

196.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|---------------|---|---------------|
| Risoluzione in Commissione: | | Interrogazioni a risposta scritta: | |
| Renzulli | 7-00227 11441 | Vito | 4-15140 11451 |
| Interpellanze: | | Vito | 4-15141 11451 |
| Tassi | 2-00814 11443 | Bonino | 4-15142 11452 |
| Soriero | 2-00815 11443 | Rutelli | 4-15143 11452 |
| Tassi | 2-00816 11445 | Rutelli | 4-15144 11453 |
| Interrogazioni a risposta orale: | | Fragassi | 4-15145 11453 |
| Pappalardo | 3-01070 11447 | Lauricella Angelo | 4-15146 11454 |
| Bolognesi | 3-01071 11447 | Pappalardo | 4-15147 11455 |
| Interrogazioni a risposta in Commissione: | | Pappalardo | 4-15148 11455 |
| Borghesio | 5-01303 11449 | Pratesi | 4-15149 11455 |
| Sbarbati Carletti | 5-01304 11449 | Sollazzo | 4-15150 11456 |
| Anghinoni | 5-01305 11450 | Buontempo | 4-15151 11457 |
| Pappalardo | 5-01306 11450 | Buontempo | 4-15152 11457 |
| | | Bisagno | 4-15153 11457 |
| | | Parlato | 4-15154 11458 |
| | | Parlato | 4-15155 11459 |
| | | Scalia | 4-15156 11461 |

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.

XI LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DELL'11 GIUGNO 1993

| | PAG. | | PAG. | | |
|--|---------|-------|--------------------|---------|---------|
| Parlato | 4-15157 | 11462 | Melilla | 4-09090 | XXII |
| Palermo | 4-15158 | 11462 | Nencini | 4-09492 | XXIII |
| Torchio | 4-15159 | 11463 | Palermo | 4-12803 | XXIV |
| Mussolini | 4-15160 | 11463 | Parlato | 4-00312 | XXV |
| Mussolini | 4-15161 | 11464 | Parlato | 4-01440 | XXVIII |
| | | | Parlato | 4-02237 | XXIX |
| | | | Parlato | 4-04269 | XXX |
| | | | Pasetto | 4-05219 | XXXI |
| | | | Patuelli | 4-04172 | XXXI |
| | | | Patuelli | 4-08166 | XXXII |
| | | | Pieroni | 4-08806 | XXXII |
| | | | Pieroni | 4-09553 | XXXIII |
| | | | Piscitello | 4-07662 | XXXV |
| | | | Rapagnà | 4-01584 | XXXVI |
| | | | Rebecchi | 4-07274 | XXXVII |
| | | | Ronchi | 4-09829 | XXXVIII |
| | | | Ronzani | 4-05854 | XLJ |
| | | | Rossi Oreste | 4-10860 | XLII |
| | | | Russo Spina | 4-12676 | XLIII |
| | | | Rutelli | 4-11272 | XLIV |
| | | | Santonastaso | 4-04305 | XLVI |
| | | | Servello | 4-06032 | XLVII |
| | | | Tassi | 4-00538 | XLVIII |
| | | | Tassi | 4-00653 | XLVIII |
| | | | Tassi | 4-00788 | XLIX |
| | | | Tealdi | 4-06679 | L |
| | | | Torchio | 4-06960 | L |
| | | | Tremaglia | 4-08495 | LI |
| | | | Tremaglia | 4-09178 | LI |
| | | | Turroni | 4-02977 | LII |
| | | | Valensise | 4-01009 | LIV |
| | | | Valensise | 4-09961 | LXI |
| Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza: | | | | | |
| Boato | 4-04862 | III | | | |
| Bolognesi | 4-07315 | III | | | |
| Borri | 4-04489 | IV | | | |
| Butti | 4-08383 | IV | | | |
| Caprili | 4-05813 | V | | | |
| De Benetti | 4-07823 | VII | | | |
| De Benetti | 4-14241 | VIII | | | |
| Dosi | 4-08479 | IX | | | |
| Felissari | 4-09910 | X | | | |
| Ferrari Francesco | 4-03421 | XI | | | |
| Fortunato | 4-11479 | XII | | | |
| Goracci | 4-05343 | XII | | | |
| Goracci | 4-06184 | XIII | | | |
| Imposimato | 4-04758 | XIV | | | |
| Lento | 4-03908 | XV | | | |
| Lucchesi | 4-07795 | XVI | | | |
| Mancini Gianmarco | 4-03239 | XVI | | | |
| Marenco | 4-03902 | XVII | | | |
| Marenco | 4-06823 | XVII | | | |
| Marenco | 4-07400 | XVIII | | | |
| Marenco | 4-10758 | XIX | | | |
| Matteja | 4-09263 | XX | | | |
| Melilla | 4-04313 | XXI | | | |
| Melilla | 4-08673 | XXII | | | |

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La XII Commissione,

premesso che:

il problema della lotta ai topi, in particolare di quelli appartenenti alle specie oggi prevalenti nelle aree urbanizzate (*Rattus rattus*, *Rattus norvegicus*, *Mus Musculus*) non è limitato certamente a piccole zone con situazioni diversificate;

da alcuni decenni infatti vi è un notevole fervore nella ricerca di raticidi sempre più micidiali. Tuttavia la preoccupazione essenziale è stata finalizzata ad una utopistica eradicazione del fenomeno, piuttosto che ad un controllo dello stesso. Questo atteggiamento ha ottenuto il risultato di esercitare una enorme pressione selettiva, con la conseguenza diretta della comparsa di popolazioni murine resistenti a gran parte dei raticidi presenti oggi sul mercato. Queste popolazioni hanno infatti maturato una incredibile capacità di adattamento ed acquisito un patrimonio genetico tale da rendere spesso scadente qualsiasi intervento o comunque da condizionare risultati assolutamente sproporzionati in senso negativo rispetto alle risorse impiegate;

la dimensione del problema appare in tutta la sua gravità quando si pensi alla grande prolificità di questi animali: una sola coppia di ratti può, nel giro di un anno, avere oltre ottocento discendenti. Una stima, chiaramente approssimativa per difetto, indica che in Europa vi sarebbe un ratto per ogni abitante;

oltre ai danni alimentari, che secondo l'Organizzazione mondiale della sanità ammonterebbero a trentatré milioni di tonnellate di cereali annualmente divorate dai topi, questi animali sono da sempre vettori, diretti ed indiretti, di pericolose malattie per l'uomo e per gli animali utili al suo sostentamento;

tra questi quadri morbosi vanno sicuramente ricordati la salmonellosi, la rabbia, il tifo murino, la leptospirosi itteroemorragica, alcune zoonosi come la febbre aftosa, la polmonite contagiosa e le malattie croniche respiratorie;

preso atto di quanto sopra ed avuto conto della gravità del problema, particolarmente presente in alcune aree urbane;

ritenuto che le pubbliche amministrazioni debbano avere una parte decisiva nella lotta a questa vera e propria « bomba biologica »;

ravvisato che la conoscenza del vettore che si vuole combattere, della sua biologia e della sua sistematica, nonché dell'ecologia e delle condizioni ambientali predisponenti all'infestazione è elemento fondamentale per il successo della lotta a questi roditori;

individuato che l'obiettivo finale non deve certamente essere l'eliminazione del vettore (troppo costosa e quasi mai ottenibile) bensì un suo adeguato controllo;

accertato che qualsiasi intervento in tal senso non può e non deve essere condotto in maniera disorganica ma deve essere basato su precisi concetti di pianificazione territoriale e di programmazione territoriale tenendo quindi anche conto dei periodi dell'anno e dei cicli riproduttivi,

impegna il Governo

ad attivarsi ed attivare e coordinare le varie amministrazioni secondo le seguenti indicazioni operative:

azione preventiva essenziale mirante a bloccare l'accesso dei topi agli alimenti attraverso una adeguata raccolta dei rifiuti, sbarramenti meccanici od elettrici nei magazzini alimentari o dispense: questi sono gli strumenti più efficaci per circoscrivere con mezzi naturali, la popolazione murina;

impiego di raticidi, da affidarsi a personale qualificato, tenendo anche conto che si tratta di un mezzo di scarso valore

se non accompagnato dai provvedimenti di cui sopra, data la rapidità con cui le generazioni di questi animali si riproducono;

educazione igienico-sanitaria ed ecologica dei cittadini che è essenziale ogni qualvolta si inizia un simile processo: deve evitare infatti l'abbandono di rifiuti nelle strade, nei fossi e nell'ambiente in genere; deve inoltre, trattandosi di campagne con esche avvelenate, provvedere a far sì che tutti siano informati del programma e dei

rischi per le possibili forme di intossicazione che ne possano venire sia all'uomo sia agli animali domestici, per prevenire qualsiasi tipo di incidente;

inserimento di uno specifico progetto per la lotta ai topi nei programmi di prevenzione ed igiene pubblica realizzati dalle regioni con finanziamento vincolato nell'ambito del Fondo sanitario nazionale.

(7-00227)

« Renzulli ».

* * *

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

i motivi politici che hanno spinto il Ministro ad « aprire un'inchiesta » sulle assurde accuse di sevizie ai nostri valorosi paracadutisti che si sono guadagnati sul campo, in Somalia, la simpatia di tutti, operando con sagacia e coraggio, agli ordini di un buono stratega, che ha applicato le giuste tattiche antiguerriglia se ha consentito, non più tardi di qualche giorno fa, alla loro capacità bellica di salvare tanti « caschi blu » pakistani assediati dai guerriglieri del cosiddetto « generale » Aidi, indicato dalla « nostra stampa » come uno dei « signori della guerra » (si fa per dire !);

come mai la stessa radio e televisione di Stato parli di « incaprettamento » dei guerriglieri catturati, dimenticando che l'incaprettamento « di mafiosa tradizione », porta a sicura morte, mentre non è stato così per nessuno degli arrestati;

come mai non è stato dato il giusto spazio e la doverosa diffusione alle dichiarazioni del generale Loi comandante le nostre truppe che aveva spiegato chiaramente come la legatura era per essere sicuri di evitare reazioni dopo la cattura, e, quindi, per dovere di sicurezza e tutela dei nostri ragazzi, che, non dimentichiamolo, sono là a rischiare la pelle anche per i tanti errori dei nostri governi e dei ministri socialisti, in merito al vero e proprio scandalo della cosiddetta cooperazione con i paesi del terzo mondo;

i motivi per i quali il Governo, che pure deve avere notizie dirette dai comandi non abbia ritenuto il dovere di

smentire immediatamente le ignobili calunnie dei soliti « piagnoni » e cacciatori, spesso inventori di « scandali » così numerosi, specie nella solita sinistra « pacifista » a senso unico;

se, per caso, qualcuno dei catturati abbia avuto conseguenze rilevanti per la tecnica di legatura e di messa in condizioni di non nuocere che la solita stampa « di regime » indica come « incaprettamento ». Tra l'altro risulta che l'incappucciamento dei prigionieri è stato fatto per garanzia e sicurezza per non consentire loro di rendersi conto del percorso e del trasporto e delle difese dei luoghi ove venivano custoditi, prima di essere assicurati alla giustizia;

se non sia caso di elevare preciso e speciale encomio ai nostri ragazzi in armi, del glorioso corpo dei paracadutisti per essere riusciti sino ad oggi ad operare con competenza, salvando addirittura quei « caschi blu »;

se non sia caso che il Governo faccia un comunicato di solidarietà, diffondendolo anche alla nazione perché proprio in questi momenti sta aggravandosi il quadro bellico della zona, tant'è che è notizia proprio dell'ultima ora dell'invio dagli Stati Uniti d'America, di gruppi degli speciali e munitissimi elicotteri antiguerriglia, indicati come vere e proprie fortezze volanti, cosa che la dice lunga sulla gravità della situazione in cui operano i nostri paracadutisti.

(2-00814)

« Tassi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

in seguito alla sospensione delle operazioni elettorali nei tredici comuni del Vibonese, il Prefetto di Catanzaro ha disposto il commissariamento degli stessi

comuni in base all'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 570;

in questa vicenda, che ha avuto forte rilievo sulla stampa e nell'opinione pubblica nazionale, non è risultato affatto lineare il comportamento tenuto dalle strutture competenti del Ministero degli interni;

né il Ministro competente né i Sottosegretari di Stato per l'interno, tra i quali il senatore Antonino Murmura, eletto nel collegio di Vibo e residente in quella città, hanno assunto alcuna iniziativa tesa a tutelare la legittima attività delle autonomie locali interessate;

appaiono necessari chiarimenti in ordine all'ipotesi, paventata da alcuni sindaci dei comuni commissariati, che lo scioglimento di quei consigli comunali in qualche misura agevoli determinate formazioni politiche;

considerato inoltre che:

1) a norma dell'articolo 125 della Costituzione (esplicitamente richiamato dall'articolo 1 della legge) l'ordinamento delle autonomie locali è ormai fondato sui principi fissati dalla legge n. 142 del 1990, che a sua volta ha prodotto l'abrogazione di tutte le disposizioni precedenti « con essa incompatibili » (articolo 64, comma 2); dalla legge n. 142 del 1990 si devono pertanto desumere i principi generali relativi alla gestione commissariale degli enti locali;

2) l'articolo 31, comma 3 ha stabilito il principio generale della continuità dei consigli comunali e provinciali fino all'elezione dei nuovi (« i consigli durano in carica sino all'elezione dei nuovi, limitandosi, dopo la pubblicazione del decreto di indizione dei comizi elettorali, ad adottare gli atti urgenti ed improrogabili »), principio che innova rispetto alla precedente disciplina, giacché l'articolo 8 del

decreto del Presidente della Repubblica 570 del 1960 prevedeva che i consigli esercitassero le loro funzioni solo fino al quarantesimo giorno antecedente alla data delle elezioni per la loro rinnovazione;

3) la legge ha espressamente previsto i presupposti, le circostanze e le modalità per la gestione commissariale degli enti locali (articoli 38, commi 7 e 8, e 39, comma 3); la legge 25 marzo 1993, n. 81, ha modificato l'articolo 39 della legge n. 142 del 1990, per escludere il commissariamento nei casi di dimissioni, impedimento permanente, rimozione, decadenza o decesso del sindaco o del presidente della provincia;

4) l'evidente eccezionalità del provvedimento di gestione commissariale, oltre che dalla logica intrinseca della legge n. 142 del 1990, emerge con evidenza proprio dal citato articolo 39 e dalla sua recente modificazione, da cui consegue il precetto che per nessuna ragione e in nessun caso che non sia previsto espressamente dalla « legge generale della Repubblica » possa essere legittimamente disposta la « messa in mora » degli organi di autogoverno della comunità locale;

5) il nuovo principio della continuità dei consigli, combinato con la nuova disciplina dei controlli sugli organi, ha prodotto l'abrogazione del citato articolo 85, nella parte in cui si prevede che l'eventuale commissariamento debba comunque essere preceduto da un provvedimento di scioglimento del consiglio, motivato a norma dell'articolo 39 della legge n. 142 del 1990. Il terzo comma dell'articolo 85, non può essere applicato proprio perché è stato abrogato l'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 570 del 1960, talché i consigli alla data delle (prime) elezioni sono ancora in carica;

6) il principio della continuità dei consigli comunali era comunque già impli-

cito nella legislazione per favorire l'effettuazione delle elezioni provinciali e comunali in turni nazionali (articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 3, e più recentemente legge 7 giugno 1991, n. 182), che produce comunque lo slittamento delle elezioni dalla data di scadenza del mandato consiliare alla prima data utile:

quali iniziative intenda assumere per restituire ai cittadini dei comuni interessati gli organi amministrativi democraticamente eletti, in ossequio a quanto sancito dal già citato articolo 31 della legge n. 142 del 1990;

se non ravvisi la necessità, a fronte di comportamenti politici anche omissivi censurabili e palesemente in contrasto, ad avviso degli interpellanti, con l'autonomia dei ruoli istituzionali, di adeguati chiarimenti ed interventi.

(2-00815) « Soriero, Dalla Chiesa Curti, Bassanini, Alfonsina Rinaldi ».

Il sottoscritto chiede d'interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

i motivi politici per i quali lo stesso Governo e, in particolare il ministero delle finanze, si ostinino a violare patentemente le stesse norme di legge vigenti e operanti in Italia, proprio nelle stesse indicazioni e pretesi obblighi nella compilazione del modello 740, e simili, quanto meno nella parte in cui pretende la compilazione e il riporto dei dati catastali, quando già dal 10 febbraio 1968 esisteva una legge che consentiva al cittadino di poter evitare allegazioni di documenti e certificazioni per dati che sono già in possesso di uffici pubblici, semplicemente facendo riferimento all'ufficio depositario dei dati e documenti necessari;

quanto comporti il riporto dei dati catastali sul modello della dichiarazione dei redditi, quando quei dati catastali sono negli uffici catastali, tra l'altro, semmai, questa improvvida disposizione del Ministero delle finanze, impedisce la dichiarazione veritiera che avrebbe potuto e dovuto chiedersi per il caso in cui la realtà degli immobili, fosse diversa materialmente dalle risultanze catastali;

che cosa faccia questo Governo di tecnici se proprio sul piano della tecnica rimane inoperoso di fronte alle pastoie suindicate, ancorché frutto di responsabilità di ministri « politici », quando sarebbe bastata, in proposito, una semplice circolare che avrebbe potuto evitare questa altra vera e propria figuraccia del Governo, che all'evidenza continua nella politica del mancato rispetto delle norme vigenti. Infatti la « vecchia normativa » del 1968 è stata confermata anche dalla recente legge 241 del 1990, detta sulla chiarezza e trasparenza del provvedimento amministrativo;

se in merito siano in atto inchieste per accertare e rilevare anche le responsabilità dei funzionari, oggi superpagati, che hanno materialmente composto il modello 740 e gli altri, con l'obbligo della indicazione dei dati catastali (cosicché, tra l'altro, oltre alle difficoltà, noie e inutilità della trascrizione dei dati stessi a carico pesante e frustrante del solito Pantalone, sempre a carico suo restano le pesanti sanzioni applicabili e applicate anche in caso di semplice « errore »);

se il fatto sia all'esame della Procura generale presso la Corte dei conti per il rilievo, l'accertamento e la repressione delle evidenti responsabilità contabili conseguenti ogni abuso (e l'omissione del rispetto di norme di leggi vigenti è un abuso) ogni omissione anche negli obblighi

di controllo (degli abusi) e ogni errore che porti danno all'erario, ai cittadini e agli amministrati in genere, addebitabili a funzionari pubblici, siano essi di carriera come i direttori generali, o onorari come il

segretario generale del Ministero delle finanze, ministri o sottosegretari, specie se muniti di delega specifica.

(2-00816)

« Tassi ».

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

PAPPALARDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che:

di recente la Corte costituzionale ha emanato una sentenza con la quale ha dichiarato l'illegittimità di quelle norme che escludono l'inclusione dell'indennità integrativa speciale ai pubblici impiegati nella buonuscita, rinviando al legislatore l'emanazione di decreti per il regolamento della materia;

il Consiglio dei ministri, in data 4 giugno 1993, riunitosi per l'esame della specifica problematica ha « differito » i termini per l'emanazione dei decreti delegati —:

se non ritenga di far inserire in un prossimo Consiglio dei ministri la discussione e l'approvazione di tali decreti nel pieno rispetto del dettato costituzionale al fine di non escludere alcuna categoria di pensionati aventi diritto poiché è dal 1982 che è sorta la sperequazione fra impiegati degli enti pubblici e quelli dello Stato.

(3-01070)

BOLOGNESI, MUZIO e RUSSO SPENA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali, del lavoro e previdenza sociale, per il coordinamento della protezione civile, della marina mercantile, della difesa.* — Per sapere — premesso che:

i cantieri navali Fincantieri di Riva Trigoso (GE) e Muggiano (La Spezia) fanno parte del quadro drammatico della situazione di crisi dei settori industriali e dell'occupazione in Liguria nonostante la loro importanza strategica data dall'alta

capacità produttiva derivante dalle tecnologie e dalle risorse professionali impiegate;

i cantieri in questione investono circa duemila lavoratori in parte attualmente in Cassa Integrazione speciale, strumento che è al termine di utilizzo nei prossimi mesi;

la produzione rischia a breve termine di scendere sotto il minimo di potenzialità e che la questione cardine è l'urgente necessità di garantire commesse ed una diversificazione produttiva che apra anche una prospettiva di riconversione da militare a civile;

che è possibile con la diversificazione delle produzioni dare priorità alla questione occupazionale garantendo così in queste aree già colpite dalla crisi economica, un piano di rilancio industriale come risulta peraltro da recenti studi della Comunità Economica Europea (« Maritime Industries Forum » Working Group, Final Report, ottobre 1992) laddove si evince che la domanda di naviglio per gli anni duemila crescerà del 10 per cento dell'attuale tonnellaggio della flotta internazionale; nella domanda di navi di piccole dimensioni e nella necessità di trasporto veloce;

appare miope che Fincantieri non abbia approntato finora un intervento concreto per occupare spazi di mercato nazionale ed europeo con particolare riferimento ai traghetti veloci;

è ormai irrinunciabile e irrinviabile un intervento sulla necessaria sicurezza della navigazione e di difesa dell'ambiente marino, (separazione aree di traffico, controllo del traffico costiero, pattugliamento delle acque, obbligatorietà del doppio scalo per il trasporto di prodotti petroliferi) e che a tal fine è indispensabile un piano del Governo di concerto con i ministeri Trasporti e Marina mercantile, Ambiente, Industria, Lavoro, Protezione civile, Turismo;

in tale prospettiva le risorse previste dai decreti 148 e 149 per la riconversione

dell'industria bellica potrebbero avviare il rilancio anche delle aree di Muggiano e Riva Trigoso garantendo i livelli occupazionali ed il mantenimento della vocazione industriale di queste aree —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per assicurare in questi cantieri la continuità produttiva e la salvaguardia dell'occupazione prima del termine della Cassa Integrazione Speciale garantendo le commesse della Marina Militare e assicu-

rando commesse quali la nuova « logistica » ed i « pattugliatori »;

quali provvedimenti intendano adottare i ministeri competenti per orientare le scelte produttive di Fincantieri su linee di produzione per attinenza tecnologica quali navi speciali per ricerca idrografica, ricerca antartica di protezione civile nonché per il trasporto veloce per evitare l'annullamento di possibili prospettive positive.

