco* dall'ente gestore che, pur non percependo lo stipendio, non possono essere licenziati in quanto la loro liquidazione non è stata depositata secondo le leggi brasiliane;

quali provvedimenti in proposito abbia preso, o intende prendere, il Console generale di Rio de Janeiro nella sua qualità di provveditore agli studi, informato fin dal mese di maggio dal corpo docente della difficilissima situazione economica della scuola, peraltro ubicata nello stesso stabile ove ha sede la nostra rappresentanza consolare. Situazione che sembrerebbe essere comunque già stata a conoscenza delle nostre autorità competenti visto che nel corso del 1993, pur avendo concesso il Ministero un contributo straor-

dinario per la ristrutturazione dei locali scolastici, aveva provveduto a ritirare i docenti da esso assegnati, e in quanto il presidente del COMITES di Rio de Janeiro, che fra le sue competenze istituzionali ha anche quella di collaborare con l'autorità consolare nella tutela di diritti e degli interessi dei cittadini emigrati, è anche componente del Comitato di gestione della scuola, quindi ne conosceva le difficoltà e le irregolarità, così come il coordinatore consolare dell'ufficio scolastico che partecipava all'amministrazione della stessa;

a chi devono farsi risalire le responsabilità della mancata vigilanza su l'andamento di una scuola legalmente riconosciuta, che funzionava nello stabile ove ha sede il Consolato generale d'Italia, per la quale il MAE erogava annualmente contributi in denaro e in materiale didattico-scientifico; mancata vigilanza che dopo l'apertura dell'anno scolastico 1994-1995 avvenuta il 18 agosto senza riunioni preliminari, senza direzione didattica e senza orari, l'ha portata alla chiusura il 4 ottobre;

cosa ne sarà adesso degli alunni che per circa tre mesi l'hanno frequentata, e degli insegnanti che non sono stati dimessi e nemmeno indennizzati dagli stipendi che non ricevono dal mese di giugno;

quale sia l'entità del contributo concesso dallo Stato italiano alla scuola « G. Marconi » di Rio de Janeiro ogni anno, dal 1990 ad oggi. (4-06364)

RISPOSTA. — *La scuola legalmenta riconosciuta « G. Marconi » di Rio de Janeiro, ha cessato la sua attività in data 4 ottobre 1994.*

1. Prima di entrare nel merito delle richieste formulate nell'interrogazione, occorre analizzare le caratteristiche delle istituzioni non statali italiane all'estero con riconoscimento legale.

Le scuole non statali sono istituite da enti o persone fisiche. Lo Stato italiano, che esercita la sua azione tramite il Ministero degli Affari Esteri, provvede nei loro riguardi a riconoscerne giuridicamente l'esistenza quando hanno programmi didattici conformi a quelli italiani, contribuisce per il loro mantenimento mediante l'invio dei sussidi, materiale didattico, contributi e personale di ruolo.

Il Gestore, persona fisica o persona giuridica, assume la responsabilità giuridico-amministrativa della scuola, compresi gli obblighi contributivi e assicurativi nei confronti del personale assunto in loco.

2. Per quanto riguarda la scuola italiana di Rio de Janeiro, il Console Generale, nella sua qualità di Provveditore agli Studi, ha esperito ogni tentativo di salvataggio sia per venire incontro ai desideri dei rappresentanti della collettività italiana, sia per mantenere in vita uno strumento di diffusione della lingua e cultura italiana.

Ha fornito ogni possibile sostegno sia cercando soluzioni per le problematiche locali sia segnalando particolari esigenze al Ministero degli Affari Esteri.

Corrisponde al vero che i docenti della scuola manifestarono nel corso di un incontro con il Console Generale le loro preoccupazioni circa il futuro della scuola. Ed in effetti il Console Generale intervenne affinché il Ministero degli Affari Esteri, per contribuire al risanamento economico della scuola, potesse erogare contributi ordinari e straordinari più elevati rispetto al passato, come di fatto avvenne (v. successivo punto 6).

Nonostante l'impegno da parte del Ministero degli Affari Esteri e del Consolato Generale, il piano di rilancio della scuola non si à realizzato in quanto non sono state trovate soluzioni amministrative e didattiche tra il Presidente dell'Ente gestore e i docenti.

3. Per quanto riguarda la posizione del COM.IT.ES., va precisato che tale organismo ha sempre sostenuto nel corso degli anni la scuola. L'interesse per la scuola « G. Marconi » condusse, infatti, il Presidente del COM.IT.Es., Corrado BOSCO, a far parte del comitato di Gestione, incarico che, al momento della chiusura delle attività didattiche, non ricopriva più, non avendo più figli che frequentassero la scuola.

Circa l'obbligo di tutela dei diritti e degli interessi dei cittadini italiani emigrati, l'attuale Presidente del Com.It.Es. ha reso noto

al Consolato Generale che non vi era stata, da parte degli interessati, alcuna tempestiva comunicazione sugli avvenimenti della scuola e che, prima che la situazione divenisse irreparabile, non vi era stata alcuna richiesta di mediazione.

4. Non corrisponde alla realtà dei fatti l'affermazione secondo cui ci sarebbe stata una mancanza di vigilanza.

La vigilanza à stata svolta sia dal Consolato Generale, sia dal Ministero degli Affari Esteri, tramite le numerose ispezioni disposte nei confronti dell'istituzione a seguito delle quali non poterono mancare inviti alla scuola perché si mettesse in regola sotto il profilo della conduzione amministrativa e didattica.

A seguito dell'ultima ispezione era stata presa, infine, la decisione di revocare il riconoscimento legale al liceo, in quanto non sono stati riscontrati i necessari requisiti amministrativi e didattici, mentre per quanto riguarda la scuola media ed elementare erano state segnalate alcune irregolarità nella organizzazione amministrativa da sanare entro l'anno 1994.

5. Riguardo alla prosecuzione della carriera scolastica degli alunni, si precisa che all'inizio dell'anno scolastico, constatata l'impossibilità del Comitato di Gestione di garantire il regolare avvio delle attività didattiche per l'anno scolastico 1994/95, il Consolato Generale ha avviato tutti gli opportuni contatti con le Autorità scolastiche locali al fine di conseguire la regolarizzazione della certificazione dei curricoli scolastici e consentire l'iscrizione e la frequenza presso le istituzioni scolastiche brasiliane.

In conseguenza di tali contatti, il Consiglio Statale dell'Educazione dello Stato di Rio de Janeiro ha riconosciuto validi, con proprio decreto, gli studi effettuati presso la scuola « G. Marconi » consentendo, in questo modo, il rilascio di certificati di studio validi per l'accesso alle scuole locali.

Il Consolato Generale si è interessato inoltre presso l'ACIB (Associazione che gestisce i corsi di lingua e cultura italiana di cui al D.L. 297/94) ottenendo l'impegno di utilizzare i docenti della scuola nel caso di una eventuale futura disponibilità di cattedre.

6. L'entità dei contributi concessi dallo Stato italiano alla scuola « G. Marconi » dal 1990 al 1994 evidenzia, infine, come negli ultimi due anni, per andare incontro alle difficoltà economiche della scuola, i contributi erano stati sensibilmente elevati.

Cap. 2653 – Contributi in denaro, libri e materiale didattico.

es.fin. 1990 – Lit. 25.000.000;

es.fin. 1991 – Lit. 55.000.000;

es.fin. 1992 – Lit. 4.000.000;

es.fin. 1993 – Lit. 80.000.000;

es.fin. 1994 – Lit. 120.000.000.