(3-01071)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

BORGHEZIO. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

la costruzione, tuttora in corso, di una discarica nel comune di Vinovo (To) località La Motta, che ha suscitato le più vive apprensioni delle popolazioni di detto comune e dei vicini comuni di Piobesi e Candiolo, risulterebbe difforme rispetto al progetto a suo tempo presentato al servizio di igiene pubblica dell'USSL n. 33 di Nichelino territorialmente competente;

questo grave fatto si rileva dalla lettera indirizzata in data 7 maggio 1993, da detto servizio di igiene pubblica al sindaco di Vinovo, nella quale si dà conto altresì dei rilievi emersi a seguito dei sopralluoghi effettuati presso il sito della discarica;

in detti sopralluoghi è stato verificato « che il manto di argilla impermeabilizzante risultava fessurato in diversi punti per tutta la sua estensione » e, da rilievi piezometrici, che « i pozzetti in cemento non risultavano idonei ad un corretto monitoraggio » —:

quale urgenti verifiche e controlli si intendano porre in essere in ordine alle modalità di realizzazione della discarica di Vinovo di cui ai rilievi sollevati dall'USSL competente, in corso di costruzione con il sistema tradizionale anziché « a tana » difformemente dal progetto presentato al servizio di igiene pubblica di detta USSL.
(5-01303)

SBARBATI CARLETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che:

1) con provvedimento prot. n. 821 del 10 maggio 1993 è stata disposta dal Ministro della pubblica istruzione, direzione

istruzione classica, la trasformazione dell'Istituto magistrale « Ferucci » di Ancona in sezione annessa del Liceo classico « Rinaldini » di Ancona;

2) tale trasformazione è stata fatta contraddicendo gli indirizzi che il Consiglio scolastico provinciale aveva espresso in riferimento alla legge 426/88 alla 417/89 e all'OM 340/92;

3) il Comune ha deliberato la propria opposizione a tale trasformazione che fa perdere l'autonomia all'Istituto magistrale;

4) non si è tenuto conto che l'Istituto magistrale statale C.F. Ferucci di Ancona è l'unica scuola del capoluogo per la formazione delle maestre;

5) il tasso di iscrizione degli alunni è in aumento per cui l'operazione fatta può essere senza dubbio evitata proprio ai sensi della 426/88 in quanto nell'anno scolastico 1992-1993 l'istituto ha n. 9 classi (2 sezioni complete più 1 classe sperimentale e n. 3 classi del corso integrativo);

6) con decreto ministeriale 14 maggio 1992 il Ministro ha autorizzato la sperimentazione del liceo a indirizzo socio-pedagogico di durata quinquennale;

7) nell'anno scolastico 1993-1994 le prescrizioni indicano la costituzione di n. 4 classifiche (2 normali e 2 sperimentali), 3 seconde, 2 terze, 2 quarte più tre classi del corso integrativo i cui docenti sono quasi tutti della scuola;

8) la trasformazione in sezione annessa del Liceo classico « Rinaldini » dell'Istituto magistrale Ferucci contrasta con la normativa vigente che invita ad evitare aggregazioni di scuole e istituti a carattere sperimentale —:

se non intenda con provvedimento, urgente, annullare la trasformazione dell'Istituto magistrale « Ferucci » in sezione annessa al Liceo classico Rinaldini, già disposta in contrasto con la normativa vigente sulla razionalizzazione;

quali iniziative ritenga di voler adottare per una verifica dello stato di attuazione della legge 426. (5-01304)

ANGHINONI. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia solo recentemente avrebbe avuto l'aumento della quota latte in ambito CEE, pari a 9 milioni di quintali —:

se tale accreditato aumento sia da ritenersi definitivo o solo in « prova » per la campagna 1993 — 1994, durante la quale l'Italia deve dimostrare concretamente di saper rientrare nella quota A (elevata a 99 milioni di quintali), iniziando la mattanza di circa 300.000 capi per ridurre la produzione lattea di circa 20 milioni di quintali;

in caso affermativo come intenda il Governo far fronte a tale impegno considerato che la CEE non prevede stanziamenti monetari quali contributo per la riduzione dei capi da latte;

come intenda il Ministro divulgare tale vincolo considerato che non è fattibile l'improvvisazione e che la campagna '93-

'94 è già iniziata da tempo senza che vi sia esatta conoscenza dei termini del vincolo stesso. (5-01305)

PAPPALARDO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

alcuni quotidiani e riviste hanno riportato immagini fotografiche che ritraggono prigionieri somali legati con corde in modo inconsueto da soldati italiani;

il Comandante del contingente italiano intervistato, ha giustamente fatto presente le difficili condizioni ambientali in cui operano i nostri soldati che oltre a fronteggiare bande di guerriglieri svolgono vere e proprie operazioni di polizia contro assassini e ladri, in assenza di forze dell'ordine locali —:

se non ritenga di voler accertare l'esatta dinamica degli avvenimenti, non ammettendo di indicare il contesto operativo e il particolare impegno delle nostre truppe che sin dal primo giorno hanno riscosso simpatia e ammirazione da parte degli stessi somali per la loro attività sempre improntata a imparzialità e correttezza. (5-01306)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

VITO, TARADASH, CICCIOMESSERE, BONINO, PANNELLA e RAPAGNÀ. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso:

dai dati diffusi dal Ministero della pubblica istruzione nell'anno scolastico 1990/1991, meno del 60 per cento degli iscritti agli istituti superiori è stato promosso a giugno, il 30 per cento è stato rimandato a settembre, il 18 per cento è stato bocciato;

la percentuale più alta di bocciature si verifica nelle prime classi dei corsi di studio;

27 mila alunni delle scuole medie superiori non hanno concluso il corso di studi ritirandosi in anticipo;

la percentuale così alta di bocciati configurerebbe una scuola predisposta a criteri punitivo-selettivi, incapace di interpretare e socializzare il disagio e le aspirazioni giovanili;

secondo una lettura di alcuni settori del mondo della scuola una così alta percentuale di bocciati sarebbe determinata non da una obiettiva valutazione del grado di preparazione dello studente, ma addirittura sarebbe programmata dagli insegnanti onde garantirsi un numero d'iscritti sufficiente a mantenere quel numero di classi utile ad impedire la riduzione della domanda di insegnanti supplenti, in relazione al calo demografico e al conseguente calo di nuovi iscritti —:

1) se sia a conoscenza di tale situazione;

2) se non ritenga di dover intervenire per fornire chiarimenti e spiegazioni, sulle suddette interpretazioni, alle famiglie e agli studenti legittimamente preoccupati.

(4-15140)

VITO, CICCIOMESSERE, TARADASH, BONINO, RAPAGNÀ e PANNELLA. — *Ai Ministri dell'ambiente e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

fin dal 1973 svolge la propria attività in comune di Taglio di Po il cementificio S.A.C.A.P.P.P.;

tale insediamento è collocato in un'area che secondo il vigente strumento urbanistico del comune di Taglio di Po è destinata ad accogliere servizi industriali, verde agricolo ed inoltre tale area è sottoposta a vincolo idrogeologico essendo collocata adiacente alla riva del fiume Po ed è soggetta alle direttive molto rigide dalla Legge Galasso che impedisce attività ad impatto ambientale negativo nell'area di rispetto lungo le rive di fiumi;

secondo quanto indicato dagli uffici tecnici comunali, il cementificio, sarebbe sprovvisto di licenza edilizia e pertanto sarebbe da considerarsi abusivo e non avrebbe mai ottenuto licenza commerciale o artigianale o industriale per la vendita del materiale edile prodotto, non essendo inoltre prevista, dal Piano Commerciale del comune come area ad insediamenti artigianali, industriali o commerciali;

l'attività del cementificio è ricompresa nelle attività insalubri di 1ª categoria, la cui azione procura l'emissione di particelle pesanti nell'atmosfera altamente inquinanti ed inconciliabili alla convivenza con altri insediamenti civili;

l'inquinamento atmosferico del cementificio è stato soggetto a verifiche e controlli delle autorità di polizia e giudiziarie ed il rappresentante legale dell'azienda è stato oggetto ad un procedimento a suo carico intentato dalla Pretura di Rovigo perché i mezzi che trasportavano la materia prima lavorata nel cementificio diffondevano nell'area di passaggio residui di calcestruzzo atti ad imbrattare ed offendere le persone della zona e gli stabilimenti vicini;

l'inquinamento atmosferico provocato dal cementificio ha di fatto reso incompatibili altre attività industriali che opera-

vano in zona come un'industria conserviera ed un'officina di macchinari elettronici di precisione;

per la diffusione nell'atmosfera di polveri, scorie di cemento e catrame di calcestruzzo il comune di Taglio di Po' ha decretato la chiusura, non del cementificio inquinante, ma dell'attività conserviera svolta nelle adiacenze;

altre attività industriali e artigianali hanno dovuto chiudere, nonostante le proteste e le denunce dei proprietari e il valore degli immobili praticamente è stato azzerato;

i danni causati dal cementificio sono stati pertanto a carattere ambientale e a carattere economico;

negli anni numerosissime sono state le denunce alla magistratura, oltre che alle autorità comunali e provinciali, tutte documentate e comprovate da verbalizzazioni ufficiali;

nulla è stato fatto a tal proposito, nessun provvedimento è stato adottato sia dagli organi amministrativi che dall'autorità giudiziaria (Pretura di Rovigo, Procura della Repubblica di Venezia e Rovigo):

- a) Pretura di Adria — proc. 799/84;
- b) Corte di Appello di Venezia — proc. 1050/90;
- c) Cassazione — proc. 32539/91;
- d) Cassazione — proc. 14710/91;
- e) Trib. Rovigo — proc. 1528/87;
- f) Trib. Rovigo — proc. 1566/87;
- g) Pretura di Adria — proc. 822/91;

due denunce inoltrate nel dicembre del 1990 alla Procura della Repubblica di Rovigo e nell'agosto 1992 alla Procura della Repubblica di Venezia e di Rovigo;

ben due interrogazioni alla Giunta regionale, nelle precedenti legislature sono state presentate a tal riguardo, ma ben poco hanno sortito —;

1) se siano a conoscenza di tale situazione;

2) se il ministro di grazia e giustizia non ritenga sorprendente che un numero così alto di esposti alla Procura della Repubblica non abbia dato ancora alcun risultato;

3) cosa intendano fare per ovviare a tali notevoli inconvenienti sia per l'ambiente sia per la giustizia. (4-15141)

BONINO, CICCIOMESSERE, PANNELLA, RAPAGNÀ, TARADASH e VITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia ha riconosciuto la *ex* Repubblica jugoslava di Macedonia l'8 aprile 1993, dopo aver votato per l'ammissione della stessa all'ONU;

come più volte è stato denunciato il nostro Governo continua a conservare aperta una missione diplomatica a Belgrado e accetta che rappresentanti della « Repubblica federale di Jugoslavia (Serbia e Montenegro) » continuino ad occupare i locali dell'ambasciata dell'*ex* Repubblica jugoslava non avendo deciso per l'interruzione delle relazioni diplomatiche come legittima contromisura per i comportamenti illeciti di quello Stato —;

se non si ritenga urgente, da parte del Governo italiano, stabilire relazioni diplomatiche complete con la *ex* Repubblica jugoslava di Macedonia, con il relativo scambio di ambasciatori, come d'altra parte è stato richiesto dalla stessa. (4-15142)

RUTELLI, SCALIA e PRATESI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito delle opere dei mondiali era stata individuata, in Viale Angelico, la collocazione di una stazione di servizio per la distribuzione di carburanti della ERG;

successivamente la stazione di servizio è stata spostata in un'area a verde di Via Titina De Filippo, nel quartiere della Serpentara;

l'area in oggetto rappresenta uno spazio verde essenziale al quartiere che ha provveduto alla piantumazione e cura dell'area;

vi sono, nelle adiacenze, aree alternative dove realizzare eventualmente questo impianto, senza privare il quartiere di questo spazio verde;

se non ritenga necessario sospendere tutte le autorizzazioni in corso, relative a questo distributore, al fine di ricercare un'area alternativa che non rechi danno agli abitanti del quartiere. (4-15143)

RUTELLI e SCALIA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

da diversi anni una vasta area di macchia mediterranea, denominata Torre Marina, sita a Marina di Montalto nel comune di Montalto di Castro (VT), è aggredita da continue edificazioni che hanno provocato una forte riduzione della presenza di querce;

la situazione si è ulteriormente aggravata nell'estate 1989 quando il comune di Montalto di Castro, con apposita delibera e con il pretesto di rimuovere dei rifiuti, spianò parte della vegetazione;

le proteste dei frequentatori del luogo, il cambio del Sindaco, l'intervento della stampa e del gruppo verde della regione Lazio portarono al ritiro della delibera;

negli ultimi anni, sino al 1992, il sito è stato utilizzato d'inverno come discarica abusiva d'ogni genere di rifiuti, come luogo di lavaggio per betoniere e come pista per prove di fuoristrada, mentre l'estate come parcheggio libero per i gipanti domenicali;

prima dell'estate il comune è solitamente intervenuto per rimuovere i rifiuti, ma così facendo ha continuato a spianare ed ad eliminare dune e vegetazione;

finora le proposte di attrezzare l'area a verde pubblico sono state puntualmente respinte mentre il comune ha deciso di utilizzare il sito per installarvi le giostre, sfrattate dal centro di Montalto Marina in quanto vi si dovrà realizzare un parcheggio di 600 posti macchina;

con l'installazione delle giostre in un'area senza servizi, e perciò con gravi problemi igienici, si rischia di distruggere la macchia mediterranea residua presente nella zona —:

quali iniziative intenda prendere per salvaguardare la macchia mediterranea residua nel comune di Montalto di Castro. (4-15144)

FRAGASSI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

l'individualizzazione del sito relativo all'installazione di una discarica comprensoriabile di II categoria, tipo B, in località Fosso del Cassero, nel comune di Serravalle Pistoiese (PT), (nel Parco di Montalbano), non sembra essere stata una scelta tecnica bensì una scelta politica, come testimoniano il ribaltamento di priorità della ricerca effettuata dalla Coop. Argentea e le motivazioni addotte dalla Amministrazione provinciale per giustificare lo scambio (ved. allegato);

le ricerche effettuate dalla Coop. Argentea per conto della Provincia sono state comunque superficiali, senza il sostegno di sondaggi e analisi geognostiche adeguate, senza valutazione di impatto ambientale, e mirate alla ricerca di siti di grande capienza per accogliere una discarica di RSU;

una prima indagine di compatibilità ambientale approfondita sul sito del Cassero, commissionata dal comune di Serravalle P.se alla società Airis di Bologna, porta alla conclusione che si tratterebbe di

un impianto a rischio sotto il profilo igienico sanitario e ambientale; in seguito la regione Toscana declassa la prevista discarica 1^a cat. tipo A a 2^a cat. tipo B e conferma il sito; infine, rapidamente, la società consortile Pistoia Ambiente, unica interlocutrice della Amm. Prov., non è stata fatta nessuna gara di appalto, presenta un progetto di massima;

successive indagini geognostiche volute dai cittadini e dal Comune di Serravalle Pistoiese, con la supervisione del professor Canuti università di Firenze, e l'esame del progetto esecutivo della Pistoia Ambiente, portano alla conclusione che: « il sito è da definirsi a rischio sotto il profilo della stabilità »;

lo stesso professor Canuti critica poi il progetto e i metodi di indagine geologica che sono stati applicati in modo, tanto scorretto, da rendere impossibile qualunque giudizio sull'idoneità dell'impianto;

nonostante le continue richieste del comune di Serravalle P.se, nessuna indagine di valutazione di impatto ambientale né tantomeno di ricerca e confronto con altri siti, visto anche il cambio di tipologia e le modifiche alle quantità, è stata fatta dalla provincia che, anzi, ha ripetutamente approvato progetti incompleti carenti e scorretti: non è affatto trascurabile rilevare come fra i tecnici, che hanno redatto i progetti suddetti, sono comprese persone presenti nella Conferenza regionale e quindi contemporaneamente controllori e controllati;

la provincia di Pistoia, non ha mai mantenuto la promessa di rimettere tutto in discussione se, dal progetto esecutivo emergeranno elementi tali da evidenziare rischi per i cittadini e l'equilibrio ecologico dell'area ed anzi, con una procedura perlomeno discutibile, ha voluto comunque insistere su quel sito;

le cifre, intanto, da una previsione iniziale di 2-3 miliardi, sono arrivate a oltre 20 miliardi, tanto sono onerose le prescrizioni da ottemperare per rendere idoneo, a qualunque costo, un sito che

presenta tanti e tali problemi come quello del Cassero: non bisogna dimenticare la questione più delicata della gente, 36 famiglie almeno, che vive e lavora nelle immediate vicinanze dell'area prescelta ! !;

nel frattempo, dal 1986 ad oggi, molte cose sono cambiate, mentre il Piano provinciale di smaltimento dei rifiuti non è decollato;

si vuole comunque partire subito con la discarica del Cassero che, pur se destinata ad accogliere solo rifiuti speciali, nella fase transitoria dovrà ricevere anche una consistente frazione organica, i sovralli, con grave rischio igienico sanitario, soprattutto per la vicinanza dei due laghetti di approvvigionamento idrico del nostro comune;

numerosi ricorsi al Tar Toscana giacciono pendenti, del comune di Serravalle P.se, dei cittadini e del commissario prefettizio, e la stessa Magistratura, a seguito di numerosi esposti, sta svolgendo indagini da tempo: nonostante questo vengono esercitate forti pressioni politiche, perché si vada rapidamente alla realizzazione della discarica del Cassero, come testimoniano l'accordo di programma della nostra amministrazione provinciale e il rimpasto nella giunta monocolore PDS del comune di Serravalle P.se -:

se sia possibile controllare gli atti tecnici e amministrativi relativi al piano provinciale di smaltimento rifiuti della provincia di Pistoia dal 1986 ad oggi; o perlomeno non l'imposizione politica del più forte;

se intenda prendere provvedimenti al fine di imporre che il piano stesso sia aggiornato alle esigenze attuali e siano rivisti i siti, a suo tempo selezionati, confrontandoli con il supporto oggi irrinunciabile della verifica impatto ambientale. (4-15145)

ANGELO LAURICELLA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il Presidente del Comites di Liegi, signor Bontempi, denuncia, anche a nome dell'organismo che presiede, il comportamento del console di Liegi per inosservanza delle leggi istitutive dei Comites e quindi di arrecare ostacolo all'attività e all'espletamento delle normali funzioni del Comites di Liegi —:

se intenda accertare la veridicità di dette affermazioni, anche consultando i rappresentanti del Comites di Liegi e qualora dette affermazioni risultassero veritiere, quali iniziative intende assumere.

(4-15146)

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

nella città di Forlì circolano voci insistenti e diffuse, secondo le quali presso la locale Prefettura l'attività amministrativa verrebbe gestita con difetto d'imparzialità e di correttezza nei confronti dei cittadini;

in particolare, la concessione del porto di pistola verrebbe negata a personalità del mondo economico e professionale, pur se in possesso dei prescritti requisiti di legge, mentre verrebbe elargita con singolare facilità, a piccoli esercenti, quali parrucchieri, macellai —:

se non ritenga opportuno disporre immediati accertamenti al fine di verificare la fondatezza o meno di tali voci;

quali provvedimenti intenda adottare, nel caso risultassero veritiere. (4-15147)

PAPPALARDO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

il 18 dicembre 1992 nella sala Congressi dell'Hotel Ergife il Col. Antonio Ragusa, a quel tempo Comandante del Gruppo Carabinieri Roma I, durante lo svolgimento dell'esame per procuratore legale, veniva sorpreso in uniforme mentre copiava il tema, evidentemente passatogli da qualcuno in precedenza;

l'ufficiale veniva subito allontanato dall'aula con grave danno per l'immagine dell'Arma atteso anche il fatto che la stampa nazionale riportava ampiamente l'accaduto;

a seguito di ciò il Colonnello Ragusa veniva subito rimosso dall'incarico, senza però che a suo carico venissero presi adeguati provvedimenti disciplinari;

il 1° giugno 1993, nonostante che l'interrogante in Commissione Difesa esortasse il Sottosegretario alla Difesa ad intervenire al riguardo, l'ufficiale veniva destinato al prestigioso Comando provinciale di Messina;

il 7 giugno successivo il GIP del tribunale di Roma, nonostante la richiesta di rinvio a giudizio del P.M. per rivelazione di segreto d'ufficio e violazione della legge sui concorsi pubblici, proscioglieva l'ufficiale con la ridicola motivazione che non c'era stata fuga di notizie perché il compito identico, era stato reso noto in Campobasso (dove si teneva lo stesso concorso) 45 minuti prima dell'inizio della prova a Roma, nonché perché, essendo stato allontanato, non ha consegnato il tema;

la notizia ripresa dai giornali è stata commentata con molta ironia;

nonostante l'inconcepibile artificio giuridico per escludere le responsabilità penali del Col. Ragusa, appare indubbio che l'ufficiale comunque ha copiato il tema ed il fatto accertato rimane tutto intero nella sua gravità —:

se non ritenga di intervenire prontamente perché sia condotta una severa inchiesta disciplinare sul comportamento dell'ufficiale, disponendo l'immediata rimozione dall'attuale incarico di comandante provinciale di Messina, affidatogli precipitosamente da una scala gerarchica imprudente e comunque non in linea con la tradizione dell'Arma di tutela dell'immagine dell'Istituzione. (4-15148)

PRATESI e TURRONI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente, della ma-*

rina mercantile e per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali.

— Per sapere — premesso che:

nelle Valli di Comacchio nel maggio 1993 sono iniziati lavori di sterro con ruspe e pale meccaniche, interessanti le località di Cà Nuova e Punta Scirocco; tali interventi rientrano in una serie di lavori progettati dalla SIVALCO SpA e finanziati dalla CEE con i fondi previsti per i Piani Integrati mediterranei (Pim);

il finanziamento ottenuto dalla SIVALCO riguarda un progetto di acquacoltura nella valle denominata Fossa di Porto, previa costruzione di un argine lungo 2,5 km. che, sormontato da una strada, dovrebbe dividere in due la valle Lido di Magnavacca nel ferrarese; la chiusura dei 2800 ettari della valle dovrebbe, secondo le previsioni della SIVALCO, assicurare la produzione di 1350 quintali di pesce (branzini, anguille, orate, cefali) nettamente superiore alla produzione della SIVALCO degli anni precedenti;

le Valli di Comacchio, tutelate dal vincolo paesaggistico, dal Piano Paesistico regionale come zona di massima tutela, dalla convenzione internazionale di Ramsar sulle zone umide, sono inoltre inserite nella proposta di perimetrazione del Parco interregionale del Delta del Po, definita in sede ministeriale;

l'arginatura di Valle Fossa di Porto, dalla penisola di Bosco Forte alla zona di Caldirolo, così come progettata, produrrebbe irrimediabili danni all'ambiente lagunare; l'argine infatti verrebbe a sovrapporsi o risulterebbe radente a quei dossi e barene di inestimabile valore naturalistico dove ogni anno nidificano migliaia di coppie di uccelli protetti, appartenenti a 4 specie di laridi e 5 di sternidi tra cui il gabbiano corallino, il gabbiano rosso, la spatola, l'avocetta, il cavaliere d'Italia e la rarissima starna di Ruppel (unico sito di nidificazione in tutto il bacino mediterraneo);

sul piano tecnico non pare che le opere previste vadano, nel complesso, nel

senso della promozione della attività itticulturale di tipo estensivo, quella tante volte ed in tante sedi proposta e proclamata per le vaste aree vallive esterne a Valle Campo, ma invece, con la suggerita segmentazione di quegli specchi d'acqua, nella direzione più propizia all'impianto di un'itticoltura semiintensiva, di ben minore compatibilità sul piano ambientale;

l'accennata segmentazione, con strade alla sommità dei nuovi corpi arginali, sembra sottendere ad obiettivi di promozione di un turismo di massa, anch'esso inconciliabile con la salvaguardia degli eccezionali valori naturalistici delle valli comacchiesi;

non è trascurabile il rischio che una tale arginatura determini, in presenza di alcune situazioni fisiche e climatiche, un'eccessiva riduzione della circolazione idrica della Valle Fossa di Porto, con le gravissime conseguenze che affliggono oggi la laguna di Orbetello, rischio non del tutto eliminabile dai previsti collegamenti della valle con il canale Fossa-Foce, con il Reno e con la Valle Lido di Magnavacca —:

se non ritengano di dover adottare tutti i provvedimenti necessari per impedire la realizzazione di tali lavori che, oltre ad alimentare seri dubbi sulle possibilità di migliorare la resa economica della zona, come testimonia peraltro la messa in liquidazione della SIVALCO già beneficiaria di 30 miliardi di fondi C.i.m. negli ultimi 5 anni, sicuramente comprometteranno uno dei territori più preziosi del Parco del Delta del Po. (4-15149)

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

gli avvenimenti bellici, il vertiginoso aumento della criminalità nella ex Jugoslavia e le posizioni assunte dall'Italia in sede CEE, UEO ed ONU sul conflitto in corso hanno aggravato le condizioni di vita del personale in servizio nelle sedi diplomatico-consolari maggiormente coinvolte dalle ostilità. A ciò va aggiunto il risentimento (che risale alla seconda guerra mon-

diale) nutrito dalle popolazioni locali, in particolare da quelle serbe, nei confronti del nostro Paese —:

quali provvedimenti l'Amministrazione degli Esteri abbia adottato o intenda adottare per fornire la massima protezione consentita dalle convenzioni internazionali nei confronti del Personale in servizio nelle sedi diplomatico consolari, a cominciare da Belgrado. Non risulta, infatti, che sia stato a tutt'oggi adottato un elementare provvedimento, contemplato dalle Convenzioni di Vienna, come quello di notificare tutto il Personale in lista diplomatica;

a tale proposito, i motivi che ostacolano l'adozione di tale provvedimento.