Cap. 2552 – Manutenzione ed adattamento degli stabili demaniali ad uso scolastico.

es.fin. 1990 – Lit. 3.400.000;

es.fin. 1991 – Lit. 13.000.000

es.fin. 1992 – Lit. =;

es.fin. 1993 – Lit. 30.000.000;

es.fin. 1994 – Lit. =.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Gardini.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso:

che in Germania vi è la più grande concentrazione di popolazione scolastica italiana di Europa;

che è sentita la necessità di una struttura centrale a livello di Ambasciata che coordini e controlli gli interventi scolastici nelle circoscrizioni consolari;

che tale funzione è stata sempre svolta dall'Ispettore Scolastico presso l'Ambasciata d'Italia a Bonn, il cui posto è da anni vacante, essendo stato il professor Ovidio Dallera trasferito in Svizzera –:

quale siano i motivi che suggeriscono al Ministero di ritardare la nomina di un

nuovo Ispettore, nonostante i tanti solleciti della nostra Rappresentanza diplomatica. (4-07992)

RISPOSTA. — *Come è noto l'assegnazione all'estero del personale ispettivo tecnico della scuola, prevista dall'articolo 626, comma 2, del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, viene disposta previo accertamento di idonei requisiti culturali e professionali e della conoscenza della lingua straniera dell'area di destinazione. Il decreto interministeriale per il reclutamento del predetto personale è già stato firmato dai Ministri competenti (Esteri – Pubblica Istruzione) e trasmesso per il perfezionamento all'Organo di controllo. Successivamente si provvederà a pubblicare tempestivamente sulla* Gazzetta Ufficiale *il bando di indizione delle prove di selezione.*

Si ritiene che le procedure concorsuali possano svolgersi in tempi brevi, dovendosi provvedere al reclutamento di soli tre ispettori tecnici, uno dei quali sarà assegnato all'Ambasciata d'Italia in Bonn.

Da quanto sopra si evince che questo Ministero ha da tempo avviato le procedure per la copertura dei posti vacanti per ispettori della scuola all'estero e che non vi sono pertanto particolari motivi che abbiano indotto l'amministrazione a « ritardare » la nomina dell'ispettore tecnico presso l'Ambasciata d'Italia a Bonn.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Gardini.

TRIONE. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per sapere – premesso che:

nel territorio del comune di Sarno (SA) è in atto già dagli inizi degli anni '60 un intenso e continuo sfruttamento delle risorse idriche sotterranee da parte degli Enti pubblici che hanno realizzato imponenti opere pubbliche di emungimento, tra le quali la captazione delle sorgenti Mercato e Palazzo (Progetto PS 29/8) da parte dell'Agenzia per la Promozione dello sviluppo del Mezzogiorno;

successivamente a tale continuo e notevole emungimento, da alcuni lustri il territorio del comune di Sarno (SA) è interessato da un gravissimo e vistoso fenomeno di « subsidenza » che ha procurato, e continua a procurare, non pochi danni a gran parte del patrimonio edilizio abitativo;

non a caso a seguito di tale fenomeno sono state denunciate ed accertare numerose lesioni ad edifici privati e pubblici, anche di rilevante valore storico quali la chiesa di S. Francesco ed il Palazzo Municipale, che hanno consigliato per alcuni il puntellamento e per altri lo sgombero immediato;

tale fenomeno di « subsidenza » sembra essere presente, se non nelle forme allarmanti già denunciate per il centro abitato della città di Sarno, anche nell'intero territorio della piana dell'agro sarnese;

di tale problema sono stati già a suo tempo interessati il Ministero dei lavori pubblici, la Protezione civile, il Genio civile, il Provveditorato alle opere pubbliche della regione Campania, la regione Campania, la prefettura di Salerno, la Comunità Montana Vallo di Lauro e Baianese, ecc. che hanno riconosciuto non solo la reale esistenza di un pericoloso e costante fenomeno di « subsidenza » sull'intero territorio sarnese, ma anche manifestato una giustificata preoccupazione per la stabilità degli edifici, con possibilità di crolli, e con grave pregiudizio per la pubblica e privata incolumità;