(4-15150)

BUONTEMPO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso:

che sul territorio della XX Circoscrizione del comune di Roma, lungo la Via Cassia, si trova Villa Manzoni, opera notevole dell'architetto Brasini, che è senz'altro da considerarsi — per la consistenza materiale e per i valori qualitativi della realizzazione — un'opera di grande pregio architettonico e monumentale e che pertanto ne appare doverosa la salvaguardia;

che la tutela di detta Villa è soltanto parziale in quanto interessata unicamente da un vincolo archeologico;

che è un patrimonio che interessa l'intera XX Circoscrizione del comune di Roma;

che l'area su cui insiste tale edificio è sottoposta a tutela integrale ed è destinata a verde pubblico attrezzato, per la maggior parte di essa;

altresi che la villa è in grave stato di degrado cui l'Ente proprietario l'INPDAL non reagisce con i doverosi lavori di manutenzione;

infine che il Consiglio della XX Circoscrizione ha approvato all'unanimità in data 21 maggio 1993 un Ordine del giorno

con il quale si chiede un adeguato intervento del Ministro a tutela di detta opera monumentale —:

se non ritenga opportuno ed urgente imporre con proprio decreto un vincolo monumentale su Villa Manzoni ex articolo 1 della legge 1089/39. (4-15151)

BUONTEMPO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso:

che le aree golenali del Tevere situate nella zona di Roma nord versano in uno stato di estremo degrado ambientale ed urbanistico ed, in particolare, l'area situata lungo Via del Baiardo, sul territorio della XX circoscrizione del comune di Roma, data in concessione da parte dell'amministrazione finanziaria dello Stato all'Associazione privata — notoriamente vicina e legata al PDS — denominata USP Tor di Quinto;

che tale concessione si dovrebbe riferire unicamente al solo uso dell'area e non già alla realizzazione di manufatti, impianti e strutture stabili che causano un grave impatto ambientale;

che — di fatto — sarebbe quindi avvenuto un cambio di destinazione o, addirittura, una sdemanializzazione di detta area da zona destinata alla fruizione della collettività pubblica a zona di impianti sportivi privati —:

in che modo stiano esattamente le cose;

se non ritenga necessario ed urgente revocare la concessione in questione per le gravi inosservanze alle condizioni previste negli atti di concessione stessa. (4-15152)

BISAGNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'orario ferroviario estivo 1993 ha introdotto numerosi tagli nei collegamenti, soprattutto sulle tratte Firenze-Arezzo, Firenze-Prato-Bologna, Firenze-Empoli-Siena, Firenze-Pontassieve-Faenza, tagli che colpiscono in particolare i pen-

dolari e creano disagi e difficoltà nei collegamenti;

questa tendenza giustificata con la necessità di comprimere i costi e di ristrutturare le linee considerate con scarso traffico sembra destinata ad accentuarsi con gli orari 1994. Si prevede infatti, con quell'orario, di arrivare ad un taglio complessivo di circa il 20 per cento rispetto ai servizi erogati prima dell'orario estivo 93 —:

se di fronte alle proteste degli enti locali e dei cittadini interessati e in particolare di fronte all'esigenza di garantire un servizio ferroviario di area metropolitana e regionale in grado di rispondere in maniera adeguata alle necessità di mobilità dei cittadini, non si ritiene di dover sollecitare l'Ente Ferrovie dello Stato a riconsiderare le sue scelte e, soprattutto, ad avviare un immediato confronto con la regione e gli enti locali allo scopo di trovare soluzioni che, pur nelle necessarie ristrutturazioni dettate da motivi economici, salvaguardino davvero le esigenze dei cittadini e, in particolare, per quanti usano il treno per motivi di studio e di lavoro.

(4-15153)

PARLATO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordino delle partecipazioni statali e del tesoro.* — Per conoscere — premesso che:

la FINMECCANICA e l'ALENIA sono già inquisite dalla magistratura per aspetti gestionali quantomeno sconcertanti, oggetto di una miriade di atti ispettivi, privi di risposta, dell'interrogante e che a causa di ciò hanno indotto la magistratura ad intervenire; la arroganza della FINMECCANICA-ALENIA è dimostrata dalla circostanza che per quanto riguarda uno degli aspetti più discutibili della gestione, caratterizzata da infiniti sperperi puntualmente denunciati dall'interrogante e cioè l'acquisto della THE DEE HOWARD nel Texas, la ALENIA ha tentato di intimidire l'interrogante citando in giudizio per danni la

CISNAL che aveva diffuso la interrogazione parlamentare sulla THE DEE HOWARD, ora oggetto finalmente di indagini della magistratura penale;

inquietanti sono per altro l'arroganza della ALENIA e la sua vocazione allo sperpero mentre pone in essere provvedimenti recessivi della occupazione aziendale non per cause obiettive ma in ragione di indicibili sprechi —:

se, al riguardo, risponda al vero che l'ALENIA, con un deficit finanziario di 320 miliardi e l'ipotesi del licenziamento di seimila dipendenti, abbia speso per partecipare autonomamente all'imminente salone dell'Aeronautica e dello Spazio di Parigi — Le Bourget — la spaventosa somma di lire 15 miliardi;

la partecipazione autonoma al salone è in contrasto con la limitata sua produzione diretta (come il vecchio bimotore G 222) non avendo ancora l'azienda messo in cantiere, nonostante la potenzialità della domanda interna ed europea, uno studio di fattibilità per un aereo civile tutto italiano, ma anche perché essa già partecipa al Salone attraverso i consorzi EFA, TORNADO, AMX, ATR presenti con propri padiglioni per il cui allestimento essa è gravata *pro-quota*;

uno dei motivi sui quali è fondato il silenzio-stampa sulle carenze gestionali aziendali, è costituito da un rapporto di vassallaggio con alcuni, grazie a Dio non con tutti, giornalisti che vengono invitati dappertutto, anche a Parigi, e che non sempre sono capaci di liberarsi dalle cortesie usate nei loro confronti, per poter dire tutta la verità;

se sia vero che i padiglioni espositivi realizzati sono due: uno di 500 mq ed un altro di 300 mq destinato alla sola parte spaziale (tanto discussa e per la quale sono da indagare da parte della magistratura ordinaria e contabile i rapporti con l'ASI, Agenzia Spaziale Italiana);

se sia vero che sono stati affittati anche ben dieci « moduli » per le sole « pubbliche relazioni »;

quale sia il costo nel complesso e nel dettaglio, voce per voce, della pazzesca ed irresponsabile spesa e quanti i giornalisti invitati e l'organico aziendale utilizzato nel viaggio di piacere in questione;

se tutto ciò appaia compatibile con il deficit di bilancio, con l'asfittico ruolo industriale e con la gravissima recessione occupazionale aziendale. (4-15154)

PARLATO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali, del tesoro, dell'interno, dei trasporti, della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

con interrogazione n. 4-09070 del 10 aprile 1985 presentata nella IX legislatura restata priva di risposta e riprodotta al n. 4-01346 nella X il 21 settembre 1987, l'interrogante chiese al Ministro della marina mercantile se intendesse intervenire per porre la parola fine al più clamoroso caso di inettitudine produttiva registrata nella politica portuale napoletana e relativo alla fantomatica realizzazione del « nuovo » bacino di carenaggio, ipotizzato ventiquattro anni fa, e mai realizzato: un bacino per 400 mila tonnellate, con un finanziamento prima di otto e poi di venti miliardi e poi sceso dalla predetta dimensione prima a 200 mila tonnellate e poi a 150 mila e dove nel vertice del relativo Consorzio sedeva l'ineffabile *Ciro Cirillo* (il cui « rapimento » dette origine al celeberrimo, torbido, inquietante, « caso » ancora irrisolto) che tuttora lo presiede;

con nota 646 del 17 maggio 1988 il Ministero della marina mercantile rispondeva alla interrogazione confermando il ridimensionamento nel tempo della portata del bacino ed il parallelo aumento del finanziamento con un puntuale riferimento alle circostanze che avevano modificato nel tempo portata di carico ed entità del finanziamento, sia pur senza indicare le palesi, gravissime responsabilità per l'incredibile immobilismo del consorzio che

avevano impedito la realizzazione di alcunché che non fosse la lievitazione dei costi del progetto, la diminuzione della portata e centinaia di sedute degli organi consortili utilissime solo per l'acquisizione di gettoni di presenza (si pensi che solo al maggio 1988 il Consiglio direttivo aveva emanato 130 deliberazioni ed altre 110 l'assemblea, oltre all'attività del Collegio dei Revisori!)... con un costo di gestione per la mera sussistenza di circa trenta milioni l'anno (da moltiplicare per ventiquattro anni) senza concludere alcunché!;

occorre notare anche che nel 1983 la 3ª Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'esaminare i progetti di massima relativi al nuovo bacino e al connesso prolungamento della diga foranea « *Duca degli Abruzzi* » ha espresso il parere che, prima di procedere all'esperimento degli appalti-concorso per la esecuzione delle opere, sia da provare e verificare su modello fisico l'entità della lunghezza ottimale del prolungamento della diga citata e siano altresì da eseguire idonee indagini geotecniche a supporto della soluzione progettuale che verrà determinata.

In relazione a ciò il Consorzio per il bacino di carenaggio di Napoli ha redatto e presentato in data 30 aprile 1983 a detto Organo consultivo due perizie: una dell'importo di lire 251.340.000, concernente indagini geotecniche allo scopo di accertare la natura e le caratteristiche meccaniche dei terreni in corrispondenza della testata del molo *Cesareo Console*, ove insisterà il nuovo bacino, nonché lungo il lato di levante di detto molo, e l'altra, dell'importo di lire 275 milioni, riguardante indagini meteomarine su modello fisico concernente il prolungamento della diga « *Duca degli Abruzzi* », per la determinazione della lunghezza ottimale, idonea ad abbattere le agitazioni nell'avamposto, onde consentire il comodo accesso delle navi nel bacino di carenaggio anche in avverse condizioni meteomarine. Sia le perizie che la richiesta di ammissione a contributo della spesa occorrente sono state approvate dalla citata 3ª Sezione con voto n. 261 del 22 giugno 1983. In rela-

zione a ciò il Ministro dei lavori pubblici con decreto ministeriale in data 1° dicembre 1983, registrato dalla Corte dei conti in data 25 luglio 1984, ha decretato: 1) l'approvazione dei preventivi di cui sopra nell'importo complessivo di lire 526.340.000; 2) ha concesso al Consorzio per il bacino di carenaggio di Napoli un contributo di lire 10 miliardi per la costruzione di un bacino galleggiante per navi non superiori a 200 mila t.p.l.; 3) ha autorizzato, ai sensi dell'articolo 3 della legge 20 febbraio 1980, n. 60 e dell'articolo 18, 3° comma della legge 5 agosto 1978, n. 368, la citata spesa di lire 10 miliardi, con riserva di provvedere all'autorizzazione della restante spesa di ulteriori lire 10 miliardi, in relazione alle somme che saranno iscritte nei bilanci per gli anni successivi;

per completezza di esposizione si aggiunge che dai dati statistici sui bacini di carenaggio nazionali pubblicati dalla Relazione sulla Marina mercantile, anni 1981-1982-1983 e 1984, emerge che la situazione di utilizzo dei nostri bacini di carenaggio in generale continua a registrare flessioni sia come numero di navi immesse sia come tonnelloaggio complessivo;

nel frattempo l'IRI comunicava « di voler recedere dal Consorzio per il bacino essendo venuto a cadere ogni interesse per la costruzione del nuovo bacino ». Va richiamato a questo punto il contenuto dell'atto ispettivo n. 4-14297 del 19 maggio 1993 sulla sconcertante operazione di privatizzazione della SEBM del gruppo IRI-FINCANTIERI perché vi si legge tra l'altro notizia dell'ingresso, nelle nuove società della BACINI SICILIANA di Palermo con il conferimento di due bacini galleggianti che si aggiungono a quelli in muratura, di proprietà demaniale, già gestiti dalla FINCANTIERI.

Va anche richiamato, però, quanto è stato testualmente pubblicato da *Il Giornale di Napoli* del 27 maggio 1993 in un articolo a firma di Gennaro Scotto Pagliara intitolato: « Cirillo finisce nel bacino di carenaggio ».

« Infatti, proprio recentemente, il "Consorzio per il carenaggio di Napoli" (costituito nel lontano 21 ottobre del 1969 e con una dote di 20 miliardi di lire) e presieduto dall'esponente DC, Ciro Cirillo, ha espletato tutto l'iter procedurale per chiedere il via al Ministero dei lavori pubblici, per la costruzione del manufatto galleggiante.

All'epoca della costituzione, i soldi servivano per la costruzione di un suberbacino di carenaggio per navi fino a 200 mila tonnellate: oggi con quei soldi si costruisce appena un bacino galleggiante da 5 mila tonnellate. Una spesa, ritenuta dai più inutile (a parte per chi lo costruirà) perché tale capacità di spinta è oramai superata.

Si dà il caso che, i soci del "Consorzio per il carenaggio di Napoli" sono: comune di Napoli, amministrazione provinciale di Napoli, camera di commercio di Napoli, Consorzio autonomo del porto, IRI e Banco di Napoli. Che l'IRI, non ne vuol sapere di restare nel vecchio "Consorzio per il carenaggio di Napoli" e sarebbe disposto a cedere la sua quota ai privati confluiti nella "Cantieri del Mediterraneo spa" e "Bacini Napoli spa".

Che il gavianeo Ciro Cirillo è buon amico del presidente del Consorzio autonomo del porto, Pasquale Acciardo, per cui il "subentro" dei privati anche nel "Consorzio per il carenaggio di Napoli" è da ritenersi sicura al cento per cento.

A scanso di equivoci, in vista di questi "subentri" societari, si è registrato un cambio "della guardia" nel consiglio direttivo del Consorzio autonomo del porto: l'ingegnere Garolla ha fatto posto a Renato Salvatori e quest'ultimo ha già provveduto ad abbandonare la carica di rappresentante in seno all'Unione degli industriali e da presidente della consulta marittima della camera di commercio di Napoli (anch'essa azionista del "Consorzio per il carenaggio di Napoli"). Una carica strategica, quella nel consiglio direttivo del Cap in vista di eventuali votazioni (sono tredici i membri del C.d.).

Intanto qualcuno sembra avanzare dubbi, sulla compatibilità delle cariche ricoperte dall'amministratore delegato

della "Cantieri del Mediterraneo" e "Bacini napoletani", ingegnere Franco Salerno.

Quest'ultimo infatti è membro del Comitato direttivo del Registro italiano navale (R.i.n.a.) in rappresentanza degli armatori (o quanto meno, indicato dagli armatori): il regolamento del registro navale, infatti, prevede che nel comitato vi sia un rappresentante per ogni categoria interessata.

Tutto questo è saltato: nel comitato, adesso, siedono due rappresentanti dei riparatori navali e, l'ingegnere Salerno è uno di questi —:

quali sviluppo si siano registrati nella gestione e nei programmi del Consorzio per il bacino di carenaggio, dopo il marzo 1988 e quale sia il bilancio morale ed economico del consorzio dalla sua costituzione ad oggi;

se risponda al vero che il consorzio si appresti a costruire un inutile nuovo-vecchio bacino, per quale portata e con quali risorse necessarie e quali al momento disponibili, ed in quale località precisa, visti i costosi studi per oltre mezzo miliardo di lire;

con quali procedure tali indagini e studi siano stati affidati ed a chi;

con quali procedure e quando verrà attivato l'appalto per la realizzazione del nuovo-vecchio inutile bacino;

se sia vero che l'IRI voglia cedere, e per quanto, la sua « quota » nel consorzio ai privati confluiti nella « Cantieri del Mediterraneo SpA » e nella « Bacini napoletani SpA » e che senso ciò abbia visto che la stessa IRI attraverso la FINCANTIERI ne possiede e ne deve possedere partecipazioni;

che senso avrebbe poi la costruzione di un nuovo-vecchio bacino di carenaggio che si aggiungerebbe a quelli già in muratura e galleggianti già trasferiti alle nuove società oltre gli altri due conferiti dalla Bacini siciliani;

se vi sia in prospettiva di breve, medio e lungo termine una prevedibile

domanda, della cui consistenza ci si assuma la responsabilità della attendibilità e che obblighi alla disponibilità di un numero così alto di bacini di carenaggio a Napoli;

se, considerato che la presenza dell'ineffabile *Ciro Cirillo* è legata a progetti consortili fallimentari come questo, non realizzato dopo ventiquattro anni, del bacino di carenaggio e l'altro, anche « secolare » quanto a mancata realizzazione, del nuovo aeroporto intercontinentale, la Corte dei conti e la magistratura ordinaria abbiano svolto accertamenti per comprendere quante risorse pubbliche siano state sinora sprecate, con vantaggi solo di pochi eletti;

se il Governo non creda utile a questo punto sciogliere entrambi i consorzi;

se risponda al vero e comunque a quale legittima logica e finalità, il girotondo di vari personaggi nelle cariche istituzionali o comunque afferenti il bacino di carenaggio e le nuove società costituite in successione della SEBM, apparendo sconcertante l'ipotesi che la « tarantella » possa essere funzionale non a leciti obiettivi produttivi e sociali di interesse generale ma a quelli ristretti, discutibili e particolarissimi di pochi, al di fuori della esigenza di sviluppo autentico della economia portuale napoletana. (4-15155)

SCALIA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il problema della raccolta differenziata dei rifiuti e del loro smaltimento rappresenta una delle maggiori emergenze nel nostro paese. Sono diversi gli enti pubblici e privati che all'interno delle proprie sedi effettuano una raccolta differenziata dei rifiuti;

il Sindacato Autonomo Bancari Italiani tempo fa ha chiesto formalmente alla Direzione del Banco di Napoli di conoscere l'iter dello smaltimento dei rifiuti tossici

e/o inquinanti della Filiale di Roma, ma non ha ricevuto nessuna informazione in merito a quanto richiesto —:

se la Ditta appaltatrice abbia tutti i requisiti per effettuare la raccolta e il trasporto dei rifiuti;

se i rifiuti raccolti nelle sedi del Banco di Napoli vengano correttamente smaltiti. (4-15156)

PARLATO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

la Legione dei Carabinieri di Napoli, nucleo di Polizia Giudiziaria, effettuò indagini sulla gestione amministrativa dell'AMAN (Azienda Municipalizzata Acquedotto Napoli) a seguito di denuncia presentata dal sindacato FLERICA-CISL e di una mozione del MSI presentata al consiglio comunale di Napoli il 27 febbraio 1989 e prima e dopo la quale l'interrogante ha prodotto una miriade di atti ispettivi sull'AMAN, privi ancora di risposta;

dalle suddette indagini derivò il rapporto n. 641 del 13 ottobre 1989 presentato alla Procura della Repubblica di Napoli;

in esso venivano evidenziate circostanze di particolare gravità e segnatamente quella secondo la quale il presidente dell'AMAN Vincenzo Taurisano aveva ricevuto, tra l'altro dalla FIAT ENGINEERING due auto in parziale ricompensa dell'affidamento di una cospicua commessa di opere acquedottistiche;

si trattava — secondo l'Arma — di una FIAT uno targata TO-65562F successivamente donata alla convivente di Taurisano che, interrogata, confermava quella ed altre circostanze, e di una Lancia THEMA targata TO 40841F successivamente « girata » dal Taurisano al figlio Francesco, magistrato, all'epoca P.M. presso la Procura della Repubblica di Napoli. I CC accertarono inoltre che le due auto erano state assicurate presso la TORO assicurazione (società di fiducia dell'AMAN e fa-

cente capo allo stesso gruppo torinese) con polizze intestate alla convivente ed al figlio Francesco;

l'inchiesta, nonostante questi ed altri gravissimi elementi accertati e riportati nel citato rapporto, fu però inspiegabilmente archiviata;

tuttavia sul giudice Taurisano pende giudizio presso la sez. disciplinare del CSM su denuncia del compianto giudice Paolo Borsellino per gravi irregolarità compiute presso il tribunale di Trapani;

la magistratura napoletana è impegnata coraggiosamente da mesi in una encomiabile azione tesa all'accertamento del malaffare e dei molteplici casi di corruzione, concussione, abusi, relativi ad amministratori e politici ma anche a magistrati —:

se non ritenga, nel quadro delle sue competenze, di disporre adeguati accertamenti ed iniziative, per verificare le cause e le responsabilità del detto andamento delle indagini. (4-15157)

PALERMO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

da parte dalla Procura della Repubblica di Trento — come risulta da odierne notizie di stampa — risultano essere stati emessi provvedimenti concernenti l'ex Presidente della Autostrada del Brennero Spa dottor Pancheri, l'ingegner Gentilini, titolare della SEPI Spa di Roma, ed altri —:

se risulti al Governo che dalle ipotesi di reato formalizzate dalla magistratura risultino confermate le seguenti circostanze:

che attraverso il monopolio degli appalti concessi dalla Autostrada del Brennero Spa alla menzionata società SEPI, la famiglia Gentilini (quasi integralmente rappresentante delle quote sociali, insieme alla Autostrada del Brennero Spa), tramite il controllo totale dei subappalti, avrebbe — con i proventi relativi — finanziato espo-

menti della DC locale, secondo quanto risulta dalla ipotesi di riapertura delle indagini disposta dal GIP di Trento Carlo Ancona nel procedimento penale concernente la realizzazione della variante del comune di Lavis appaltata dalla Spa Autostrada del Brennero;

che, come risulta dai bilanci presentati presso il tribunale di Roma, vari familiari della famiglia Gentilini sarebbero percettori di dividendi della società SEPI dell'ammontare di centinaia di milioni, e che tali dividendi ed utili, secondo notizie pervenute all'interrogante, non comparirebbero nelle relative dichiarazioni fiscali;

che dai bilanci della stessa società SEPI risulterebbero intrattenuti rapporti societari con tale società GE.FIN di Milano, rapporti che risultano invece inesistenti, come da riscontri effettuati dall'interrogante, in alcuna delle società con nome GE.FIN iscritte alla Camera di commercio di Milano;

se corrisponda al vero che i provvedimenti in questione risultano emessi dalla Procura di Trento dopo pochi giorni dal pensionamento del procuratore capo Simeoni, e dal trasferimento del procuratore generale Capriotti, dopo dieci anni almeno di attività di iniziativa processuale mai culminata in sentenze definitive di condanna per reati contro la pubblica amministrazione;

quale sia il numero di procedimenti distinti (probabilmente diverse migliaia) che siano stati formalmente aperti negli ultimi dieci anni presso la Procura di Trento per fatti concernenti la pubblica amministrazione e conclusi senza alcun esito;

se il Ministro di grazia e giustizia intenda promuovere una indagine ispettiva al riguardo;

se il Ministro delle finanze intenda promuovere una indagine ispettiva sulla gestione negli ultimi dieci anni dell'Autostrada del Brennero Spa. (4-15158)

TORCHIO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e incaricato per le funzioni connesse al riordinamento delle partecipazioni statali e delle finanze.* — Per sapere:

se sia a conoscenza delle manifestazioni di protesta in atto in varie città del Paese ed in particolare in Piazza Erbe a Mantova nella giornata del 10 giugno 1993, ad opera degli ambulanti della Confcommercio e della Confesercenti;

se sia a conoscenza:

del fatto che l'oggetto della contestazione è la mancata attuazione pratica della Legge 112 che in sostanza prevede determinate garanzie al commerciante permettendogli di poter contare su di una sistemazione fissa per un periodo di dieci anni, durante il quale esercitare la propria attività;

del fatto che a due anni di distanza dalla promulgazione della legge non è stato fornito alcun elemento di garanzia agli operatori mediante la doverosa approvazione del previsto regolamento attuativo;

che altra problematica sulla quale le organizzazioni di categoria sono particolarmente attive ed attente, riguarda il sistema impositivo, caratterizzato da un centinaio di differenti tasse ed imposte, che costituiscono per i commercianti altrettanti ostacoli e trappole;

quali iniziative siano allo studio per risolvere, una volta per tutte, il problema delle imprese del commercio su aree pubbliche e se non ritenga all'uopo necessario provvedere, mediante gli idonei strumenti, ad applicare realmente e concretamente la Legge 112, tenuto altresì conto che l'attuale situazione di incertezza provoca soltanto l'aumento a dismisura del lavoro nero. (4-15159)

MUSSOLINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha appreso dalla CI-SNAL Sanità che con deliberazione del Consiglio regionale 22 dicembre 1992, n. 590, è stato approvato il piano di ripartizione contributi funzionamento e interventi straordinari settore materno infantile 1992 lire 4.400 milioni;

tale contributo annuale è indispensabile per il funzionamento dei consultori e quindi per la tutela sociale della maternità;

detto contributo è erogato subordinatamente alla presentazione da parte delle USL di programmi annuali di attività sia per interventi straordinari nel settore di cui sopra;

le USL che non hanno trasmesso alla Regione i programmi di attività consultoriale entro i termini prescritti del 30 giugno 1992 sono state escluse dal piano di ripartizione fondi —:

le motivazioni per cui le Usl Rm 4, Rm 10, Lt 2, Fr 7 hanno trasmesso il programma fuori del termine stabilito e le Usl Rm 8 e Rm 27 non hanno affatto presentato il programma non potendo così accedere alla ripartizione dei fondi;

di chi siano le responsabilità di tali inadempienze e quali provvedimenti si intendano prendere nei loro confronti, considerato che il mancato accesso ai fondi può compromettere la funzionalità dei consultori con grave danno per l'utenza.

(4-15160)

MUSSOLINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

l'Autostrada A-3 Napoli-Salerno, e specialmente la tratta Napoli-Pompei, costruita nel lontano 1928 con soluzioni tecniche dell'epoca, registra attualmente un elevatissimo volume di traffico dovuto all'incremento della popolazione residente nei comuni interessati e, successivamente alla realizzazione della Salerno-Reggio Calabria, al traffico diretto verso l'Italia meridionale;

attualmente il tratto autostradale in questione è uno tra quelli ove si verificano il più alto numero di incidenti dovuti in modo particolare alla pericolosità strutturale dello stesso e, precisamente:

due corsie solamente;

assenza in prossimità degli svincoli delle corsie di accelerazione e decelerazione nonché caselli di accesso realizzati in modo tale da costringere, nell'atto di immettersi nella corsia di marcia dell'autostrada, l'invasione totale della stessa (come, ad esempio, il casello di accesso da Torre del Greco in direzione Napoli);

le barriere di accesso situate nei centri dei comuni di S. Giorgio, Portici, Ercolano, Torre del Greco e Torre Annunziata in numero di due ciascuno, fortemente insufficienti per il volume di traffico, creano lunghe file di auto in attesa di immettersi in autostrada che, oltre a provocare gravi intasamenti di traffico nei centri dei comuni citati, provocano un alto tasso di inquinamento atmosferico non più sostenibile mentre il traffico in uscita, immettendosi in pieno centro cittadino, già di per sé intasato, provoca lunghe code di auto in attesa sulla sede autostradale con grave pericolo di incidenti;

il comune di Portici, per i motivi di cui al punto precedente, ha dovuto eliminare l'uscita del traffico in direzione Napoli;

il territorio del comune di Torre del Greco, attraversato per tutta la lunghezza (circa 7 Km.) servito da un solo casello situato in pieno centro cittadino ed in prossimità della struttura ospedaliera « A. Maresca » soffre particolarmente gli effetti negativi citati nei punti che precedono ed in più sopporta, in considerazione della conformazione territoriale e strutturale, il grave flusso di traffico che dalla periferia muove verso il centro per immettersi, attraverso l'unico casello, in autostrada. In considerazione di quanto precede, già nel lontano 1981, il comune di Torre del Greco richiedeva alla SAM l'apertura di un nuovo casello alla periferia sud della città e,

precisamente, in località S. Maria la Bruna, dichiarandosi anche disponibile ad accollarsi parte del costo per la realizzazione del profitto della SAM;

allo stato, in considerazione delle caratteristiche tecnico-strutturali nonché delle norme previste dal nuovo Codice della strada, tale tratto autostradale non può più ritenersi idoneo —:

se i Ministri interessati non ritengano, in considerazione anche che è scaduta la convenzione con la SAM, di dichiarare detto tratto non idoneo a sede autostradale e decretarne la liberalizzazione, affidandone la gestione e la manutenzione all'ANAS, proprietaria di detto tratto autostradale e ciò anche perché, di fatto, svolge una funzione di strada di collegamento intercomunale da Napoli per i comuni vesuviani e viceversa. (4-15161)

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

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

la strada statale n. 300 del passo Gavia, nei tratti compresi tra i km 28 e 30 non è stata completamente bitumata e, inoltre, non sono stati messi in opera idonei sistemi di protezione (parapetti) che sono invece regolarmente installati sul medesimo tracciato viario nella parte superiore del passo Gavia (versante bresciano);

l'arteria in questione è importante perché consente i collegamenti viari tra l'abitato di Ponte di Legno (BS) e S. Caterina Valfurva (SO), oltre a fungere da tracciato alternativo e d'emergenza nel caso di interruzioni viarie nell'Alta Valtellina;

la stessa arteria era stata in gran parte sistemata, con opere di bitumazione, allargamento e costruzione di gallerie, dopo i tragici eventi franosi accaduti nella zona nel 1987 —;

se non si ritenga necessario intervenire tempestivamente perché venga al più presto portata a termine la sistemazione della arteria sopramenzionata. (4-04862)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che l'A.N.A.S ha provveduto e provvede all'installazione di idonee opere di protezione ai lati della S.S. n. 300 « Del Passo del Gavia » compatibilmente con le disponibilità finanziarie e con criteri di priorità che possono venire suggeriti dall'urgenza dell'intervento e dall'importanza dell'arteria interessata.*

Allo stesso tempo si sta proseguendo nella messa in sicurezza, con la sistemazione e l'allargamento di tutta la Statale, proprio in considerazione della notevole importanza tu-

ristica che la Statale stessa riveste nel periodo estivo, segnatamente per il turismo straniero.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

BOLOGNESI, LUCIO MAGRI, BOGHETTA, AZZOLINA e CALINI CANAVESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il DPCM 5 agosto 1988, n. 325 disponeva le procedure per l'attuazione del principio di mobilità nell'ambito delle pubbliche amministrazioni;

a seguito di tale DPCM sono stati emessi vari decreti elencanti i posti vacanti e in esubero;

alcune migliaia di lavoratori e lavoratrici sono stati trasferiti attraverso la mobilità volontaria, con consistente risparmio economico pubblico;

molti di questi, soprattutto provenienti dalle ferrovie dello Stato, risultano penalizzati sul piano economico e giuridico, vivendo inoltre una costante situazione di incertezza normativa;

l'articolo 5 del DPCM n. 325 del 1988 rimandava a una norma legislativa da emanarsi entro 6 mesi per disciplinare gli aspetti previdenziali, norma emessa con legge n. 554 del 29 dicembre 1988 articolo 6;

il comma 5 dell'articolo 6 della sopracitata legge n. 554 rinvia a un regolamento attuativo da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri;

il Dipartimento della funzione pubblica ha dato risposte contrastanti, sia a singoli che alle amministrazioni, sugli inquadramenti economici e giuridici —;

in quali tempi e modi intendano dare attuazione al disposto legislativo in materia previdenziale e se intendano emanare

disposizioni atte a dare interpretazione certa e univoca sulle materie giuridiche e economiche, per sanare situazioni di disparità tra lavoratori (in particolare appunto quelli provenienti dalle ferrovie dello Stato) e dare per il futuro certezza interpretativa delle suddette norme.

(4-07315)

RISPOSTA. — *Le disposizioni contenute nell'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 1988, n. 325, e nell'articolo 8 dei bandi di pubblicazione dei posti vacanti stabiliscono che al dipendente pubblico trasferito con le procedure relative alla mobilità compete il trattamento economico corrispondente alla qualifica funzionale di inquadramento e che, ove detto trattamento sia inferiore a quello della qualifica di provenienza, allo stesso è attribuita, a titolo di retribuzione di anzianità, la differenza tra i suddetti trattamenti.*

In base a tali disposizioni ai dipendenti dell'ente « Ferrovie dello Stato » trasferiti in seguito alla mobilità presso la pubblica amministrazione competono pertanto anche i miglioramenti economici derivanti dall'ultimo contratto collettivo di lavoro stipulato per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato, attribuiti con decorrenza anteriore a quella dell'inquadramento nei ruoli della pubblica amministrazione.

Per quanto concerne infine il problema del regime pensionistico e previdenziale da riconoscere a tale personale ex articolo 6 della legge n. 554 del 1988, si fa presente che esso è stato risolto con il regolamento attuativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1993, n. 104, pubblicato sulla G.U. n. 83 del 9 aprile 1993.

Il Ministro per la funzione pubblica: Cassese.

BORRI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso:

che la « Cispadana », importante arteria viaria di collegamento tra gli interporti di Ravenna e di Parma è finalmente pervenuta, espletate tutte le fasi preliminari, alla sua fase realizzativa;

che in particolare la realizzazione del tratto di detta arteria riguardante la provincia di Parma tra il km. 118 e il km 123, con la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Taro e il collegamento con la « tangenziale » e l'interporto di Parma, rappresenta una impellente necessità, ed è attesa da anni;

che nella sua ultima riunione il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha tuttavia deliberato di rinviare l'esame del progetto esecutivo di tale primo stralcio (regolarmente finanziato nel capitolo 751 del bilancio dell'ANAS) —:

quali siano i motivi di tale inatteso rinvio;

se il Governo non intenda prontamente intervenire per assicurare la sollecita approvazione del progetto e dare così avvio concreto alla realizzazione dell'opera. (4-04489)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che il progetto esecutivo del tratto compreso tra i chilometri 118+752 e 123+952 lungo l'asse viario cispadano nella provincia di Parma, dell'importo complessivo di oltre 49 miliardi di lire, ha ottenuto il parere favorevole dell'ANAS.*

È in corso il successivo iter istruttorio, in modo di consentire un tempestivo avvio dell'intervento allorquando le disponibilità finanziarie, in atto carenti, lo consentano.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

BUTTI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per sapere premesso che:

l'ANAS sta operando interventi sul tratto di strada che collega Lezzeno a Bellagio (sponda Est lago di Como) pare per un importo di circa lire 9.000.000.000;

tali opere sono state definite urgenti, ma non tanto quanto quelle necessarie per l'allargamento della galleria di Torno;

l'intervento per la galleria di Torno si risolverebbe in un breve lasso di tempo e con un contenuto esborso economico (i tecnici affermano lire 400 milioni) —:

le possibilità relative ad un celere intervento finalizzato all'allargamento di predetta galleria;

i costi a consuntivo degli interventi effettuati, in tutto il 1991, sul tratto Blevio Torno;

il programma dei prossimi interventi, stanziamenti e tempi di realizzazione.

(4-08383)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, l'ANAS ha reso noto che i lavori di posa di reti paramassi, eseguiti nel tratto di strada statale compreso tra gli abitati di Lezzeno e Bellagio, assolvono alla primaria necessità di proteggere, nei tratti più degradati ed esposti, la sede viaria e le persone transitanti dalla frequente caduta di materiale roccioso e grossi massi; tali interventi hanno già garantito il mantenimento della circolazione, sovente interrotta nel passato, per crolli di costoni rocciosi o frane, abbattutesi in coincidenza di forti od intense precipitazioni piovose.*

Per quanto riguarda l'allargamento della angusta galleria di Torno, per la particolare conformazione orografica e morfologica, l'ANAS ritiene che non è possibile, anche per la presenza di abitazioni, provvedere ad un semplice abbattimento, che comporterebbe la chiusura totale della statale per almeno 4-6 mesi, salvo imprevisti, e l'adozione di particolari cautele. Per i suddetti motivi, anche sulla base di pareri negativi espressi da geologi interessati della problematica, non è mai stato stimato l'importo necessario per tale scongiolata ed impossibile soluzione.

In merito al progetto esecutivo di una galleria in variante al tratto di strada angusto e soggetto a caduta massi compreso tra il Km 5+230 e 6+000 (nuova galleria di Torno) l'ANAS conferma che lo stesso ha ottenuto nello scorso 1992, il parere favorevole del servizio BB.AA. della regione Lombardia.

Detto elaborato potrà trovare la necessaria approvazione e il finanziamento solo successivamente all'espletamento di tutta la fase istruttoria, che richiede attualmente l'aggiornamento della stima per l'adeguamento ai prezzi correnti, e l'acquisizione dei pareri prescritti dalla normativa in vigore.

I lavori di completamento dell'allargamento del tratto tra la città di Como e l'abitato di Torino, che hanno compreso anche la creazione di robuste barriere metalliche sino alla prima galleria di Blevio dopo il crollo dell'aprile 1989 in via Torno (Km. 1+500 circa), hanno comportato una spesa di lire 5 miliardi per lavori a base d'appalto.

Al momento, è prevista unicamente la rettifica di alcune curve presso l'abitato di Nesso, progetto redatto con la collaborazione dell'amministrazione provinciale di Como, che presto sarà trasmesso al servizio BB.AA. regionale per i pareri di rito.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

CAPRILI. — *Al Ministro della sanità. — Per sapere:*

se risulti vero che in merito alla gara d'appalto per la costruzione dell'ospedale unico della Versilia il dottor Michele Lucca, rappresentante del Ministero del Tesoro, ha a suo tempo avanzato tre ipotesi di lavoro al Collegio dei revisori e precisamente:

1) sospensione temporanea delle operazioni di gara in attesa di chiarimento delle vicende che concernono le tre ditte interessate alla gara (Cogefar, Lodigiani, CMC);

2) partecipazione come osservatore di un rappresentante del collegio dei revisori;

3) presa visione degli atti, allo stato esistente, dell'iter procedimentale;

se risulti vero, come è scritto in una lettera del 29 agosto 1992, che dal Collegio dei Revisori « d'intesa e in pieno accordo con il presidente della commissione giudi-

catrice, nonché coordinatore amministrativo, dottor Giorgio Da Mommio, era stato ritenuto opportuno richiedere un parere legale sulla vicenda e sulle ipotesi, ad un professore di diritto a livello universitario, esperto nella materia, per avere il conforto di un esperto di settore »;

se risulti vero che il collegio dei revisori, sempre con lettera del 29 agosto 1992, testualmente scrive all'amministratore straordinario dell'USL n. 3: « si fa da ultimo presente l'articolo 9 ultimo comma della LR n. 66 del 1983 n. 40 che si trascrive integralmente: per l'esercizio delle funzioni previste dalla presente legge ciascun revisore ha il diritto di prendere visione, anche singolarmente, di tutti gli atti amministrativi e documenti contabili dell'USL. Poiché tale diritto d'accesso, esplicitamente previsto dalla legge istitutiva dei revisori, viene adesso esteso ai privati cittadini interessati dalla recente legge n. 241 del 1990, il collegio si sorprende di trovare ostacoli da parte della SV in materia così delicata per la quale la trasparenza dovrebbe essere la regola »;

per quali atti, documenti, delibere, sia stata resa difficile o, addirittura, negata la visione da parte del collegio;

per quali motivi si sia risposto negativamente alle proposte dal dottor Lucca e alle richieste di un parere esterno all'amministrazione, parere da formulare su tutta intera la vicenda della gara d'appalto. (4-05813)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, questo Ministero ha assunto elementi informativi presso i competenti organi amministrativi.*

In particolare, l'Assessore alla Sanità della regione Toscana ha riferito che, per quanto attiene alle tre ipotesi di lavoro formulate dal dottor Michele Lucca (rappresentante del Ministero del Tesoro nel Collegio dei Revisori dei Conti presso la unità sanitaria locale n. 3), esse sono state comunicate, con nota datata 18 agosto 1992 del Collegio dei Revisori, all'Amministratore

straordinario della medesima unità sanitaria locale affinché prendesse posizione in merito.

Questi, con nota del 24 agosto 1992, respingeva le tre proposte del Collegio, rilevando in particolare:

1) che il provvedimento di sospensione della gara d'appalto o di esclusione di alcune ditte partecipanti, trova la sua legittimazione esclusivamente in ipotesi particolari, quali il fallimento, la liquidazione, la cessazione di attività, il concordato preventivo, ovvero in caso di « condanna per delitti finanziari o di altra natura che facciano venir meno la fiducia e la capacità tecnica e contrattuale per l'eventuale affidamento dell'opera »; l'Amministratore conclude sul primo punto affermando che un provvedimento di sospensione nella fattispecie in esame dovrebbe ritenersi necessariamente illegittimo;

2) che la proposta di partecipazione come osservatore di un rappresentante del Collegio dei Revisori ai lavori della Commissione giudicatrice contrasta con la natura della Commissione stessa; essa, infatti, in quanto collegio perfetto, deve operare con la totalità dei suoi componenti e con l'esclusione di membri esterni, la cui presenza porterebbe all'invalidazione dei lavori medesimi;

3) che al Collegio dei Revisori vengono regolarmente inoltrati tutti gli atti relativi alle procedure di gara d'appalto, una volta adottati, non potendo il diritto di presa visione degli atti estendersi anche sui documenti preparatori agli atti medesimi.

Si riferisce che con nota del 29 agosto 1992, già evidenziata dall'Onorevole interrogante, il Collegio dei Revisori rappresentava, all'Amministratore, l'opportunità di investire della questione un professore universitario, esperto nel settore, affinché esprimesse il proprio parere. Detta opportunità è stata condivisa anche dal dottor Giorgio Da Mommio, presidente della Commissione giudicatrice, nonché coordinatore amministrativo.

Con nota del 28 settembre 1992, l'Amministratore straordinario della predetta unità sanitaria locale, ha trasmesso al Collegio dei

Revisori e alla regione Toscana il parere espresso dal professore avvocato Alberto Azzena il quale confermava sostanzialmente quanto sostenuto dal suddetto Amministratore.

In particolare, nel parere di cui sopra è stato sostenuto che:

le vicende giudiziarie concernenti le ditte intervenute alla gara non legittimano un provvedimento di sospensione, ma impongono, esclusivamente, alla Commissione giudicatrice una maggiore cautela nel condurre l'iter procedurale della gara, « ma senza giungere ad iniziative non suffragate da riscontri obiettivi relativi all'appalto stesso »; un provvedimento di sospensione, infatti, può trovare il suo fondamento esclusivamente in situazioni che riguardano « direttamente le ditte stesse e non unicamente i loro amministratori » dovendosi anche tener conto « dell'interesse pubblico alla sollecita realizzazione della struttura », sia di quello delle altre ditte partecipanti all'aggiudicazione.

la partecipazione di un rappresentante nel Collegio dei Revisori alle sedute in veste di osservatore, trova ostacolo nella natura di Collegio perfetto di tali Commissioni (cfr. Tar Veneto, I, 7 marzo 1988 n. 151), e nella non pubblicità delle loro sedute;

il diritto del Collegio dei Revisori di prendere visione degli atti, riconosciuto dalla L.R. toscana n. 40 del 6 giugno 1983, non si estende ai documenti relativi a procedimenti non ancora conclusi. Nella fase prodromica all'aggiudicazione, infatti, « i relativi atti e documenti sono nella disponibilità della Commissione, organo ausiliario della unità sanitaria locale, che è tenuta a rimetterli all'Amministratore subito dopo la conclusione dei lavori ». « Per giunta, (continua il parere), fino all'approvazione della graduatoria non opera neppure il diritto di accesso sancito dalla recente legge n. 241/1990 a favore di chiunque vi abbia interesse, dato appunto che l'interesse all'impugnazione non può precedere l'adozione dell'atto conclusivo del procedimento, ben potendo darsi che a tale conclusione non si giunga ».

Si rappresenta, infine, che in data 31 ottobre 1992, a seguito dell'adozione della

delibera n. 1620 del 31 ottobre 1992 con la quale l'Amministratore straordinario della unità sanitaria locale n. 3 approvava gli atti della Commissione tecnica, il Collegio dei Revisori ha investito della vicenda la Procura della Repubblica di Lucca.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

DE BENETTI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere — premesso che:

la magistratura ligure ha aperto una indagine sull'appalto d'acquisto con i fondi della regione Liguria di una apparecchiatura tecnica per la cura dei tumori ginecologici denominata *Aster-remote loading* dal costo di 350 milioni;

l'apparecchiatura in questione, acquistata nell'anno 1989, non è mai stata utilizzata e da allora giace, ancora imballata, in un sottoscala dell'IST (Istituto tumori) di Genova;

l'apparecchiatura mai entrata in funzione risulta oggi inutilizzabile a causa della decadenza degli isotopi di cobalto, che costituiscono il meccanismo attivo dell'*Aster-remote loading* e che comunque la stessa apparecchiatura risulta ormai superata da nuovi modelli tecnologicamente più avanzati;

in termini di assistenza una possibilità di cura dei tumori con tecnologie avanzate è stata sottratta per tre anni ai malati che si sono affidati alle cure dell'ospedale genovese di San Martino —

se intenda prendere, e in caso affermativo, quali provvedimenti nei confronti dei responsabili di simili manifestazioni di spreco di denaro pubblico e di incuria verso strumenti che potrebbero salvare vite umane. (4-07823)

RISPOSTA. — In merito a quanto prospettato con l'atto parlamentare cui si risponde, la competente regione Liguria ha reso noto che l'apparecchiatura ivi menzionata, originariamente assegnata all'unità sanitaria n. 13 e poi affidata all'Istituto Tumori di

Genova, è qui rimasta, in effetti, forzatamente inutilizzata a causa dell'accertata inidoneità, ai fini « proteximetrici », dei locali in cui avrebbe dovuto essere installata.