lo stesso Ministero dei lavori pubblici, Direzione Generale della difesa del suolo, con nota prot. 2592 del 19 febbraio 1991 inviata al Provveditorato alle opere pubbliche per la Campania, sezione staccata di Salerno, dava atto che occorreva accertare la correlazione tra le captazioni delle acque nella zona e l'abbassamento del suolo nel bacino di che trattasi con le fessurazioni verificatesi nei fabbricati limitrofi alle sorgenti, invitando, nel contempo, il Ministero della protezione civile ad esa-

minare la opportunità di imporre misure cautelative per la tutela della pubblica incolumità;

si è creato nella popolazione un giusto e preoccupato allarme con grave pregiudizio per il mantenimento dell'ordine pubblico –:

se non ritengano necessario ed urgente intervenire ognuno nell'ambito delle proprie competenze e prerogative per accertare in modo inequivocabile e definitivo la genesi del fenomeno della « subsidenza » che interessa il territorio del comune di Sarno, e della piana dell'agro sarnese, da svariati anni e di programmare in tempi rapidi tutti gli interventi necessari per la salvaguardia della pubblica e privata incolumità, per la difesa del suolo, per la salvaguardia del patrimonio edilizio abitativo, con particolare attenzione di quello di rilevante interesse storico ed architettonico (chiesa di S. Francesco e Palazzo Municipale) e per un più razionale utilizzo del patrimonio idrico del sottosuolo. (4-01764)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che il Provveditorato regionale alle OO.PP. per la Campania – Sezione staccata di Salerno – ha fornito in data 3 marzo 1992, elementi di risposta con una apposita relazione, da cui si evince che quell'Ufficio ha eseguito una ricognizione conoscitiva sia sui fenomeni di subsidenza lamentati dall'amministrazione comunale di Sarno, sia sull'andamento delle falde relativamente agli acquiferi del massiccio carbonatico carso del Pizzo d'Alvano (alimentanti la sorgente Mercato, Palazzo e S. Maria La Foce) e della piana (alimentanti i pozzi destinati prevalentemente ad uso irriguo o industriale).*

Lo studio dell'andamento della falda della piana di Sarno ha evidenziato abbassamenti periodici solo nel trimestre luglio-agosto-settembre in concomitanza dei prelievi per uso agricolo, tacendo registrare per il resto dell'anno un andamento decisamente costante.

Al contrario i rilievi effettuati nel campo pozzi e a valle di questi, non sempre afferenti al substrato carbonatico, hanno rilevato abbassamenti variabili da mt. 1,23 a mt. 0,5 circa, da ascriversi sia alla scarsa ricerca pluviometrica sia a probabili modifiche nei percorsi idrologici sotterranei, dovuti anche a prelievi al di fuori del comprensorio comunale di Sarno.

Quindi le cause del lamentato fenomeno della subsidenza sono da attribuirsi sia alla scarsa piovosità che all'accrescimento della portata acquifera emunta.

Bisogna tuttavia precisare che l'ampiezza e l'entità dei dissesti statici registrati non sempre sono scindibili da quelli prodotti dal terremoto del 1980 e dalle successive scosse sismiche, che hanno contribuito ad alimentare stati fessurativi forniti dal sistema di fondazione adottato (di tipo diretto a muratura) poggiante incautamente sui sedimenti di piana ricoprenti il substrato calcareo.

L'area interessata dai dissesti lamentati è molto vasta e comunque non limitata alla località Cerola (in particolare Via Falcioni) ma si estende a tutta l'area urbana compresa tra i capisaldi delle sorgenti Cerola e S. Maria della Foce (es. Chiesa di S. Francesco).