Effettivamente frattanto le operazioni conseguentemente necessarie, nel dicembre dello scorso anno la stessa regione è stata in grado di autorizzare la permuta di detta apparecchiatura, senza aggravio di costi, con un'altra dello stesso valore economico, ma tecnicamente più aggiornata, come tale atta ad assicurare prestazioni a più elevato livello assistenziale.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

DE BENETTI. — *Al Ministro dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:*

la società « Acciaierie di Cornigliano Spa » ha recentemente comunicato alla regione la volontà di procedere al rifacimento dell'altoforno n. 2, nonché alla cosiddetta verticalizzazione del prodotto, configurando una permanenza dello stabilimento fino all'anno 2020 ed un suo consistente potenziamento;

tale richiesta è in contrasto con tutti gli strumenti di programmazione della regione Liguria e, in particolare, con il Piano territoriale di coordinamento che prevede il superamento della siderurgia a Cornigliano, con il Piano paesistico e con il Piano per il progressivo miglioramento della qualità dell'aria;

negli anni si è venuto a configurare un panorama coerente di strumenti di programmazione (urbanistica e non) che orienta l'azione delle Amministrazioni locali e della regione Liguria al superamento della siderurgia a Cornigliano, impedendo nella fase transitoria, qualsiasi consolidamento delle attività inquinanti;

le richieste della « Acciaierie di Cornigliano » prefigurano uno stravolgimento della programmazione, mentre appare da rifiutare il tono ultimativo delle stesse;

le previsioni di superamento della siderurgia hanno generato una serie di

forti aspettative da parte dei cittadini della delegazione che da anni subisce l'impatto ambientale di attività industriali pesanti; gli abitanti di Cornigliano e lo stesso Consiglio di circoscrizione manifestano perciò serie preoccupazioni di fronte all'ipotesi di una marcia indietro rispetto al percorso delineato in questi anni;

la scarsa qualità della vita denunciata dalla popolazione e la scadente qualità ambientale sono, del resto, confermate dalla richiesta del Consiglio regionale al Ministero per l'Ambiente di dichiarazione di area ad elevato rischio, di crisi ambientale, richiesta inspiegabilmente rimasta nei cassetti;

negli ultimi mesi si sono aggiunte allarmanti notizie sulla presenza di cancerogeni (Idrocarburi Policiclici Aromatici, IPA) nell'aria di Cornigliano provenienti dalla cokeria e sui gravi riflessi per la salute dei lavoratori e dei cittadini esposti;

appare sconcertante l'atteggiamento dell'azienda che, da una parte promette investimenti per centinaia di miliardi e nuovi posti di lavoro, mentre dall'altra frappone difficoltà a reinserire 140 lavoratori attualmente in Cassa Integrazione;

la richiesta di Riva, peraltro, si colloca in un quadro di riduzione della produzione dell'acciaio chiesta al nostro paese dalla CEE, mentre non risulta chiaro il pensiero dell'ILVA — quale socio di minoranza dell'Azienda — in merito alla verticalizzazione del prodotto e all'aumento produttivo —;

quali misure il Ministro interrogato intenda prendere per far sì che sia approvata in tempi brevissimi la dichiarazione di zona ad elevato rischio di crisi ambientale per il Ponente genovese e quali strumenti intenda adottare per garantirne l'occupazione e il rilancio economico;

se intenda far applicare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale anche per quanto riguarda il rifacimento dell'altoforno n. 2, secondo quanto stabilito dal comma 2 dell'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10

agosto 1988 n. 377 che stabilisce che la procedura preventiva di VIA si applichi anche « qualora dagli interventi derivi un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse dalla precedente... ».

(4-14241)

RISPOSTA. — *In relazione alle delicate e urgenti problematiche esposte dall'interrogante nell'atto di sindacato ispettivo presentato il 19 maggio u.s. si precisa quanto segue.*

Il Ministero dell'ambiente ha completato l'istruttoria tecnica relativa alla dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale del Ponente Genovese.

Sulla base della documentazione fornita dalla regione Liguria, delle rilevazioni effettuate dal Ministero relative al rischio industriale ed al rischio connesso alla movimentazione portuale di prodotti pericolosi nonché alle valutazioni del comune e della provincia di Genova riguardanti l'inquinamento atmosferico ed acustico, si è provveduto a delimitare l'area del Ponente genovese per la quale dovrà essere predisposto il piano di risanamento previsto dall'articolo 6 della legge n. 305/1989.

In particolare il piano dovrà affrontare le problematiche ambientali ed industriali connesse al polo siderurgico di Cornigliano, al polo chimico di Mulledo alla infrastrutturazione e localizzazione di un nuovo sistema portuale per i prodotti petroliferi.

La proposta di DPCM per la dichiarazione di area a rischio è in trasmissione alle competenti Commissioni Ambiente della Camera e del Senato.

In merito all'applicabilità della procedura di valutazione di impatto ambientale al progetto di rifacimento dell'altoforno n. 2 delle acciaierie di Cornigliano, il competente Servizio del Ministero non è a conoscenza delle caratteristiche dell'intervento e del relativo iter autorizzativo e non può, quindi, allo stato, valutare la necessità o meno dell'esperimento della procedura. Si sta pertanto provvedendo all'acquisizione di tutti gli elementi necessari ad una siffatta valutazione.

Sarà particolare cura del Ministero dare risposta quanto prima a tale delicato problema.

Il Ministro dell'ambiente: Spini.

DOSI e MATTEJA. — *Al Ministro del commercio con l'estero. — Per sapere — premesso che:*

il 17 novembre 1992 è comparso su Il Sole 24 ore (e verosimilmente su altri periodici) un inserto pubblicitario a cura dell'Istituto nazionale commercio estero;

tale inserto pubblicizza il « Progetto Mezzogiorno », progetto che favorisce l'accesso ai mercati esteri da parte delle piccole imprese del Meridione —:

se non ritenga contrario ai principi costituzionali favorire solo imprese di un territorio circoscritto, creando una evidente situazione di concorrenza sleale nei confronti delle imprese del centro e del nord del Paese;

se non ritenga che il progetto Mezzogiorno debba essere ... esteso ad imprese con sede nelle zone appenniniche e alpine del Centro e del Nord Italia;

se sia a conoscenza in particolare che nelle zone appenniniche delle province emiliane e piemontesi si trovano miriadi di piccole imprese che l'attuale situazione economica ha messo in crisi e che troverebbero indispensabile ossigeno se fosse data loro l'opportunità di beneficiare del Progetto Mezzogiorno;

se ritenga che tale Progetto Mezzogiorno sia coerente con le direttive CEE.
(4-08479)

RISPOSTA. — *Al riguardo si fa presente che l'Istituto per il Commercio Estero — opportunamente interpellato sulla questione — ha precisato che con decisione del 25 luglio 1991, la Commissione delle Comunità Europee ha approvato la concessione del contributo del Fondo Europeo di Sviluppo regionale (FERS) per il finanziamento del Programma Operativo multiregionale 1991/93*

« *Industria e servizi* » a beneficio delle P.M.I. del Mezzogiorno d'Italia, presentato alla CEE in data 10 ottobre 1990 dal Governo italiano, tramite il Ministro per il Mezzogiorno.

Il Programma Operativo, che si colloca nell'ambito del Quadro comunitario di Sostegno per gli interventi strutturali comunitari in Italia, si articola in tre principali linee di intervento (Sottoprogrammi), che a loro volta comprendono un insieme di 11 misure.

L'ICE, nell'ambito del sottoprogramma 3, è responsabile, quale soggetto attuatore incaricato dalla CEE, della misura 3.3 denominata « Programma integrato per la commercializzazione delle P.M.I. » destinato alle imprese localizzate nel Mezzogiorno d'Italia.

L'importo complessivo della misura è pari a 16 milioni di ECU, di cui il 45 per cento cofinanziato dal FERS, il 19 per cento da privati ed il 36 per cento dall'ICE, attraverso i fondi promozionali del Ministero del Commercio con l'Estero.

L'obiettivo del progetto Mezzogiorno, nell'interesse comunitario e nazionale è quello di colmare lacune di informazione e di formazione al fine di ristabilire per le imprese del Sud pari opportunità di approccio ai mercati esteri.

Da quanto sopra esposto emerge chiaramente come, attesa la natura dei fondi e la destinazione loro attribuita, non sia possibile estendere il Progetto Mezzogiorno alle imprese delle zone appenniniche e alpine del centro e nord Italia.

Tuttavia si fa presente che il Ministero intende orientare l'attività promozionale sul rilancio dei bacini produttivi in particolare quelli insediati nelle zone sottosviluppate.

In tale ambito quindi, d'intesa con le categorie interessate, potranno essere elaborate sia iniziative promozionali sia progetti di penetrazione commerciale.

Il Ministro del commercio con l'estero: Baratta.

FELISSARI e CASTELLOTTI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

il recente provvedimento del 14 novembre 1992, n. 438 (legge di conversione del decreto-legge n. 384 del 19 settembre 1992) recante all'articolo 7 « Misure in materia di pubblico impiego » prevede al 4 comma che « Per l'anno 1993 le somme relative ai fondi di incentivazione ed ai fondi per il miglioramento dell'efficienza dei servizi comunque denominati, previsti dai singoli accordi di comparto, non possono essere attribuite in misura superiore ai correlativi stanziamenti di bilancio per l'anno finanziario 1991 »;

tale blocco, se fosse comprensivo anche delle possibili integrazioni in presenza di effetti positivi conseguiti alla intensificazione dell'attività svolta dagli enti, calcolabili nel 50 per cento delle economie di gestione individuate con criteri oggettivi che gli enti locali potrebbero attuare (articolo 5, comma 3 del decreto del Presidente della Repubblica 333/1990 « Nuovo accordo di lavoro per il pubblico impiego »), limiterebbe anziché incentivare la possibilità di realizzare economie di gestione, ed in ciò contraddicendo lo spirito della norma —:

se in relazione alle suddette considerazioni non intenda al riguardo emanare urgenti provvedimenti chiarificatori.

(4-09910)

RISPOSTA. — La norma dell'articolo 7, comma 4, del decreto legge 19 settembre 1992, n. 384, convertito, con modificazioni, nella legge 14 novembre 1992, n. 438, dispone che durante il corso dell'intero anno 1993 « le norme relative ai fondi di incentivazione ed ai fondi per il miglioramento dell'efficienza dei servizi comunque denominati, previsti dai singoli accordi di comparto, non possono essere attribuite in numero superiore ai correlativi stanziamenti di bilancio per l'esercizio finanziario 1991 ».

La disposizione stabilisce, quindi, con estrema chiarezza il consolidamento per il 1993 degli oneri diretti al perseguimento dell'incentivazione e del miglioramento dei servizi resi dalla pubblica amministrazione, nel quadro più ampio del consolidamento, stabilito dall'intero contesto del richiamato

articolo 7, degli oneri derivanti dalle disposizioni relative ai trattamenti normativi e retribuitivi spettanti ai dipendenti pubblici.

La finalità della normativa in argomento è, pertanto, quella di risanare la finanza pubblica evitando qualsiasi aggravio di spesa retributiva, attinente in maniera diretta od indiretta all'erario.

In tale ottica deve, pertanto, essere interpretato il dettato dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 3 agosto 1990, n. 333, di recepimento dell'accordo relativo al triennio 1988/1990 stipulato per il personale del comparto « Regioni-enti locali ».

Quest'ultimo resta in vigore nel suo contenuto dispositivo in quanto disciplinante il « Fondo per il miglioramento dell'efficienza dei servizi » nel comparto « Regioni-enti locali », ma la spesa derivante dalla sua applicazione presso ciascuno degli enti compresi nello stesso comparto non può superare per l'anno 1993 il limite dei « correlativi stanziamenti di bilancio per l'anno 1991 », imposto dall'articolo 7, comma 4, del decreto legge n. 384/1992, come convertito dalla legge n. 438/1992.

Il Ministro per la funzione pubblica: Cassese.

FRANCESCO FERRARI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il bacino del lago d'Idro in provincia di Brescia è regolato dalla società Lago d'Idro per gli usi agricoli, idroelettrici e per la laminazione delle piene del fiume Chiese a monte del lago stesso;

per la regolazione dei deflussi verso valle vengono utilizzate: la galleria industriale dell'ENEL collegata alla centrale di Carpeneda di Vobarno (Brescia) che ha una portata massima di metri cubi al secondo 32, la galleria cosiddetta « degli Agricoltori » utilizzata per l'integrazione irrigua nei momenti di necessità e per lo scarico delle acque di piena con una portata massima di circa 90 al metro cubo al secondo, la diga di sbarramento sul fiume Chiese con soglia

a quota 367 metri sul livello del mare per i deflussi che superano la soglia anzidetta fino ad una portata massima di metri cubi al secondo 240;

il giorno 8 luglio 1992 a causa delle forti piogge del mese di giugno e dei primi di luglio è crollato un tratto di volta della galleria degli Agricoltori ostruendola completamente ed inoltre sull'emissario del lago incombe una paleofrana che potrebbe precludere la possibilità di smaltimento dell'invaso in caso di piena;

nel crollo della galleria si è formata in superficie una voragine del diametro di circa metri 10 che ha inghiottito una strada di accesso a sei abitazioni in località Camogne di Idro (Brescia) che sono in tal modo rimaste completamente isolate;

la società Lago d'Idro ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, tramite il provveditorato delle opere pubbliche per la regione Lombardia, la segnalazione del danno e l'urgenza per la immediata riparazione del tratto di galleria interessata, necessaria per la regolazione del lago a scopo irriguo ed industriale e per la incolumità delle popolazioni rivierasche in caso di piena;

la stesso consorzio di bonifica Medio Chiese ha segnalato al Ministero dei lavori pubblici ed al Ministero dell'agricoltura e foreste la compromissione delle erogazioni con conseguente riduzione delle dotazioni irrigue nel territorio del Medio Chiese su una superficie di 25.000 ettari, chiedendo l'immediato intervento pubblico per il ripristino dell'importante opera gestita dalla società Lago d'Idro —:

quali iniziative urgenti intenda assumere, di concerto con gli enti interessati, per concedere i necessari finanziamenti di pronto intervento per il ripristino del tratto di galleria crollato in modo da assicurare l'utilizzo agricolo ed idroelettrico e la salvaguardia della pubblica incolumità della popolazione rivierasca del lago d'Idro. (4-03421)

RISPOSTA. — In risposta alla interrogazione in oggetto, si comunica che con de-

creto ministeriale in data 17 agosto 1992 è stata assegnata sul cap. 7701 la quota di 100.000.000 per l'esecuzione di lavori di somma urgenza ai fini della tutela della pubblica incolumità in conseguenza della rottura di parte del tetto della galleria di scarico delle acque del lago d'Idro in provincia di Brescia.

Per quanto attiene alle opere sostanziali per il ripristino della galleria di scarico delle acque del lago (parimenti urgenti per garantire il deflusso e mantenere il livello del lago assicurando la non sommergibilità dei paesi rivieraschi) è stato previsto un finanziamento di 2 miliardi di lire gravante sul cap. 7701 di questo Ministero in conto esercizio 1992, per la fase urgente di lavori di ripristino della funzionalità della galleria.

Per tali lavori, è stato predisposto apposito progetto che deve conseguire i prescritti pareri in linea tecnica-amministrativa, da parte del Magistrato per il Po, a cui verrà affidata la realizzazione dell'intervento.

Per quanto riguarda, poi, la ottimizzazione della regolazione dei livelli del lago d'Idro, l'Autorità di Bacino del fiume Po ha costituito un gruppo di lavoro composto dai rappresentanti degli enti interessati, a cui è stato affidato il compito di definire le norme relative alla razionalizzazione dell'uso dell'acqua e il recupero e la valorizzazione delle caratteristiche naturalistiche ed ambientali del lago stesso e del fiume Chiese.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

FORTUNATO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:

l'Azienda mezzi meccanici e magazzini del porto di Ancona ha presentato il 17 gennaio 1993 al Ministero dei lavori pubblici i progetti esecutivi per la realizzazione delle opere a terra del porto di Ancona, rielaborati come predisposto dal voto n. 305 del Consiglio superiore dei lavori pubblici —:

per quali motivi non siano stati ancora inseriti all'ordine del giorno per il

riesame da parte dello stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici. (4-11479)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nella seduta del 24 marzo 1993, ha esaminato i progetti esecutivi relativi alla realizzazione delle opere a terra del porto di Ancona.

Con il voto n. 58 il suddetto Consesso ha espresso il parere che detti progetti non possano ritenersi esecutivi ai fini dell'appalto a forfait globale chiuso.

In relazione a tale parere, si è provveduto a restituire gli elaborati progettuali all'Azienda dei Mezzi Meccanici e Magazzini del porto di Ancona, concessionaria dei lavori, per le necessarie integrazioni.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

Orvieto, centro di rilevanza mondiale, vive uno stato di grave disagio per la vetustà della viabilità statale che la circonda e la attraversa, a tal punto che l'attuale situazione rispecchia sempre quella di 130 anni fa quando fu realizzata la Nuova Cassia (strada statale Umbro-Casentinese) il cui tracciato prevede ancora il passaggio nel centro storico di Orvieto;

a fronte di questa situazione lo Stato ha letteralmente consumato la vallata del Paglia con l'Autostrada del Sole, la ferrovia Roma-Firenze e la direttissima;

tale situazione, oltre ai disagi sopra ricordati, crea una oggettiva difficoltà all'esplicitarsi di una moderna e confacente attività produttiva con gravi ripercussioni per uno sviluppo equilibrato e ben articolato di tutta l'area orvietana che ha grandi potenzialità proprio per la sua posizione centrale rispetto a vasti bacini di utenza e

per la presenza di grandi infrastrutture di cui attualmente soffre invece che beneficiare —:

quali urgenti provvedimenti il Governo intenda prendere per evitare tali disagi in una città del cui splendore l'Italia e il mondo intero possono menar vanto.

(4-05343)

RISPOSTA. — *Il sistema stradale statale nella zona di Orvieto (rimasto immutato nel corso degli anni, salvo lievi aggiustamenti), risulta inadeguato alla attuale densità del traffico, notevolmente incrementato.*

La circolazione dei veicoli in Orvieto Scalo, infatti, appare particolarmente intensa e costituita prevalentemente da veicoli pesanti.

Da tempo il comune di Orvieto aveva segnalato la necessità di realizzare apposita variante sicché al fine di migliorare le condizioni di transitabilità e di sicurezza per l'utenza è stato autorizzato il Compartimento della Viabilità dell'Umbria ad approntare il progetto, per un importo, valutato a suo tempo, di 5/6 miliardi di lire.

L'intervento non era compreso in specifici programmi dell'Azienda, sicché la realizzazione della variante rimaneva subordinata alla possibilità di finanziamento sui fondi ordinari di bilancio.

Successivamente la regione dell'Umbria ha conferito, con delibera del 9 luglio 1991 alla Società di Ingegneria ICARIA l'incarico per la progettazione di massima con studio d'inserimento ambientale della variante in argomento.

Gli elaborati relativi al progetto di massima sono stati recentemente trasmessi al Compartimento di Perugia dalla medesima regione, con l'invito ad esprimere il parere di competenza, al fine di consentire alla Società ICARIA di procedere alla stesura definitiva del progetto, che prevede una spesa complessiva di lire 16.750.000.000.

Il Compartimento ha espresso parere positivo di massima con riserve di riesame della parte finale del tracciato.

Lo sviluppo complessivo della variante risulta di ml. 3.692 a fronte di quello attuale di ml. 7.900 di cui ml. 1.200 rappresentati dalla traversa di Orvieto centro.

Si auspica che un incremento del finanziamento nello specifico settore di opere consenta la realizzazione dell'intervento per il quale non sussistono al momento adeguate disponibilità finanziarie.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

da anni è stato progettato, finanziato, appaltato un tratto della strada statale 219 la Osteria del Gatto-Monte Corona, per avere uno scorrimento più veloce, e soprattutto per evitare l'immensa pericolosità della strada stessa nell'attraversamento di popolosi centri abitati quali Branca, Torre Calzolari, Spada, Padule, S. Marco;

per Gubbio centro, il problema è stato risolto con la variante alla strada statale 219 e cioè la circonvallazione davanti la città, dalla località Crocefisso allo svincolo della strada statale 452 della Contessa;

l'intero problema rimane per la pericolosità dovuta alla enorme intensità di traffico, soprattutto di mezzi pesanti, da Gubbio verso la strada statale E45 e Monte Corona attraversando centri popolosi come Semonte Casamarcia Raggio e Mocaiana;

c'è comunque un problema da risolvere con urgenza, quello cioè di un collegamento trasversale tra Marche e Toscana che non può passare per una strada statale 219 interamente rinnovata e resa scorrevole a livelli di *standard* medi Nazionali ed Europei;

da anni sono stati approvati progetti, i relativi finanziamenti ed appaltati i lavori sul tratto Gubbio-Crocefisso-Montefiore;

nei mesi di febbraio-marzo 1992 vi sono stati atti di approvazione progettuale per esempio da parte del Comune di Gubbio su richiesta di ANAS e Regione Umbria per il tratto MontefioreBranca;

non potendo non ribadire l'importanza di questa via di comunicazione, la quale vede tra l'altro sopportare il traffico di un gran numero di mezzi pesanti per la presenza di alcuni cementifici nella zona di Gubbio tra i più importanti d'Italia, per l'uscita di un vasto territorio dalla sua marginalizzazione e relativo isolamento —:

quali risposte dia circa l'ammodernamento dell'intera strada statale 219 Osteria del Gatto-Monte Corona;

quali siano i tempi previsti per il completamento e, quindi, per l'apertura del tratto stradale da Gubbio-Crocefisso a Montefiore o in subordine Gubbio-Crocefisso-Padule;

a che punto siano i finanziamenti ed il relativo appalto per la realizzazione del tratto Montefiore Branca che va, tra l'altro, ad inserirsi in un asse strategico viario quale è la Perugia-Ancona. (4-06184)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS ha reso noto che l'ammodernamento della strada statale n. 219 « di Gubbio e Pian d'Asino » nei tratti da chilometro 0+000 (Osteria del Gatto) al chilometro 5+500 (Branca) e dal chilometro 21+900 (Gubbio) al chilometro 44+920 (Montecorona) non è incluso in alcun piano di finanziamento. Eventuali lavori potranno essere inseriti nel prossimo piano triennale che l'ANAS predisporrà d'intesa con gli organi regionali.*

Per il completamento dei lavori in corso, lotto 1° (località Crocefisso) — Padule — (località Montefiore), la relativa perizia di variante suppletiva è stata esaminata favorevolmente dal consiglio di amministrazione dell'ANAS, con parere della soprintendenza ai beni ambientali e culturali e di pareri di cui agli articoli 81, 82 e 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 617 del 1977 nonché quello di cui alla legge n. 431 del 1985.

In data odierna risulta pervenuto il solo parere della regione Umbria.

Il progetto esecutivo relativo ai lavori del 2° lotto Padule (località Montefiore)-Branca, con il quale si completerebbe l'intera va-

riante alla statale n. 219, da Gubbio (innesto S.S. 452) a Branca, è già stato redatto ed esaminato dal consiglio di amministrazione ANAS, nella seduta del 19 novembre 1992, riportando parere favorevole all'approvazione.

Sono tuttora in fase di espletamento le procedure di appalto.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

IMPOSIMATO, BASSOLINO, DE SIMONE, IMPEGNO, JANNELLI, NARDONE e VOZZA. — *Ai Ministri della sanità e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

notizie di stampa apparse sul *Mattino* del 21 agosto e su *Repubblica* del 28 agosto, riferiscono gli sperperi e promozioni scandalose nella gestione degli ospedali Ascalesi, San Gennaro, Vecchio e Nuovo Pellegrino;

tali fatti troverebbero puntuale conferma nelle istruttorie svolte dalla Corte dei Conti — Sezione Campania;

peraltro, negli episodi in questione potrebbero ravvisarsi gli estremi di reato contro la pubblica Amministrazione —:

se risulti quale sia lo stato dei procedimenti penali e contabili relativi agli sperperi consumati a Napoli nel settore sanità. (4-04758)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, e relativa alla gestione degli ospedali Ascalesi, San Gennaro, Vecchio e Nuovo Pellegrini, questo Ministero fa riferimento ai limitati elementi informativi assunti presso i competenti organi amministrativi e giudiziari.*

Detti organi hanno riferito che i summenzionati enti ospedalieri sono stati disciolti in data 16 aprile 1982 con decreto n. 2697 del Presidente della Giunta regionale della Campania e che le loro funzioni sanitarie con il relativo personale sono stati trasferiti, per territorialità, alla unità sanitaria locale n. 44 di Napoli.

Il personale ex ospedaliero, fino ad una certa data, è stato assoggettato alla normativa giuridica ed economica dell'Ente di appartenenza, mentre dalla data di trasferimento nel Servizio Sanitario Nazionale è stato sottoposto alla normativa del decreto del Presidente della Repubblica n. 761/1979.

Nei confronti del personale in questione sono state applicate le norme dell'ex A.N.U.L. 1979/81 (Accordo Nazionale Unico di Lavoro): di conseguenza sono state conferite qualifiche e trattamenti economici successivi alla data richiamata nell'articolo 64 del decreto del Presidente della Repubblica n. 761/1979, cioè il 20 dicembre 1979.

Quanto sopra esposto ha causato ripetute contestazioni al punto che il Governo dell'epoca con l'articolo 116 del decreto del Presidente della Repubblica n. 270/1987 si è riservato di emanare un apposito disegno di legge, entro il 31 dicembre 1987, atto a sanare i provvedimenti contrastanti con la normativa summenzionata.

Il successivo articolo 28 della legge n. 128 del 31 maggio 1990 proroga al 31 dicembre 1990 i termini di cui al citato articolo 116 decreto del Presidente della Repubblica n. 270/1987.

La questione de quo attualmente allo studio di questo Ministero, che è in contatto dialettico con il Dipartimento della Funzione Pubblica.

Si rappresenta, infine, che la competente sezione della Corte dei Conti di Napoli ha riferito che nel 1981 gli Amministratori e i componenti della Giunta regionale sono stati oggetto di citazioni in giudizio da parte della Procura Generale della Corte dei Conti.

Il citato Presidente ha riferito ancora che, per quanto concerne i giudizi relativi agli ospedali San Gennaro ed Ascalesi, sono state depositate le relative decisioni e le stesse sono in corso di pubblicazione.

Per quanto riguarda invece gli ospedali Nuovo e Vecchio Pellegrini, i rispettivi giudizi sono stati discussi nelle udienze del 25 novembre 1992 e 14 gennaio 1993.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

LENTO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere — premesso:

che la signora Ceccarelli Ornella in Facheris, assistita dalla USL 10/D di Firenze, è stata riconosciuta inabile al 100 per cento perché affetta da emiplegia con afasia;

che alla signora Facheris, docente in pensione, già in trattamento logopedico, è stato tolto il terapeuta dall'USL di appartenenza e non fruisce più di tale terapia -:

quali iniziative il Ministro intenda assumere in proposito. (4-03908)

RISPOSTA. — *In riferimento a quanto segnalato dalla S.V. con l'atto parlamentare indicato in oggetto, questo Ministero risponde sulla base di elementi informativi raccolti tramite i competenti organi territoriali.*

Dalle notizie acquisite risulta che la Commissione Medica Collegiale, riunitasi presso la clinica Neurologica della unità sanitaria locale 10/D di Firenze il giorno 14 ottobre 1992, ha riscontrato alla signora Ceccarelli una « afasia di grado medio con eloquio impoverito », derivata da una emiplegia destra causata da un'ematoma intracerebrale spontaneo occorso nell'aprile del 1990.

Al momento della visita medico-collegiale, la paziente dimostrava, nonostante le generali condizioni anzidette, « una capacità di comprensione conservata », una certa attenzione e vivacità e, ad onta del deficit di linguaggio, anche « discrete capacità comunicative globali, che consentono di esprimere molte delle proprie volontà ». Dal referto stesso risulta, inoltre, che la signora Ceccarelli ha sviluppato l'uso della mano sinistra ed è in grado, seppure con difficoltà, di scrivere.

In conclusione, il collegio medico ha riconosciuto una sostanziale incapacità di miglioramento del linguaggio da parte della paziente, sebbene sia quest'ultima animata da « grande volontà » e sia aiutata da un ambiente familiare assai disponibile.

Tali positivi elementi, uniti ad un'apparente assenza di « connotati depressivi », fanno ritenere utile il proseguimento di un programma di adeguate stimolazioni, se non

altro allo scopo di « mantenere le capacità finora acquisite dalla paziente ».

Conseguentemente, il Collegio medico ha considerato opportuno un trattamento strutturato che comprenda, oltre al coinvolgimento familiare, da solo non sufficiente, anche una stretta collaborazione tra logoterapisti ed educatori professionali per afasici cronici, al fine di porre la paziente in condizione di « doversi esprimere non soltanto nel chiuso di uno studio o di un ambulatorio, ma anche in contesti sociali di vario tipo ».

Si ritiene, pertanto, alla luce delle notizie sopra riportate, che la Commissione medica nominata dalla unità sanitaria locale 10/D di Firenze abbia esplicitamente espresso la necessità di ripristinare il trattamento logopedico in favore della signora Ceccarelli, fors'anche in modo più completo ed efficace che in precedenza.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

LUCCHESI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

l'esigenza di realizzare finalmente una sede autonoma del genio civile per le Opere Marittime a Livorno, si è fatta più stringente sia per la complessità dei problemi da affrontare sia a ragione delle esigenze operative del porto per quantità e qualità di merci movimentate sia per il consolidato ruolo del Porto nel panorama dei grandi scali marittimi nazionali;

ad una soluzione dei diversi problemi portuali e demaniali si può addivenire solo potendo contare su di una innovazione che affianchi le altre strutture operative esistenti —:

come il Ministro intenda affrontare questa necessità primaria e inderogabile e fornire in tempi brevi risposte certe, anche in relazione ai disegni di riforma attualmente in discussione. (4-07795)

RISPOSTA. — La questione connessa alla formale istituzione di un Ufficio del Genio Civile, delle Opere marittime di Livorno, ha

già formato oggetto di approfondito esame da parte della Direzione Generale delle Opere Marittime e sarà valutata in sede di predisposizione delle nuove linee di ristrutturazione del Ministero e di individuazione degli uffici centrali e periferici dell'Amministrazione, che dovranno adottarsi in esecuzione del decreto-legge n. 29, sulla organizzazione degli Uffici Pubblici.

La Direzione Generale Opere Marittime ha disposto — per la necessità primaria ed inderogabile di accelerare i tempi e modi di trattazione delle pratiche — che ogni richiesta avanzata in sede locale venga trasmessa, per il necessario iter istruttorio, già munita del motivato parere e delle eventuali osservazioni del funzionario preposto alla Sezione Operativa del Genio Civile per le Opere Marittime di Livorno.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

GIANMARCO MANCINI e FRAGASSI.
— Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la viabilità per la Garfagnana e in generale per la valle del Serchio è elemento essenziale e determinante per la vita quotidiana e per il suo futuro economico;

la strada provinciale Ludovica è da alcuni giorni — per l'ennesima volta — interrotta in località Diecimo, nel comune di Borgo a Mozzano, costringendo, così, tutto il traffico, leggero e pesante, sulla strada statale del Brennero con indicibili difficoltà per estenuanti prolungamenti dei tempi di percorrenza;

in attesa della realizzazione della variante (approvata poco tempo fa) che dovrebbe consentire un migliore scorrimento del traffico da e per la Garfagnana sembra indilazionabile la riapertura della strada provinciale Ludovica, considerando anche il periodo favorevole al flusso turistico verso le zone suddette —:

cosa si intenda fare per garantire la sicurezza e l'agibilità del collegamento

stradale e ferroviario da e per la Garfagnana, vitali per lo sviluppo della realtà socio-economica della zona;

quali urgenti misure intenda prendere per provvedere alla riapertura della strada provinciale Ludovica al fine di eliminare gli attuali gravi disagi stradali.
(4-03239)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione citata in oggetto si fa presente che la suddetta riguarda tre argomenti e cioè, la Strada provinciale « LUDOVICA », la variante di PONTE a MORIANO e la politica dei collegamenti stradali e ferroviari da e per la S.S. della Garfagnana.*

Sui quesiti rivolti con l'interrogazione in oggetto, solo quello connesso alla realizzazione della variante di « Ponte a Mariano » riguarda interventi di competenza dell'ANAS.

In merito posso assicurare che la realizzazione di tale variante è già in avanzata fase di esecuzione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARENCO. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che dall'autunno 1991 il porto di Camogli è privo del faro (precedentemente collocato alla sua entrata) sradicato da una mareggiata —:*

quando si provvederà al ripristino del faro stesso;

se non si reputi in contrasto con le più elementari norme della manifestazione e della sicurezza che un porto, in gran parte utilizzato da imbarcazioni di piccolo cabotaggio, non dotate di strumenti radar, sia privo del faro. (4-03902)

RISPOSTA. — *Si comunica che la perizia dei lavori per l'installazione del faro segnalamento, prevista nell'importo di L. 149.000.000 all'imboccatura del porto di Camogli, è stata già elaborata ed attualmente è all'esame della Direzione Generale delle Opere Marittime di questo Ministero.*

Si fa presente, infine, che attesa la carenza di fondi non si è potuto procedere nel programma degli interventi 1992, ma si conta di provvedere al suo finanziamento nel corrente anno.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARENCO. — *Al Ministro dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

la stessa ANAS riconosce che l'area savonese è tra le più congestionate d'Italia, sia per quanto riguarda i traffici sui tronchi autostradali sia, in particolare, sull'Aurelia;

erano stati richiesti più di 1700 miliardi di investimenti per strade e autostrade in Liguria, per far fronte al flusso turistico, presunto, delle manifestazioni colombiane;

per il raddoppio dell'autostrada Savona-Torino sono stati stanziati oltre 180 miliardi nel settembre 1992, ma i lavori non sono ancora partiti a causa delle polemiche sul tracciato;

i cantieri per l'Aurelia-bis hanno paralizzato Varazze per quasi un anno, arrecando gravi danni economici al settore turistico e, adesso che i lavori sono terminati da 4 mesi, non si sa ancora quando la strada sarà resa percorribile;

il tratto dell'Aurelia tra Celle e Albisola, dopo 10 giorni di chiusura totale a causa di una frana, è ora aperto solo per poche ore al giorno;

il tratto dell'Aurelia tra Vado Ligure e Bergeggi, a causa di un'altra frana, è a senso unico alternato —:

come siano state utilizzate le cifre stanziata per la viabilità nel savonese, in quali progetti e in quali tempi si intenda attuare questi ultimi. (4-06823)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che la variante nell'abitato di Varazze, dopo l'ultimazione dei lavori principali e delle*

opere accessorie, è stata aperta al traffico nell'agosto 1992 e l'esecuzione di detta opera non ha comportato alcuna chiusura al transito veicolare della S.S. « Via Aurelia ».

L'evento franoso verificatosi al chilometro 582+050 tra il comune di Vado Ligure e di Bergeggi, ha comportato il senso unico alternato, regolato da un impianto semaforico fino alla fine di novembre.

I lavori affidati con il rito della somma urgenza, per un importo complessivo di circa 180 milioni, sono consentiti nella rimozione delle parti fratturate ed instabili presenti sulla scarpata e la strada è stata riaperta al traffico ad eccezione di una parziale zona della Sanchina, ove è stato collocato il cantiere e dove si svolgono le operazioni di preparazione per la stesa della rete metallica e di messa in opera per la chiodatura. I lavori sono ultimati.

Per quanto concerne la S.S. n. 1 « Via Aurelia » nel tratto Celle-Albisola, in corrispondenza del chilometro 566+420 sovrastato da una parte rocciosa quasi verticale, in data 14 ottobre 1992 da detta scarpata si è staccata una massa rocciosa di circa 3 metri cubi che precipitando sul piano viabile ha investito un'autovettura ed ha provocato il ferimento del conducente.

In conseguenza del grave evento, la statale è stata chiusa al transito e i lavori necessari per l'eliminazione del pericolo sono stati dichiarati di somma urgenza con verbale redatto ai sensi dell'articolo 80 del Reg. 350/1985.

I lavori immediatamente iniziati, sono consistiti nella bonifica della scarpata con il disaggio delle masse rocciose in equilibrio precario per l'eliminazione del pericolo incombente, sgombero del materiale franato, costruzione di paratia provvisoria di protezione della caduta massi onde consentire la sicurezza del transito.

In data 27/10/1992, avendo completate le lavorazioni di cui sopra, la statale è stata aperta al traffico a fasce orarie per consentire i lavori di posa in opera della rete metallica e del suo ancoraggio in sommità.

A partire dalle ore 17 del 3/11/1992 la statale stessa è stata aperta al traffico a senso unico alternato.

Allo stato i lavori sono in corso di ultimazione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARENCO. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il Prefetto di Agrigento con decreto in data 3 giugno 1976, n. 5134, autorizzava su richiesta dell'ANAS — compartimento di Palermo — la stessa ad occupare, per la durata di anni due, terreni lungo la strada statale n. 118, parte IV, dal chilometro 111907 al chilometro 146+000, di proprietà della ditta Modica Gerlando;

lo stesso Prefetto con decreto in data 1° febbraio 1978 n. 512/II su richiesta dello stesso compartimento ANAS, protraeva l'occupazione dei sopraccitati immobili fino a 5 anni;

in data 28 aprile 1988, il compartimento della viabilità ANAS di Palermo ha provveduto a trasmettere, con nota n. 104327, alla direzione Generale — direzione Centrale amministrativa Gestione Lavori I settore 2°, la pratica espropriativa riguardante la ditta Modica Gerlando n. 27/9/1912, comprendendo fra i provvedimenti da adottare la richiesta alla competente Prefettura del decreto di occupazione definitiva; ciò veniva notificato alla signora Modica Lidia, in qualità di rappresentante con procura speciale notarile del signor Modica Gerlando, con nota n. 9413 del 14 dicembre 1991, dell'ANAS — sezione staccata di Agrigento, che si concludeva con la dicitura: « Pertanto non appena perverrà il decreto su menzionato (il decreto di occupazione definitiva della Prefettura competente), sarà cura di questa Amministrazione procedere per l'ulteriore corso della pratica espropriativa »;

in data 8 agosto 1989, con nota n. 5078 l'ANAS — sezione staccata di Agrigento — trasmetteva alla ditta Modica Gerlando copia conforme della polizza n. 40934, della Cassa depositi e prestiti, di

lire 977.385 a garanzia dell'indennizzo, da accreditarsi alla ditta al pervenimento del decreto di occupazione definitiva;

su sollecitazione della signora Modica Lidia, l'ANAS - Direzione Generale - comunicava a tale rappresentante, poi erede del deceduto Modica Gerlando, con nota n. 2424/270 del 18 febbraio 1992, che - con altra nota di pari data e numero - erano stati trasmessi alla Prefettura di Agrigento gli atti relativi alla pratica di espropriazione in oggetto, specificando che il decreto di occupazione definitiva sarebbe stato emesso dalla Prefettura, come a carico della stessa restavano le operazioni di pubblicazione, registrazione, trascrizione e voltura catastale;

a tutt'oggi, a 16 anni dal primo decreto n. 5134, senza poter disporre dei propri immobili né dell'indennizzo riconosciutogli, peraltro contestato con ricorso presentato all'ANAS - compartimento di Palermo a data 11 gennaio 1979, manca ancora un decreto di occupazione definitiva -;

le ragioni di questo spropositato ritardo e come intendano intervenire per la rimozione delle stesse;

perché la polizza a garanzia dell'indennizzo sia stata aperta solo in data 15 febbraio 1989, 13 anni dopo il primo decreto di occupazione;

se non vadano risarciti gli interessati con un equo indennizzo. (4-07400)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che l'occupazione del fondo di proprietà del signor Modica Gerlando, a confine con la SS. n. 118, riguarda una estensione di terreno di mq. 60.*

Ritardi nell'emanazione del decreto di esproprio sono stati causati da molteplici fattori fra cui, il più recente, la errata valutazione della commissione provinciale per gli espropri che ha erroneamente determinato la indennità di esproprio, dovuta alla ditta Modica, per una superficie di mq. 200, corrispondente a quella a suo tempo occu-

pata in via d'urgenza, anziché per la porzione effettivamente da espropriare dell'estensione di mq. 60.

La nuova esatta stima della indennità fissata in 522.000 lire è stata comunicata nel maggio dello scorso anno al compartimento A.N.A.S. di Palermo che a tutt'oggi non ha potuto notificare la nuova stima per irreperibilità dei soggetti destinatari.

L'accettazione dell'indennità da parte dei medesimi, preordinata alla sottoscrizione del verbale di accordi consentirebbe alla Prefettura di Agrigento di emanare il decreto di occupazione definitiva.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MARENCO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per sapere - premesso che:

ai sensi dell'articolo 72 del decreto-legge 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della strada), tra i nuovi dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi è previsto un « segnale polifunzionale di soccorso » descritto nel regolamento di attuazione;

all'articolo 230 del regolamento di attuazione (comma 9) si dichiara che « il dispositivo deve essere di tipo omologato dal Ministero dei Trasporti - Direzione generale della NCTC »;

l'incertezza istituzionale determinata da gravi fenomeni di corruzione rischia di gettare le sue ombre anche sull'introduzione di un « segnale » che - a quel che risulta - costerà all'automobilista alcune centinaia di migliaia di lire -;

quali motivi abbiano spinto gli estensori del Nuovo codice della strada ad affiancare il nuovo segnale polifunzionale al « segnale mobile di pericolo » (il triangolo) già previsto dal vecchio codice;

se tale scelta sia determinata dalla necessità di adeguare la nostra legislazione a quella della CEE ovvero se sia esclusiva del nostro codice;

se non si reputi opportuno rendere obbligatorio il nuovo « segnale polifunzionale » solo ai veicoli di nuova immatricolazione e ciò al fine di non gravare tutti gli utenti di una spesa che appare francamente immotivata. (4-10758)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che l'articolo 72 del nuovo codice della strada prevede tra i nuovi dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi un « segnale polifunzionale di soccorso » da installare su quegli automezzi la cui costruzione inizierà dal 1° luglio 1993 a norma dell'articolo 235 del Nuovo codice della Strada.*

La norma di che trattasi rientra tra quelle di competenza del Ministero dei trasporti, il quale con nota dell'aprile u.s., ha comunicato che è all'esame dell'apposita commissione, che opera per gli adeguamenti e le rettifiche da apportare al nuovo codice della strada, l'abolizione dell'obbligo in questione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MATTEJA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:*

l'autostrada Torino/Bardonecchia, in via di completamento, ha nei mesi scorsi reso operativi i caselli di Avigliana e Salbertrand;

per il funzionamento di detti caselli si è provveduto all'assunzione di personale;

la manutenzione e gestione di detta autostrada è stata affidata alla SITAF, società a capitale misto —:

a) la procedura adottata per affidare alla SITAF la gestione di questa autostrada;

b) il metodo adottato per l'assunzione del personale, ovverosia se si sia tenuto conto, oltre che delle caratteristiche professionali dei candidati anche della data di presentazione della domanda di assunzione stessa. (4-09263)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto si fa presente che la S.I.T.A.F. S.p.a. è stata costituita su iniziativa della provincia e del comune di Torino con atto notariale in data 29.10.1960.*

Oggetto sociale della Società, a cui parteciparono sin dalla costituzione Istituti di credito torinesi, Società industriali, Società assicuratrici, Camera di Commercio ed Unione Industriali di Torino, era la costruzione e la gestione del Traforo del Frejus e dell'Autostrada Torino-Bardonecchia.

Dopo la firma della convenzione fra l'Italia e la Francia, avvenuta a Parigi il 23.02.1972, ratificata con la legge del 18.12.1972, n. 878, in ordine alla costruzione e gestione del Traforo del Frejus, la S.I.T.A.F. inoltrava all'A.N.A.S. la richiesta di concessione di costruzione e gestione sia del Traforo del Frejus, sia dell'Autostrada della Valle di Susa, da Torino a Bardonecchia, corredate dai progetti di massima e da un piano finanziario, come prevede l'articolo 2-2° comma della legge n. 729/61.

Successivamente l'ANAS in attuazione della precitata convenzione Italo-Francese sulla base delle disposizioni contenute nella legge n. 729/61 articolo 2-1° comma, dava in concessione alla S.I.T.A.F. la costruzione e la gestione del Traforo del Frejus nonché dell'Autostrada della Valle di Susa, da Torino a Bardonecchia.

Il Traforo del Frejus, i cui lavori iniziarono nel gennaio 1975, sono stati ultimati nel 1980 e la sua apertura al traffico è avvenuta il 12.7.1980.

L'Autostrada della Valle di Susa non veniva contemporaneamente realizzata, a seguito dell'entrata in vigore dell'articolo 18/bis della legge 492/75 che sospendeva la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non era stato effettuato l'appalto, anche se programmati o approvati.

La legge n. 531/12.8.82, rimuovendo la sospensiva disposta dall'articolo 18/bis precitato consentiva alla S.I.T.A.F. di iniziare i lavori dell'Autostrada in questione, ponendo a carico dello Stato l'onere della spesa ed autorizzando l'A.N.A.S. a sottoscrivere partecipazioni azionarie della Società fino ad un limite del 40 per cento del capitale sociale.

L'Autostrada Torino-Bardonecchia è stata aperta al traffico, gradatamente, a partire dal dicembre 1987, fino al 5 dicembre 1992, per circa chilometri 67 su un'estesa complessiva di chilometri 73 e sarà completata entro la primavera del 1994.

Gli atti convenzionali in base ai quali la S.I.T.A.F. ha avuto la concessione della costruzione e gestione della Autostrada medesima sono rispettivamente il n. 17748/16.02.84, il n. 190999/15.07.87, il n. 19660/06.04.89 ed, infine, quello vigente n. 21242/04.09.92 di rep. A.N.A.S.

Si precisa, infine, che sulla base della legge 223/91 (articolo 25) che ha previsto disposizioni a carattere generale per la richiesta nominativa del personale da assumere, il metodo adottato dalla Società concessionaria per l'assunzione di dipendenti, relativamente a quello in servizio presso i caselli di riscossione del pedaggio ad Avigliana ed a Salbertrand, risulterebbe confermato alle vigenti disposizioni di legge sul collocamento.

I candidati sono stati scelti in base ad una precisa serie di valutazioni.

Va inoltre precisato che il personale è stato assunto con contratto a tempo determinato in relazione alla definizione, tuttora in corso, del contenzioso con la Società A.T.I.V.A., concessionaria della tangenziale di Torino, che prevede l'abolizione del casello di Bruere (Rivoli), con il conseguente passaggio dei dipendenti ad esso addetti alla S.I.T.A.F.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MELILLA, DI PIETRO e STANISCIA.

— Al Ministro per la funzione pubblica. —
Per sapere — premesso che:

il 1° giugno 1992, con nota n. 184, il sindacato ha chiesto a 35 comuni abruzzesi della Marsica di comunicare gli estremi degli atti deliberativi con i quali è stato costituito il « Fondo per il miglioramento dell'efficienza dei servizi », ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 333 del 1990, relativamente agli anni 1991 e 1992;

alla suddetta richiesta hanno risposto solo 4 (quattro) comuni (Aielli, Ovindoli, Sante Marie, Trasacco) mentre gli altri comuni si dividono tra una parte che, pur avendo regolarmente costituito il fondo, non ha ritenuto doveroso darne comunicazione formale al sindacato, e un'altra che ha ignorato del tutto l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 333/90, dimostrando:

1) nessun interesse per il miglioramento dell'efficienza dei servizi;

2) scarsa considerazione verso le istanze del sindacato e le rivendicazioni dei dipendenti comunali;

3) alcuna preoccupazione per la violazione di un contratto nazionale —

se non ritenga:

a) di accertare come sia potuto accadere che alcune amministrazioni abbiano omesso un preciso adempimento legale, nel 1991, senza provocare la nomina del commissario *ad acta* ai sensi dell'articolo 48 della legge n. 142/90 e se ritenga tollerabile che lo stesso accada anche nel 1992;

b) di promuovere tramite la prefettura un'indagine per accertare le reali dimensioni della grave inadempienza sopra evidenziata, nei comuni della Marsica.
(4-04313)

RISPOSTA. — In relazione all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, presentata dalla S.V. onorevole, si comunica che la Prefettura dell'Aquila — su specifica richiesta avanzata dal Dipartimento della funzione pubblica — ha fatto conoscere che dei 35 comuni della Marsica quasi tutti hanno provveduto a costituire il fondo per il miglioramento dell'efficienza dei servizi previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 35 del 1990.