Considerata la complessità del fenomeno segnalato, l'Ufficio regionale di Salerno promuove spesso delle conferenze di servizi per coordinare le attività poste in essere dalla molteplicità degli enti interessati, al fine di:

1) seguire i quadri fessurativi da tenere adeguatamente sotto controllo, allo scopo sia di distinguere i dissesti sismici da quelli dovuti alla subsidenza sia di controllarne nel tempo l'evoluzione attraverso misurazioni certe;

2) provvedere ad uno studio più approfondito sulle interrelazioni esistenti tra regime pluviometrico, andamento della falda nel substrato calcareo ed entità degli emungimenti operati e da realizzare;

3) effettuare un censimento degli emungimenti nel bacino in esame con precisa indicazione delle portate emunte.

In particolare il predetto Ufficio ha suggerito che nei disciplinari di concessione di derivazione d'acqua o di autorizzazione sia

prescritta l'installazione di misuratori di portata con registrazione continua delle misure al fine di avere dati certi e continui.

*Per ciò che concerne il soggetto beneficiario delle concessioni di grande derivazione relative alle sorgenti in esame, esso è da individuarsi nella regione Campania, che attualmente gestisce l'utilizzazione idrica degli impianti realizzati dall'*ex *Cassa per il Mezzogiorno.*

Pertanto e compito di tale regione verificare la compatibilità dei prelievi in corso, da essa gestiti, nonché fornire dettagliate indicazioni sulle captazioni in atto e su quelle programmate, per le quali ultime siano in corso i relativi lavori di costruzione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

TURRONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

l'Assessorato per la programmazione, pianificazione e ambiente della regione Emilia Romagna ha reso noto nei giorni scorsi di aver dato alle stampe i volumi relativi al « Rischio sismico di edifici pubblici »;

tali testi costituiscono il punto di approdo di un notevole impegno e lungo lavoro in cui sono risultati coinvolti operatori di ricerca (di diverse sedi universitarie) afferenti al Gruppo Nazionale per la Difesa dai terremoti (GNDT), del CNR, funzionari regionali e una ventina di giovani tecnici assunti a tempo determinato nell'ambito dell'apposito « progetto finalizzato »;

la significativa esperienza svolta, resa possibile anche per un'intesa iniziale con il Dipartimento della Protezione Civile, mette oggi in grado, per i risultati raggiunti, di:

poter cominciare ad impiantare, su basi di conoscenza puntuale, una politica di prevenzione sismica a partire dagli edifici pubblici;

valutare l'opportunità, a fronte di una metodologia ormai acquisita e verificata sperimentalmente, di estendere l'indagine ad altre tipologie di opere pubbliche (ad esempio alle reti viarie ed infrastrutturali in genere) nonché a tutto il patrimonio edilizio (soprattutto nei piccoli centri dove, molto spesso, non ci sono radicali differenze di tipologie strutturali tra pubblico e privato) delle zone sismiche del Paese;

ottimizzare a tal fine il ruolo dei Servizi tecnici nazionali per gli aspetti sia di trasferimento della ricerca e interazione con le strutture di ricerca che di rapporto con strutture regionali e altre strutture periferiche della Pubblica amministrazione;

promuovere conseguenti progetti occupazionali, già di per se qualificanti per lo svolgimento dell'indagine conoscitiva, ma ancora più significativi se, dopo la costruzione delle « graduatorie di rischio e delle connesse stime » (dei danni attesi oltre che degli interventi che quei danni possono eliminare o ridurre drasticamente), potessero diventare rapportabili con decisioni e scelte per la programmazione di interventi di prevenzione;

affermare criteri di aggancio con tutta la « politica della casa » ed in particolare con la « politica del recupero », avendo consapevolezza di dover fare comunque avanzare, anche rispetto agli obiettivi di riduzione del rischio sismico, una unitarietà di interventi di recupero in cui gli aspetti strutturali non sono a sé stanti ma coniugati con altri aspetti relativi al risanamento igienico, al recupero funzionale, alle esigenze urbanistiche di conservazione dei valori tipologici e architettonici –:

se non ritengano di dover assumere iniziative, anche in rapporto con le regioni interessate da zone riclassificate sismiche per una corretta individuazione di priorità, procedure e risorse, al fine di impiantare un solido metodo di programmazione e di interventi basato sull'integrazione funzionale dei diversi ambiti di competenza: statale, regionale e comunale;

se il Governo non intenda impegnarsi seriamente in rapporto alle previsioni già contenute nella legge finanziaria per il 1994 e all'esigenza di definizione di norme nazionali per la prevenzione sismica.