Soltanto, infatti, i comuni di Bisegna, Celano e Ortucchio non hanno ancora ottemperato a quanto sopra, pur avendo provveduto ad iscrivere nei capitoli dei rispettivi

bilanci, per l'anno 1992, le somme necessarie per il fondo in questione.

Il Ministro per la funzione pubblica: Cassese.

MELILLA, DI PIETRO e STANISCIÀ.
— Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il 9-10 aprile 1992 un'alluvione di eccezionale gravità provocò in Abruzzo ingenti danni tra cui il crollo del ponte sul fiume Tavo che causò la morte di tre persone;

a distanza di 8 mesi dai fatti questo ponte, che assicura il collegamento dell'area vestina della provincia di Pescara con il capoluogo e la costa, non è stato ancora ricostruito nonostante il finanziamento concesso e l'appalto dell'opera affidato dall'A.N.A.S. alla SOGECO di Roma;

la Procura della Repubblica ha da tempo dissequestrato la zona oggetto dell'indagine giudiziaria —:

quali siano i motivi di questo ritardo che danneggia gravemente l'economia e la mobilità dei cittadini dell'area vestina di Pescara e come intende adoperarsi per risolvere tale questione. (4-08673)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione in oggetto, si comunica che il progetto per la ricostruzione del ponte nello stesso luogo di quello crollato è stato redatto dall'ANAS in data 04.05.92.

Poiché la zona risultava sottoposta a sequestro conservativo da parte della Procura della Repubblica, a seguito dell'inchiesta aperta dalla magistratura circa le cause del crollo del ponte, il competente compartimento ANAS ha proceduto alla consegna parziale dei lavori all'impresa GO.GE.GO. S.p.A. Roma, limitatamente alla realizzazione della bretella di raccordo provvisorio da realizzarsi fuori dell'area soggetta a sequestro.

Tali lavori sono stati ultimati in data 24.07.92.

Per quanto riguarda la ricostruzione del ponte, il compartimento ANAS ha elaborato una nuova soluzione di variante tecnica che è stata ripresentata, per i pareri di competenza a tutti gli enti interessati.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

MELILLA, DI PIETRO e STANISCIÀ.
— Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e per la funzione pubblica. — Per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 1988, n. 325 disponeva le procedure per l'attuazione del principio di mobilità nell'ambito delle pubbliche amministrazioni;

a seguito di tale decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sono stati emessi 4 decreti elencanti i posti vacanti e in esubero;

alcune migliaia di lavoratori e lavoratrici sono stati trasferiti attraverso la mobilità volontaria, con consistente risparmio economico pubblico;

molti di questi, soprattutto provenienti dalle ferrovie dello Stato, risultano penalizzati sul piano economico e giuridico, vivendo inoltre una costante situazione di incertezza normativa;

l'articolo 5 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 325/88 rimandava a una norma legislativa da emanarsi entro 6 mesi per disciplinare gli aspetti previdenziali, norma emessa con legge n. 554 del 29 dicembre 1988 articolo 6;

il comma 5 dell'articolo 6 della sopracitata legge n. 554 rinvia a un regolamento attuativo da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri;

il Dipartimento della funzione pubblica ha dato risposte contrastanti, sia a singoli che alle amministrazioni, sugli inquadramenti economici e giuridici —:

in quali tempi e modi l'autorità governativa intenda dare attuazione al disposto legislativo in materia previdenziale e se intenda emanare disposizioni atte a dare interpretazione certa e univoca sulle materie giuridiche e economiche. (4-09090)

RISPOSTA. — *Le disposizioni contenute nell'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 1988, n. 325, e nell'articolo 8 dei bandi di pubblicazione dei posti vacanti stabiliscono che al dipendente pubblico trasferito con le procedure relative alla mobilità compete il trattamento economico corrispondente alla qualifica funzionale di inquadramento e che, ove detto trattamento sia inferiore a quello della qualifica di provenienza, allo stesso è attribuita, a titolo di retribuzione di anzianità, la differenza tra i suddetti trattamenti.*

In base a tali disposizioni ai dipendenti dell'ente « Ferrovie dello Stato » trasferiti in seguito alla mobilità presso una pubblica amministrazione competono, ad esempio, anche i miglioramenti economici previsti dall'ultimo contratto collettivo di lavoro stipulato per i dipendenti delle ferrovie dello Stato che siano stati attribuiti con decorrenza anteriore a quella del loro inquadramento nei ruoli della pubblica amministrazione.

Per quanto concerne infine il problema del regime pensionistico e previdenziale da riconoscere a tale personale ex articolo 6 della legge n. 554 del 1988, si fa presente che esso è stato risolto con il regolamento attuativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1993, n. 104, pubblicato nella G.U. n. 83 del 9 aprile 1993.

Il Ministro per la funzione pubblica: Cassese.

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

da alcuni anni ormai si sta procedendo, pur a fasi alterne, alla realizzazione del Lago di Bilancino, sito nel comune di Barberino Mugello (FI);

con l'inizio dei lavori, regione Toscana, Provincia di Firenze, comune di Barberino Mugello, Comunità Montana zona « E » e Consorzio Risorse Idriche-Selena 23 stipulano una apposita convenzione per la realizzazione del lago medesimo diretta ad offrire precise risposte alle tante tematiche sollevate da istituzioni e popolarismi locali interessati;

in particolare si prevedeva, tra l'altro:

A) istituzione, entro il 1985, di un Centro Permanente di Ricerca per lo studio dei problemi ambientali da parte della regione Toscana (Articolo 2);

B) progettazione delle opere di sistemazione idraulico-forestale a monte dell'invaso e di bonifica per la sistemazione idrogeologica del bacino del fiume Sieve (Articolo 5);

C) soluzione ai problemi occupazionali, produttivi e sociali per le popolazioni residenti nel territorio destinato all'invaso di Bilancino (Articolo 9);

D) attivazione degli strumenti idonei a determinare il maggior indotto occupazionale nella zona, con conseguente formazione professionale per preparare manodopera specializzata (Articolo 11);

gli impegni sopra ricordati, non hanno trovato ancora attuazione, nonostante siano passati oltre otto anni dalla firma della convenzione in oggetto;

un intervento del Ministro competente è oggi quanto mai importante per dare concretezza agli impegni predetti —:

se non sia opportuno intervenire con urgenza per consentire il rispetto dei punti A) B) C) D) inseriti nella presente interrogazione e desunti dalla Convenzione stipulata dalle istituzioni interessate l'anno 1984 per la realizzazione dell'invaso di Bilancino (FI). (4-09492)

RISPOSTA. — *I lavori relativi all'invaso del Bilancino furono avviati per iniziativa della regione Toscana, con i fondi FIO e realizzati in regime di concessione dal Consorzio Ri-*

sorse idriche — Schema 23, costituito fra gli enti locali interessati, che, nel caso, ha assunto le funzioni di stazione appaltante dei lavori.

La legge 18 maggio 1989, successivamente, ha previsto uno stanziamento a carattere straordinario per la prosecuzione delle opere, a favore della regione medesima, ed immediatamente erogabile, dell'importo di lire 120 miliardi.

Di recente la legge 23 dicembre 1992, n. 505, recante « Provvidenze in favore delle zone colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche », ha disposto all'articolo 4 un ulteriore stanziamento finalizzato allo stesso intervento per un importo di L. 50 miliardi nel 1993, a favore della regione Toscana, che eseguirà i lavori sotto il controllo tecnico e amministrativo dell'Autorità di bacino. La legge preclude, pertanto, un diretto coinvolgimento dello Stato in termini di esercizio di poteri di amministrazione attiva.

Per assicurare trasparenza nelle procedure di gestione contabile dei lavori, il comma 3 del citato articolo 4, con disposizione a carattere derogatoria, ha stabilito che ogni atto di spesa sia autorizzato previo parere di un tecnico nominato dal Consiglio regionale.

In merito alla richiesta della S.V. onorevole di un intervento del Ministero dei lavori pubblici per garantire il rispetto di alcune condizioni pattuite nell'ambito della convenzione stipulata tra regione Toscana, gli enti locali interessati ed il Consorzio concessionario « Risorse Idriche — Schema 23 » si ritiene che per i principi a cui è conformata la legge predetta, con una ben definita attribuzione di competenza all'Amministrazione regionale, non sussistano le condizioni che legittimino un intervento del Ministero nella gestione delle opere connesse all'invaso dal Bilancino.

Del resto, la regione competente ha approvato una legge speciale con cui vengono disciplinate, con istituti e procedure straordinarie, le attività necessarie per assicurare il sollecito completamento delle opere dell'invaso, in conformità ai principi contenuti nella legge statale n. 505/1992 precitata.

In attuazione di tale legge, la stessa regione ha anche provveduto alla nomina di un Commissario, con il compito specifico di

portare a termine, il più rapidamente possibile, i lavori in questione.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PALERMO. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

il signor Lyndon H. La Rouche, cittadino americano, nato a Rochester (New Hampshire) l'8 settembre 1922, economista ed ex candidato democratico alla Presidenza USA, attualmente settantenne, sconta da quattro anni in un penitenziario di Rochester, nel Minnesota, una pena a quindici anni di detenzione comminatagli il 27 gennaio 1989, dal Giudice Albert Bryan, del Tribunale di Alexandria (Virginia). I capi di accusa erano: cospirazione per commettere frode a mezzo posta, frode a mezzo posta, cospirazione per impedire il regolare funzionamento del fisco (Internal Revenue Service), e riguardavano la restituzione di prestiti per la campagna elettorale del signor La Rouche (a quell'epoca candidato) per un totale di 294.000 dollari;

un reato amministrativo di questa entità non viene mai punito in USA con una pena così eccessiva, a meno che non vi siano diverse motivazioni che, nel caso in esame, non possono che configurarsi nell'attività politica del medesimo da sempre svolta;

La Rouche continua a scontare la pena nonostante abbia compiuto settanta anni;

dal momento del suo arresto il signor La Rouche è sottoposto, nonostante la sua età, a lavori pesanti in cucina ed in lavanderia, per alcune ore al giorno, che non sono stati interrotti nemmeno a seguito di una operazione subita nel 1990, e nonostante le sue precarie condizioni di salute attuali —:

se non ritenga, a tutela dei diritti dell'uomo da farsi valere in ogni luogo, di manifestare al Presidente degli Stati Uniti,

nel rispetto delle reciproche competenze nazionali, l'opportunità di un riesame della posizione del detenuto Lyndon La Rouche al fine di consentire la sua scarcerazione.

(4-12803)

RISPOSTA. — *Lyndon H. LaRouche Jr.*, cittadino americano, è un professore di economia ed analista finanziario, diventato attivo in politica negli Stati Uniti a partire dal 1968, facendosi portatore di una ideologia anti-sistema.

All'inizio della sua attività egli ha animato un gruppo di indirizzo marxista (trozkista) che accusava l'URSS e gli USA di cooperare insieme contro il movimento di lavoratori. In questa fase egli si è presentato alle elezioni presidenziali americane come candidato dell'« U.S. Labour Party ». Alla fine degli anni settanta egli ha tuttavia radicalmente modificato la sua visione politica, presentandosi nuovamente candidato alle elezioni presidenziali americane nel 1980 come indipendente e nel 1984 come democratico di destra.

Durante la presidenza Reagan, LaRouche ha tenuto un atteggiamento fortemente anticomunista, con pieno appoggio ad una politica di riarmo. Egli si è peraltro mostrato anche molto critico verso il neo-liberismo e le politiche economiche di organismi internazionali quali il Fondo Monetario Internazionale, che sarebbero, a suo dire, responsabili del diffondersi dell'epidemia di Aids. Nelle sue concezioni la realtà internazionale appare dominata da oscuri complotti, in cui sarebbero coinvolti i più vari personaggi, da un cartello internazionale di banchieri italiani ed ebrei per il riciclaggio del denaro sporco, ad alti e noti esponenti politici mondiali.

LaRouche ha creato nel 1980 un'organizzazione, il « National Democratic Policy Committee » (con diramazioni anche in Italia, oltre che in Francia, Germania Federale, Spagna e Svezia) che pubblica libri, giornali e opuscoli vari.

Dopo che alcuni suoi collaboratori erano stati incriminati — fra il 1987 ed il 1988 — per varie irregolarità finanziarie e bancarie, nel gennaio 1989 il tribunale di Alexandria (Virginia) ha condannato lo stesso LaRouche

a complessivi 15 anni di detenzione (cinque per ogni reato) per cospirazione a commettere frode, frode postale e cospirazione a frodare l'amministrazione fiscale. Due suoi collaboratori, William Wertz ed Edward Spannaus, sono stati del pari condannati a 5 anni di detenzione e ad un'ammenda di 11.000 dollari per associazione a delinquere e frode postale.

Anche dal carcere Lyndon La Rouche ha continuato la sua attività politica, cercando di far eleggere propri seguaci nelle primarie del Partito Democratico. Egli stesso ha vinto nel giugno scorso le primarie di tale partito nel Nord Dakota.

Occorre sottolineare che la possibilità di un intervento del Governo italiano presso le Autorità americane ai fini del rilascio di Lyndon LaRouche appare difficilmente configurabile poiché, oltre a richiedere un preventivo approfondimento giuridico del caso, tale intervento verterebbe sul funzionamento della giustizia di un Paese democratico e basato sui principi dello Stato di diritto, ove vige una rigida separazione dei poteri.

Il Sottosegretario di Stato degli affari esteri: Azzarà.

PARLATO. — Ai Ministri della sanità, dell'interno, per le riforme istituzionali e gli affari regionali, di grazia e giustizia e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

la gestione della USL 33 della Campania comprendente i comuni di Terzigno, Palma Campania, Poggiomarino, San Gennaro Vesuviano e Striano è contraddistinta da inefficienza, sprechi, disorganizzazione, illegittimità;

il personale, a parere dell'interrogante, è gestito in modo strano e clientelare giacché, ad esempio, i vigili veterinari svolgono mansioni amministrative, molti applicati archivisti risultano destinati ad altre attività, gli uffici del provveditorato e della ragioneria sono disorganizzati e carenti, i concorsi necessari alla copertura degli organici non sono espletati, ma ri-

sultano avvenire assunzioni dirette clientelari se non prezzolate;

il denaro risulta, secondo notizie pervenute all'interrogante, sprecato in allestimento di uffici fantasma e spese inutili mentre spesso farmaci necessari ai vari presidi non risultano acquistati;

recentemente è avvenuto addirittura un pignoramento per i debiti mai pagati dalla USL alla clinica Santa Lucia di San Giuseppe Vesuviano;

la USL 33 sembra essere « cosa propria » di famiglia e potentati della zona giacché, ad esempio, il dottor Luigi Alfano, assunto dal comune di Palma Campania come medico scolastico sostitutivo a tempo determinato, anziché essere esonerato come previsto con il passaggio di tale servizio alla struttura del servizio sanitario nazionale (SSN) ebbe la posizione sanata con atti, a parere dell'interrogante, di dubbia legittimità;

in seguito lo stesso risultò vincitore di un concorso-farsa per aiuto di medicina legale, pur non avendo tale specializzazione. Oggi tale medico è ufficiale sanitario, direttore sanitario dell'ospedale « Lauro » di Palma Campania, capo servizio della medicina legale, presidente della commissione per il riconoscimento delle invalidità civili e coordinatore sanitario della USL pur non avendone, ad avviso dell'interrogante, i titoli;

la sorella del dottor Alfano, assunta come applicata archivista lavora presso l'ospedale suddetto, « protetta », secondo quanto risulta all'interrogante, dal fratello;

un altro fratello l'avvocato Giovanni Alfano dirige il servizio di informazione della USL 33 appositamente creato per permettergli la consulenza alla USL, lautamente pagata prima con finanziamenti *ad hoc*, poi con fondi distratti da altre voci di bilancio; l'avvocato Alfano ha a disposizione un ufficio ed alcuni dipendenti della USL per tale servizio che svolge tutte le sere dalle 16,30 alle 20, ma pare che, secondo notizie pervenute all'interrogante, tale struttura sia stata trasformata in uf-

ficio privato e segreteria politica dallo stesso utilizzando *computers*, telefoni e macchinari della USL;

il dottor Angelo La Manna inquadrato al VII livello con atto, a parere dell'interrogante, di dubbia legittimità insieme ad altri sanitari è stato inquadrato al IX livello e pur in costanza di un ricorso al TAR, che ha sospeso gli atti, continua a percepire emolumenti relativi al IX livello;

molti medici, grazie ad intercessioni politiche sono stati promossi aiuto senza titoli né atti legittimi di copertura dei posti in organico —;

se quanto esposto in premessa risponda o meno a verità;

quali urgenti iniziative per risanare la USL 33 e recuperarla al suo autentico ruolo, intendano assumere;

se si ritenga di effettuare accertamenti sulle vicende segnalate e sulla gestione della USL 33;

per quali motivi la USL qualche tempo fa abbia subito il pignoramento citato;

se si intendano promuovere indagini sulle ventilate collusioni di amministratori e funzionari della USL in questione con esponenti della malavita organizzata della zona;

se risulti quali iniziative abbia assunto o intenda assumere la magistratura al riguardo;

se sia vero che presso l'ospedale « Lauro » di Palma Campania operi una cooperativa che gestisce il servizio ambulanze i cui lavoratori, pur firmando statini paga e/o ricevute per stipendi normali, sono costretti a ritirare solo 400-500 mila lire mensili, pena il licenziamento;

quali indagini si intendano promuovere al riguardo.

Quanto precede anche in relazione all'atto ispettivo di uguale contenuto, restato privo di riscontro nella decima legislatura, n. 4-30949 del 29 gennaio 1992. (4-00312)

RISPOSTA. — *In ordine alla questione sollevata con l'atto parlamentare sopra indicato, si riferiscono i seguenti elementi informativi premettendo, doverosamente, che lo scrivente Ministero fornisce le proprie deduzioni in merito basandosi essenzialmente su notizie, talvolta discordanti, rese note da Organi ed Uffici territorialmente competenti.*

Circa la situazione fortemente debitoria della unità sanitaria locale 33 della Campania si fa presente che la regione è in grado di erogare annualmente « solo » 4 miliardi, mentre ne sarebbero necessari almeno 7. La logica conseguenza di questo deficit finanziario, che i funzionari della unità sanitaria locale stessa adducono all'insufficienza dei fondi regionali senza far minimo cenno ad eventuali sprechi, è una serie imprecisata di pignoramenti richiesti da parte di cliniche private, fornitori di presidi medico-chirurgici, farmacie e altri creditori.

La unità sanitaria locale 33 è affetta da una cronica carenza di organico (400 dipendenti contro i 1385 previsti dalla pianta organica) ma contemporaneamente si rileva, attraverso una circostanziata nota dell'Ispettorato Provinciale del Lavoro di Napoli, che le procedure concorsuali vengono espletate con « accentuata lentezza » e non sempre nel pieno rispetto delle norme vigenti in materia.

In relazione ad alcuni di questi concorsi sarebbero anche emerse « gravi irregolarità », benché la Procura della Repubblica di Napoli non abbia ritenuto opportuno, considerata la « assoluta genericità di quanto prospettato », promuovere indagini di Polizia Giudiziaria.

In merito alla vicenda del dottor Luigi Alfano, rappresentata dalla SV con il medesimo atto ispettivo, si comunica che lo stesso ha beneficiato, insieme ad altri medici, della legge 20 maggio 1985, n. 207 (Disciplina transitoria per l'inquadramento diretto nei ruoli nominativi regionali del personale non di ruolo delle Unità Sanitarie Locali) ed è stato quindi inquadrato con la qualifica di assistente medico, a seguito delle delibere n. 596/85 e 136/86.

Successivamente, la unità sanitaria locale 33, in attuazione della legge regionale n. 36/1987, procedeva all'attivazione di tutti i Servizi Sanitari e, a causa della preesistente

carenza di personale sanitario del X e XI livello, attribuiva al dottor Alfano, con delibera n. 417/88, le funzioni di « Responsabile di Servizio » per poi affidargli l'incarico di « Coordinatore Sanitario », a seguito della delibera n. 567/88. Nel 1990, lo stesso funzionario medico risultava vincitore del concorso per Aiuto di Medicina Legale, mentre, quasi in concomitanza, a seguito della legge n. 295/1990, veniva rimosso dall'incarico di Presidente della Commissione Invalidi.

Riguardo alla signora Lucia Alfano, sorella del predetto funzionario, si fa presente che nessuna irregolarità è emersa in relazione al concorso per 13 posti di dattilografo, a cui la stessa ha partecipato classificandosi al 4° posto. Non risulta, inoltre, che la stessa sia oggetto di particolari protezioni o favoritismi all'interno della unità sanitaria locale 33.

L'avvocato Giovanni Alfano, fratello dei precedenti, ha collaborato con il Servizio Informazione della unità sanitaria locale 33, fornendo, con altri due colleghi giornalisti iscritti all'ordine, una temporanea consulenza professionale. Tale incarico è stato, infatti, revocato nel dicembre del 1991.

Riguardo al dottor Angelo La Manna, si comunica che il Collegio dei Revisori della unità sanitaria locale in questione opponeva diversi rilievi-avverso all'atto deliberativo n. 86/88, che lo inquadrava al IX livello. Con successiva delibera n. 302/90, la unità sanitaria locale accoglieva la richiesta di revoca, proposta dal suddetto organo di controllo, ma il dottor La Manna, a sua volta, ricorreva al T.A.R., e riusciva ad ottenere la sospensiva della revoca. Con nuovo atto deliberativo la unità sanitaria locale, in attesa della definitiva decisione in merito, riammetteva il dottor La Manna nelle sue originarie funzioni.

Si fa presente, inoltre, che la notizia riportata dalla S.V. onorevole, secondo cui il servizio di autoambulanza dell'ospedale Lauro di Palma Vesuviana veniva svolto da una cooperativa è stata ampiamente confermata. Infatti, la cooperativa di lavoro « Sviluppo Sociale » gestiva dal 1 gennaio 1989 quel servizio, in attesa dell'espletamento di un concorso a 15 posti di autista.

Al riguardo, l'Ispettorato provinciale del lavoro di Napoli ha osservato che il numero dei lavoratori impiegati è palesemente eccessivo rispetto alla consistenza del servizio, visto che l'Ospedale dispone di due ambulanze. Inoltre, la cooperativa suddetta ha come scopo sociale lo svolgimento di attività (assunzione ed esecuzione di lavori edili, stradali, ecc.) del tutto difformi rispetto a quelle costituenti l'oggetto della convenzione stipulata con la unità sanitaria locale 33.

In ogni caso, l'Amministratore Straordinario, nell'imminenza della prevista presa di servizio del personale addetto a quel servizio, in data 14 febbraio 1992 deliberava la rescissione della convenzione con la cooperativa sopra nominata.

Infine, in ordine alle presunte irregolarità sorte in relazione alla retribuzione dei dipendenti della Cooperativa, l'Ispettorato del Lavoro ha ritenuto non « potersi sindacare l'affidamento a terzi del suddetto servizio sotto il profilo della osservanza della legge n. 1369/1960, atteso che l'appaltante riveste qualità di ente pubblico e non opera in regime imprenditoriale ». Alcuni soci-lavoratori di detta cooperativa hanno comunque dichiarato che le quietanze da loro sottoscritte rispecchiavano fedelmente i compensi effettivamente percepiti. Occorre precisare, doverosamente, che gli stessi, secondo le informazioni fornite dall'Ispettorato, sono stati assunti, successivamente, presso la unità sanitaria locale 33.