(4-06339)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che questo Ministero concorda con la necessità di dare attuazione su scala nazionale ad una pianificazione degli interventi volti alla prevenzione del rischio sismico, a partire dagli edifici pubblici.*

La legge 2 febbraio 1974 n. 64, relativa a provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche, affida a questo Ministero le incombenze normative connesse alla classificazione sismica del territorio ed all'emanazione di apposite norme tecniche per le costruzioni e l'aggiornamento delle stesse.

Nell'ambito della propria competenza, questo Ministero ha provveduto, mediante specifici decreti, alla classificazione sismica della gran parte del territorio nazionale, attribuendo, per ciascun comune, valori del grado di sismicità in relazione alle caratteristiche di rischio sismico evidenziato.

Per quanto attiene alla normativa tecnica, sono state emanate (con decreto ministeriale 3/3/75 e successivamente con decreto ministeriale 3/6/81, decreto ministeriale 19/6/84, decreto ministeriale 29/1/85 e decreto ministeriale 24/1/86) prescrizioni per una corretta progettazione ed esecuzione delle nuove costruzioni e degli interventi sugli edifici esistenti.

Particolare rilievo assumono proprio le disposizioni inerenti agli interventi di adeguamento e di miglioramento che, riferiti essenzialmente alla salvaguardia del patrimonio edilizio esistente, sono volti a conseguire un livello di sicurezza, nei confronti del sisma, idoneo in relazione al tipo di intervento da realizzare sull'edificio esistente.

Tali interventi di adeguamento o di miglioramento sismico, com'è noto, devono essere eseguiti obbligatoriamente sugli edifici, tanto pubblici che privati, quando si effettuino interventi di ristrutturazione, ampliamento, sostituzione di parti strutturali, ecc.

Recentemente il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha predisposto ed approvato un complesso e delicato aggiornamento del quadro normativo, nell'ambito del quale con la dovuta gradualità, sono state ampliate le metodologie di calcolo e verifica delle costruzioni ricadenti in aree classificate sismiche.

Le summenzionate disposizioni normative costituiscono, oltre che un riferimento culturale, tecnico e scientifico, anche un concreto strumento metodologico ed operativo per la programmazione, formazione, attuazione e monitoraggio di un qualificato ed organico programma di interventi finalizzato alla prevenzione sismica.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

VALENSISE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere – premesso che:

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la A3, gestita dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS), serve notoriamente sei province di tre regioni, oltre la Sicilia, smaltendo volumi di traffico notevolissimi che impongono continue e tempestive operazioni di piccola manutenzione e di soccorso;

tali operazioni sono realizzate da circa 350 precari attraverso squadre di emergenza funzionanti 24 ore su 24;

nel 1982, con legge (articolo 17 della legge 4 marzo 1982, n. 65), i precari dell'epoca furono inquadrati nei ruoli dell'ANAS, mentre i precari ulteriormente formatisi sono colpiti dalla stipulazione della legge finanziaria 1994, che fa obbligo a tutte le aziende di Stato, e quindi anche all'ANAS, di non assumere personale precario per oltre novanta giorni, il che costituisce un oggettivo limite per le esigenze di piccola manutenzione e di soccorso dell'autostrada A3 che rimane sguarnita di squadre di emergenza quando i precari hanno raggiunto le novanta giornate lavorative;

di recente il problema è stato rappresentato dai precari in parola anche attraverso agitazioni registrate dalle autorità prefettizie che hanno illustrato la necessità di utilizzazione permanente dei precari sia per garantire all'utenza dell'A3 ampie e permanenti condizioni di sicurezza, sia per non disperdere, avvalendosene stabilmente, le esperienze e la specializzazione dei lavoratori precari dell'ANAS –:

quali urgenti iniziative si intendano adottare o promuovere per risolvere positivamente, nell'interesse dell'utenza e della stessa ANAS, l'aspirazione dei precari con oneri finanziari certamente contenuti rispetto a quelli derivanti da non tempestivi interventi di piccole manutenzioni in una struttura autostradale ad alta intensità di traffico e, quindi, ad alta e costante usura. (4-02992)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto, si rende noto che l'aspirazione dei lavoratori precari, di essere inseriti in via permanente nei ruoli organici dell'ANAS, non può essere presa in considerazione per la mancanza di apposita normativa in materia.*

La questione, pertanto, può essere risolta solo in sede legislativa.

La temporanea assunzione, invece, deve essere disposta dai singoli Compartimenti ANAS, per un periodo massimo consecutivo di giorni 90 in base a improcrastinabili esigenze, tramite l'Ufficio di Collocamento competente per territorio, il quale può indicare anche personale diverso da quello impiegato in precedenti periodi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

ZACCHERA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e navigazione.* — Per sapere – premesso che:

da molti anni sono in corso lavori di consolidamento, ripristino, allargamento e sistemazione in generale della strada statale n. 549 della Valle Anzasca da Piedimulera a Macugnaga (provincia del Verbano-Cusio-Ossola);

si è ancora lontani da una conclusione degli stessi lavori in numerosi punti della statale, alcuni dei quali di evidente pericolosità;

la strada statale n. 549 è di notevole percorrenza sia da parte dei residenti che soprattutto dal traffico turistico estivo ed invernale –:

se sia stato predisposto un piano generale e definitivo dei lavori in essere e se sia quantificabile un loro importo finanziario ed un loro termine;

se nell'affrontare i lavori siano state tenute in considerazione le obbiettive emergenze sia dal punto di vista della sicurezza che della viabilità;

se non ritengano i Ministri interrogati di dover organizzare un incontro tra i competenti ministeri, l'ANAS e le autorità locali al fine di un reciproco chiarimento sui tempi ed i modi di ultimazione dei lavori. (4-01466)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che l'ANAS ha finanziato, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, i lavori lungo la S.S. n. 549 di« MACUGNAGA » rispettando le necessità e le urgenze che si sono venute a creare lungo tutto il suo tracciato.*

In relazione alle esigenze dell'intera viabilità statale ed alle disponibilità finanziarie ulteriormente ridotte dai recenti provvedimenti sarà predisposto un piano dei lavori programmabili lungo la S.S. n. 549.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

ZELLER, BRUGGER, WIDMANN e CAVERI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere – premesso:

che la corte Costituzionale Croata, nei giorni scorsi ha bocciato alcune norme dello Statuto regionale istriano;

che gran parte delle norme in questione riguardano l'autonomia della minoranza italiana;

che pur avendo ammesso il concetto di autonomia, la Corte stessa lo ha poi svuotato di ogni sostanza non prevedendo il bilinguismo né un riferimento al precedente *memorandum* d'intesa fra l'Italia e la Croazia sullo *status* della minoranza e concedendo una ben scarsa autonomia fiscale;

che alla luce di quanto sopra si deve constatare che la Croazia, pur continuando a parlare di « Europa », si sta incamminando, invece, verso un sempre più accentuato centralismo;

che l'Associazione per i popoli minacciati e l'Associazione Culturale Italia-Croazia-Bosnia hanno denunciato con forza la decisione della Corte agli organi di stampa –:

se il Ministro non ritenga opportuno di intervenire presso le autorità della Croazia per riportare equilibrio tra i suoi abitanti con particolare riferimento alla minoranza di lingua italiana ottemperando allo spirito europeo che dovrebbe improntare le nuove politiche dando uguale riconoscimento ai diritti di tutti coloro che vivono su uno stesso territorio. (4-07331)

RISPOSTA. — *Il Governo italiano ha accolto con viva preoccupazione la decisione con cui la Corte Costituzionale della Repubblica di Croazia il 2 febbraio scorso ha abrogato totalmente o parzialmente il contenuto di 18 dei 36 articoli dello Statuto della Contea Istria, alcuni dei quali recepivano parte dei diritti acquisiti dalla minoranza italiana, ed ha negato che il Memorandum del 1992 esplichi effetti giuridici sul piano interno.*

Da parte italiana tali preoccupazioni sono state rappresentate all'Ambasciatore croato in Roma già all'indomani della pubblicazione della sentenza e si è poi proceduto ad un'attenta analisi delle conseguenze della stessa in occasione della riunione della Commissione Mista bilaterale del 4 marzo scorso, allorché nel ribadire le preoccupazioni, l'Italia ha sollecitato assicurazioni sull'applicazione del Memorandum del 1992.

Il comunicato congiunto emesso al termine della predetta riunione fa esplicito riferimento all'impegno croato al mantenimento dell'attuale livello di protezione ed a garantire i più elevati standards *di tutela; viene inoltre riaffermata la validità del Memorandum del 1992, i cui principi troveranno attuazione nell'accordo bilaterale in corso di negoziazione. L'Italia considera con soddisfazione il risultato conseguito, pur riservandosi di verificare in concreto la posizione croata in occasione dei prossimi incontri negoziali.*

È comunque evidente che l'atteggiamento croato in materia di tutela dei diritti umani e delle minoranze rappresenta un importante elemento di valutazione cui fare riferimento nel quadro del processo di graduale avvicinamento della Croazia alle strutture politiche ed economiche europee.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Scammacca del Murgo e dell'Agnone.

ZENONI e BISTAFFA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere – premesso che:

nel comune di Varallo Pombia, in località « Preia Vizza », contigua alla strada statale n. 32, di fronte alla nuova area industriale, sono stati effettuati lavori di sbancamento terra nel corso di una costruzione di un muro perimetrale di recinzione con calcestruzzo e rete metallica –:

se l'area sia soggetta alle leggi ambientali, con particolare riferimento alla legge Galasso del 28 agosto 1985, n. 431, e alla legge del 29 giugno 1939, n. 1497 e in caso affermativo se esiste copia di autorizzazione;

ovvero nel caso in cui l'area in oggetto non fosse subordinata all'applicazione delle suddette leggi, se la copia di procedura di calcolo degli oneri di urbanizzazione, ivi incluso l'atto di impegno

unilaterale e la copia della concessione edilizia siano da considerarsi corretti;

quale sia l'esatta destinazione urbanistica dell'area « Preia Vizza ». (4-02365)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che la Ditta Azienda Agricola « La Ghirlandina » Srl – con sede in Via Marazzo 70 – Borgoticino, ha richiesto al Compartimento ANAS di Torino l'autorizzazione a costruire una recinzione lungo la S.S. n. 32 « Ticinese » dal Km 26 + 485 al Km 26 + 625 lato sinistro, ai fini del rispetto delle norme del codice stradale.*

Dopo apposita istruttoria tecnica il Compartimento stesso ha emesso l'autorizzazione n. 24026/94 in data 20/09/94 che è subordinata al rispetto di leggi e regolamenti urbanistici e ambientali.

Si precisa, al riguardo, che il mancato rispetto di leggi e regolamenti in materia urbanistica e ambientale rientra nella competenza delle amministrazioni comunali e che il Compartimento nel tratto in argomento non ha eseguito alcun lavoro.

Il Ministro dei lavori pubblici: Baratta.

Stabilimenti Tipografici Carlo Colombo S. p. A.

Stampato su carta riciclata ecologica

ALB12-190
Lire 2500