Di recente, è emersa un'altra situazione di presunta illegalità nei confronti delle dottoresse De Giulio e Racconto, figlia quest'ultima di un componente del Collegio dei Revisori della stessa unità sanitaria locale. Ai due sunnominati funzionari sarebbero stati attribuiti, infatti, compiti di responsabile degli Uffici Sanitari di S. Giovanni Vesuviano e S. Gennarelli di Ottaviano senza i prescritti requisiti di legge. La questione, segnalata dal competente Organo governativo territoriale, è stata oggetto di relazione da parte dell'Ispettorato di Finanza, attualmente all'esame della Procura Generale della Corte dei Conti.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

PARLATO. — *Ai Ministri della marina mercantile e per le riforme istituzionali e gli affari regionali. — Per conoscere:*

a responsabilità di chi — Consorzio autonomo del porto di Napoli, regione Campania, Ministero della marina mercantile — risalga il mancato dragaggio del porto di Torre Annunziata, dove ormai nemmeno le navi di medio tonnellaggio possono più attraccare, stante il rialzo — per l'accumulo di materiali sabbiosi e d'altro genere — nel bacino e nel canale di accesso;

se risponda al vero che il Consorzio sia restato del tutto inattivo al riguardo, che la regione Campania non abbia stanziato fondi nell'apposito capitolo di spesa e che la locale economia portuale in termini di produttività e di occupazione sia quindi in profonda crisi;

quali iniziative urgenti si intendano assumere in proposito. (4-01440)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che il Porto di Torre Annunziata è di competenza regionale per cui fanno carico alla regione Campania tutte le spese necessarie per il buon funzionamento del porto stesso.*

Per mancanza di fondi, però la regione ha interessato l'amministrazione dei lavori pubblici e, per suo conto, l'ufficio del Genio Civile per le Opere marittime di Napoli per l'esecuzione dei lavori di dragaggio. A tale proposito è stata stipulata apposita convenzione per l'effettuazione dei lavori di scavo con rimborso da parte dell'Ente Territoriale delle spese vive preventivate in circa 100 milioni di lire. Sono stati effettuati tutti i rilievi batimetrici ed i prelievi di materiale dal fondo marino dal personale specializzato della unità sanitaria locale di competenza.

Si attende, attualmente, per l'inizio dei lavori di scavo l'autorizzazione alla discarica da parte del Ministero dell'Ambiente.

Per quanto concerne l'attività del consorzio Autonomo del Porto di Napoli, questo, anche se negli anni passati ha evidenziato continuamente la necessità di procedere all'escavo del bacino portuale di Torre Annunziata, in base alla legge istitutiva può operare interventi di manutenzione nei porti della circoscrizione consortile di competenza, solo a seguito della stipula di opportuna convenzione con la regione Campania, che a tutt'oggi non è ancora avvenuta.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PARLATO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle partecipazioni statali. — Per conoscere:*

se risulti che — specie sull'« A1 » nel tratto Napoli/Roma — le concessioni che la Società Autostrade rilascia a favore di soggetti che offrono forniture e servizi lungo la rete autostradale italiana comportino o meno controlli, e quali e con quale frequenza, sulla qualità del servizio stesso che gli « autogrill » ed altri punti di ristoro devono fornire alla utenza automobilistica: si assiste infatti in tali esercizi ad una spaventosa carenza di personale sicché, in particolare alle casse, si formano spesso lunghe file, i prezzi sono altissimi, la qualità dei cibi è scadente (oltretutto si tratta quasi esclusivamente di prodotti industriali surgelati) mentre la varietà degli stessi è anche scarsa. Inoltre gli orari di chiusura dei ristoranti sono quanto di più antitetico, in taluni casi, alle esigenze degli automobilisti, per taluni « ristoranti » ed autogrill chiudendo l'accesso a tali reparti appena alle 22, mentre per altri alle 23;

quali controlli vengano effettuati e con quale frequenza, in particolare sugli esercizi Autogrill, Pavesi, Motta, Alemagna, Agip, Fini in ordine a quanto sopra e con quale esito (sempre che sia previsto, come si auspica, un minimo di qualità del servizio);

per quali motivi le aree di servizio siano invase, senza che nessuno ne impedisca la presenza, da loschi figure che

offrono l'acquisto di prodotti, il lavaggio « obbligatorio » dei vetri, la custodia dell'auto, dopo che ne è stata « normalizzata » la presenza con cartelli plurilingue che invitano esplicitamente a diffidarne, con ciò dunque ammettendo la invadente, ed a volte, minacciosa presenza (bel biglietto da visita per i turisti stranieri in arrivo! ...) senza prevenirla, impedirla o reprimerla. (4-02237)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto si comunica che, ferma restando la piena responsabilità delle imprese concessionarie dei servizi nei confronti della clientela e delle autorità proposte, la Società Autostrade, per quanto riferisce l'ANAS all'uopo appositamente interpellata, opera da tempo controlli periodici mediante le proprie strutture centrali e periferiche, al fine di contribuire al miglioramento del servizio.*

Secondo le risultanze di tali controlli la consistenza del personale addetto ai servizi di ristorazione, posta in relazione con i tempi di attesa della clientela, è apparsa accettabile pur considerandosi i fisiologici momenti di crisi coincidenti con i grandi esodi stagionali. Per far fronte a questi ultimi, tra l'altro, le imprese concessionarie dei servizi predispongono, ogni anno, incrementi mirati del proprio personale.

Si precisa, inoltre, che, sul tratto autostradale oggetto dell'interrogazione, come lungo tutta la rete, nei molti ristoranti affidati alla Società Autogrill, è possibile consumare un normale pasto, comprendente primo, secondo, contorno, frutta ed acqua minerale, con una spesa fra le 20 e le 30 mila lire, importo oggettivamente competitivo.

Le verifiche svolte, rivelano, salvo alcuni casi, per i quali si stanno approntando opportune azioni correttive, un buon livello quantitativo ed una buona scelta dei cibi.

Circa la lamentata surgelazione dei cibi questa diviene spesso una scelta obbligata e giustificata dall'elevatissimo numero di coperti necessari a soddisfare la domanda di ogni punto di vendita, e, com'è noto, l'odierna tecnologia del freddo assicura l'igiene e l'inalterato mantenimento nel tempo delle

caratteristiche organolettiche dei prodotti.

In linea di massima può rilevarsi un buon livello quantitativo ed una buona scelta delle vivande, salvi alcuni casi per i quali vengono effettuati interventi correttivi.

Per quanto riguarda, poi, gli orari di funzionamento dei ristoranti, occorre tener presente che l'affluenza nelle ore serali è ridotta sicché i concessionari incentivano l'utenza con particolari offerte come « un pasto gratis ogni quattro consumati ».

Tuttavia, per far fronte al fisiologico incremento di domanda estiva, le imprese, generalmente adottano un orario di apertura almeno fino alle 23.00 mentre quello invernale è certamente più ridotto.

Le autostrade, inoltre, assicurano una continuità di servizi, 24 ore su 24, tutto l'anno.

Si rappresenta, comunque, che l'attenzione dell'amministrazione è da tempo focalizzata al miglioramento del servizio reso all'utenza.

Il problema posto dall'onorevole interrogante viene attentamente seguito dallo scrivente per le attività propositive e di controllo degli Uffici competenti volta ad una adeguata e razionale organizzazione dei servizi nel settore.

Per quanto concerne infine i cosiddetti « abusivi », la Società Autostrade, in collaborazione con le Concessionarie dei servizi, stanno predisponendo, almeno per le aree più a rischio, adeguati sistemi anti - intrusione per gli estranei e sta altresì installando cartelli multilingue di avvertimento per i clienti.

Una soluzione radicale del problema può tuttavia individuarsi anche nella efficacia della azione repressiva delle autorità di pubblica sicurezza già poste a conoscenza in più occasioni, del continuo aggravamento del fenomeno.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PARLATO. — Ai Ministri della sanità, per il coordinamento delle politiche comunitarie e gli affari regionali, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale. — Per conoscere

attraverso quale pubblica gara, per quale periodo, verso quale corrispettivo e con quale organico - e quale di esso assunto solo in funzione di tale gara e con quali modalità realmente trasparenti - l'Istituto di vigilanza privata « La Metropoli » abbia avuto in appalto il relativo servizio dall'ospedale Monaldi di Napoli (Usl 41 della Campania). (4-04269)

RISPOSTA. — In riferimento a quanto segnalato dalla S.V. con l'atto parlamentare in oggetto, questo Ministero ha acquisito elementi informativi presso i competenti organi territoriali.

Sulla base di quanto reso noto, risulta che la unità sanitaria locale 41 di Napoli ha affidato alla Cooperativa « La Metropoli » il servizio di vigilanza e custodia presso il presidio ospedaliero « V. Monaldi », con delibera del 29 maggio 1991, seguendo la procedura di appalto mediante trattativa privata, ai sensi del punto 3, articolo 66 legge regionale n. 63/1980.

L'applicazione di tale normativa si è resa necessaria dal momento che, con decreto prefettizio del 3 agosto 1963, il territorio del comune di Napoli è stato ripartito tra i vari istituti di Vigilanza, regolarmente autorizzati, secondo aree urbane coincidenti con le circoscrizioni territoriali dei Commissariati di Pubblica Sicurezza. Poiché l'Ospedale « Monaldi » rientra nella zona d'influenza del citato istituto (Commissariato di P.S. S. Giuseppe, Posillipo, Vomero, Arenella) la unità sanitaria locale 41 ha dovuto procedere, per l'affidamento dell'appalto in oggetto, alla stipula del relativo contratto con l'istituto medesimo.

In ordine al corrispettivo liquidato per il predetto servizio, pari a complessive lire 1.891.450.750 + IVA, si precisa che, con decreto prefettizio del 31 marzo 1992, sono state fissate, in via generale, le tariffe che tutti gli istituti di Vigilanza sono tenuti ad applicare per le prestazioni rese dai propri dipendenti.

Le unità di personale assegnate all'Ospedale « Monaldi » risultano essere state 21, assunte nel rispetto delle norme sul collocamento dei lavoratori, utilizzando il sistema della richiesta nominativa, in applicazione

delle ultime disposizioni di legge, ed in particolare dell'articolo 25, 1° comma, della legge 23 luglio 1991 n. 123.

Per quanto concerne, infine, il periodo di affidamento, originariamente stabilito dal 1° agosto 1991 al 31 luglio 1992, alla scadenza è stato prorogato fino al 31 ottobre 1992.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

PASETTO. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere — premesso:

che in numerose strade statali, provinciali e comunali si verifica, per i motivi più svariati il taglio di alberi anche secolari;

che tali alberi non vengono rimpiazzati;

che ciò costituisce una grave alterazione dell'ambiente;

che, specie nel Veneto, dove le grandi vie di comunicazione ombreggiate da platani secolari — vedi la statale 11 Milano-Venezia — costituiscono un autentico monumento naturale e storico lasciato dalla Repubblica di Venezia —:

se siano al corrente del fatto;

se intendano intervenire affinché si ponga fine al taglio degli alberi;

se vogliono accertare i motivi per cui questi alberi continuano ad essere recisi;

se vogliono provvedere a rimpiazzare quelli che sono stati tagliati;

il tutto a tutela del patrimonio naturale, dell'ambiente e del paesaggio.

(4-05219)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che le strade statali del Veneto sono abbellite da filari di alberi secolari di essenza platano.*

Purtroppo, da circa un decennio, essi sono stati intaccati da una malattia denominata « cancro colorato » a cui le autorità

preposte non hanno ancora trovato un adeguato antidoto atto ad arrestare la suddetta malattia.

L'abbattimento delle alberature stradali, previsto da apposita circolare dell'ANAS adottata d'intesa con il Ministero AA.FF. è limitata, dopo un'attenta e ponderata valutazione nei casi in cui sia necessario procedere a indispensabili lavori di allargamento e adeguamento di tratti stradali, per apertura di accessi nonché nei casi in cui il taglio sia indispensabile perché le piante interessate sono instabili o ammalorate.

L'ANAS, per l'appunto, previa autorizzazione degli enti competenti, quali l'Osservatorio delle Malattie delle piante di Verona, il Servizio Forestale regionale di Verona, ha proceduto all'abbattimento dei platani che risultano secchi od affetti da « cancro colorato ».

A tale necessario abbattimento si perviene anche in base ad un apposita delibera della Giunta regionale che, fra l'altro, considera come necessaria la lotta obbligatoria contro il « cancro colorato del platano » fino alla eliminazione completa dei focolai d'infezione.

Tale compito deve effettuarsi da parte della Segreteria regionale per il Territorio d'intesa con gli altri Uffici regionali competenti e con l'Azienda regionale delle Foreste previa redazione di un programma di interventi per la tutela ed il ripristino del paesaggio caratterizzato dal platano.

Alla sostituzione degli alberi abbattuti l'ANAS interviene compatibilmente alle disponibilità finanziarie assegnate nel settore della manutenzione delle strade.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

la strada statale n. 306 Casolana-Riolese continua crescentemente ad assumere importanza soprattutto nel suo tratto Castel Bolognese-Riolo Terme-Casola Valsenio, oltre che come collegamento tra Romagna e Toscana —:

le valutazioni del Governo in ordine a tale potenziamento che l'interrogante ritiene necessario, utile ed urgente. (4-04172)

RISPOSTA. — *La S.S. n. 306 rientra nella competenza territoriale dei compartimenti ANAS di Bologna e di Firenze.*

Il Compartimento ANAS di Bologna ha redatto il progetto di massima n. 6218 del 30.03.1992 che prevede l'adeguamento della sede stradale della statale suindicata del tratto Riolo Terme — Confine regionale in quanto nel primo tratto (Castel Bolognese — Riolo Terme) sono già in corso i lavori di adeguamento.

Tale progetto di massima è in fase di istruttoria con la raccolta dei pareri degli enti interessati competenti alla salvaguardia del territorio.

Per il tratto compreso tra il chilometro 28+890 (confine Compartimento — Loc. Castagno) ed il chilometro 48+389 (innesto S.S. 302 Loc. Marradi), che ricade entro i limiti del compartimento ANAS di Firenze sono stati eseguiti nel tempo lavori di adeguamento e sistemazione in tratti saltuari tra il confine compartimentale e Palazzuolo sul Senio.

I restanti tratti compresi tra le località suddette, per una estesa di circa chilometri 4+000, presenterò un piano viabile di larghezza media 5,80 ml. e per l'adeguamento si prevede una spesa di circa 3 miliardi.

I relativi lavori non previsti nel piano stralcio triennale 1991-1993, potranno realizzarsi non appena le disponibilità finanziarie, compatibilmente ad eventuali altre esigenze prioritarie emerse nel settore, lo consentano.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PATUELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso:*

che a quattro mesi dall'avvenuta assegnazione dell'appalto per la variante di Savio (Ravenna) sulla S.S. 16 non si hanno ancora notizie dell'effettivo inizio dei lavori, mentre emergono addirittura gravi preoccupazioni circa l'effettiva disponibi-

lità dei finanziamenti necessari all'esecuzione delle opere appaltate;

che la costruzione della variante riveste carattere di urgenza soprattutto visto l'alto tasso di incidentalità presente nell'attuale tratto della S.S. 16 che attraversa i centri abitati di Savio e Fosso Ghiaia e che in passato ha provocato vivaci proteste (con blocchi stradali e cortei) da parte dei residenti nei due centri —:

quali iniziative il Ministro dei Lavori Pubblici intenda assumere in particolare presso la Direzione generale dell'Anas per l'avvio dei lavori di costruzione della variante in questione nonché per il superamento del blocco degli impegni già previsti per la ristrutturazione della stessa S.S. 16 dal confine di Ferrara verso Ravenna e per le varianti della S.S. 253 in corrispondenza degli abitati di Lugo, Massalombarda e S. Agata sul Santerno, tutti in provincia di Ravenna. (4-08166)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione citata in oggetto, si comunica che i lavori relativi alla variante del Savio della SS. 16 « Adriatica » sono stati consegnati in data 19.01.93.*

Si rende noto inoltre che il progetto di un nuovo tracciato della SS 16, predisposto dalla Provincia di Ravenna, è in attesa dell'apposito parere degli enti territoriali.

Per quanto riguarda la variante alla S.S. 253 di S. Vitale l'intervento è previsto nella bozza di convenzione denominata « Stradale », e ciò in attuazione del protocollo d'intesa denominato « Ravenna » per il miglioramento dei traffici stradali, ferroviari ed idroviari con il porto di Ravenna, sottoscritto dall'A.N.A.S., dalla regione Emilia — Romagna, dall'Azienda F.S., dal comune e dalla provincia di Ravenna, nonché dal Ministero dei Trasporti.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

la necessità di evitare sprechi da parte dell'Anas è stata rilevata più volte

dallo stesso Ministro dei lavori pubblici nel corso di alcuni suoi interventi in Parlamento, anche a fronte delle richieste che il Governo si trova spesso ad avanzare per finanziare l'attività dell'Azienda;

sono in corso a Pergola, in provincia di Pesaro, sulla SS 424, i lavori Anas — compartimento della viabilità delle Marche — per la costruzione dello svincolo a servizio del nuovo ospedale, affidati all'Impresa costruzioni Fedil srl, per un importo complessivo pari a 560 milioni e 492 mila lire;

risulta già che l'opera in costruzione non costerà la suddetta cifra, bensì circa un miliardo;

l'ospedale Santa Colomba di Pergola, a servizio del quale è realizzato lo svincolo in questione, è destinato ad essere ridotto a semplice presidio ospedaliero: l'assessore regionale alla Sanità ha ribadito recentemente la chiusura del reparto chirurgia;

un simile investimento di denaro pubblico nello svincolo a servizio di un ospedale in via di forte ridimensionamento appare pertanto un inutile spreco di risorse, tanto più evidente in una situazione in cui anche l'Anas è chiamata a controllare le proprie spese —:

in che modo si intenda far sì che l'Anas regolamenti e controlli le proprie spese;

come la pianificazione dell'Anas si raccordi in casi come quello citato in premessa, con la pianificazione e i programmi di altri settori che pur non avendo direttamente competenze e responsabilità in materia di strade, sono comunque coinvolti quando esprimono esigenze in tal senso;

se intenda intervenire immediatamente per evitare la costruzione a Pergola, in provincia di Pesaro, di uno svincolo stradale che sarà di scarsa o nessuna utilità, evitando al contempo, e soprattutto, lo spreco di denaro pubblico che

potrebbe essere destinato ad altri più utili interventi nella stessa regione Marche.

(4-08806)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione citata in oggetto, si comunica che l'ANAS, avuta notizia di ridimensionamento dell'Ospedale di Pergola a semplice presidio ospedaliero, ha chiesto al comune di esprimersi sulla necessità di procedere al completamento dello svincolo.*

Il comune interessato, pur in presenza di un ridimensionamento dei servizi ospedalieri, ha fatto presente che è ancora prevista la utilizzazione di altri reparti, quali il pronto soccorso, il laboratorio di analisi, di radiologia, il poliambulatorio, il distretto nonché delle divisioni di medicina e chirurgia.

Su tali reparti verranno a gravitare le utenze non solo della città di Pergola, ma dell'intera vallata del Cesano.

Il comune, ponendo in rilievo, inoltre, che è stato ipotizzato il progetto di un diverso utilizzo ad altra specializzazione della struttura, che comporterà un aumento delle utenze, ha confermato la necessità e la utilità del completamento dei lavori di svincolo.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PIERONI e DE BENETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

l'autostrada Torino-Savona, non avendo « carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia », è declassata dal nuovo codice della strada in vigore dal 1° gennaio 1993 a strada extraurbana secondaria;

la Torino-Savona, definita « autostrada della morte » (900 vittime di incidenti dall'inizio del suo funzionamento), ha visto finora la percentuale di incidenti più alta d'Italia, pari al quadruplo della media in rete nazionale, provocati dalla corsia unica, dall'alternanza nella corsia di sor-

passo, dai cantieri fermi per mancanza di fondi o addirittura, nei pochi tratti di raddoppio costruiti, per problemi connessi alla franosità dei terreni di cui non si è tenuto conto in fase di progettazione;

nonostante le caratteristiche suindicate e gli incidenti, gli utenti della Torino-Savona hanno finora pagato uno dei pedaggi più alti in Italia e in Europa: per una vettura di media cilindrata, il costo dell'intero tragitto (126 chilometri) ammonta a 12.500 lire;

col declassamento della Torino-Savona non si deve più pagare il pedaggio, ma la società di gestione, una Spa per il 99 per cento IRI e per l'1 per cento del comune di Torino, continua a pretenderlo; secondo quanto dichiarato dal direttore generale della Spa Torino-Savona Mario Battaglia, il pedaggio si pagherà almeno sino a quando sarà in vigore la convenzione stipulata tra la società di gestione e l'Anas, e cioè fino al 2018;

i 40 miliardi di pedaggi incassati ogni anno dalla Spa Torino-Savona, servono praticamente a mantenere in vita la stessa società: a coprire le spese del suo consiglio di amministrazione e a pagare gli stipendi di ben 300 dipendenti, addetti prevalentemente alla manutenzione, e sembrano francamente troppi, sebbene la situazione sopra descritta della Torino-Savona faccia pensare a carenze in merito;

il declassamento della Torino-Savona comporta anche il rispetto dei limiti di velocità in vigore sulle strade extraurbane, inferiori a quelli vigenti sulle autostrade: la Torino-Savona sarebbe così percorsa dagli automobilisti a velocità più consona a una struttura vecchia e inadeguata quale essa è, con il possibile risultato di una riduzione degli incidenti —:

come sia ammissibile che la Spa Torino-Savona pretenda il pagamento del pedaggio, a fronte di un'autostrada declassata a strada extraurbana e con le caratteristiche descritte in premessa;

perché l'Anas non provveda a recedere dalla convenzione stipulata con la

Spa Torino-Savona e ad assumersi in proprio la gestione e l'ordinaria manutenzione di quella che non è più definibile un'autostrada, evitando così che la Spa Torino-Savona continui a sopravvivere grazie a pedaggi che ora non sono dovuti, e che prima non sembrano in alcun modo aver giovato alla struttura stessa e ai suoi utenti;

se nel valutare la situazione e nei conseguenti provvedimenti non debba pensare anche la riduzione di velocità che conseguirebbe al declassamento;

in quale ordine di priorità è considerata la sistemazione della Torino-Savona, comunque necessaria al di là del declassamento e della pretesa di non accettarlo da parte della società di gestione. (4-09553)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto indicata si comunica che l'autostrada Torino-Savona è compresa nel piano Decennale della Viabilità di grande comunicazione (Legge 531/1982) che prevedeva per l'intero raddoppio una spesa superiore a 1.000 miliardi di lire ed un contributo dell'A.N.A.S. di oltre 800 miliardi di lire.

Alla data attuale, gli investimenti per il raddoppio ammontano a circa 300 miliardi, con un contributo A.N.A.S. di 100 miliardi ed hanno per oggetto le tre tratte Carmagnola-Rio Coloré (17 chilometri), Priero-Rivere (8 chilometri) e Montecala-Altare (9 chilometri).

La prima delle tre tratte (Carmagnola-Rio Coloré) è stata aperta al traffico alla fine dello scorso anno, la terza (Montecala-Altare) sarà terminata entro il corrente anno mentre per la seconda (Priero-Rivere), si è in attesa della valutazione del Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. per le perizie di variante necessarie al completamento dei relativi lotti.

Inoltre, la Società concessionaria Autostrada Torino-Savona ha presentato a questa Azienda un progetto per l'adeguamento al nuovo Codice della Strada delle restanti tratte, progetto approvato in linea tecnica il 19/11/1992 con voto 1169.

Il relativo Piano Finanziario, inoltrato all'A.N.A.S. in data 30.06.1992 dalla sud-

detta concessionaria, è tutt'ora privo di approvazione dal momento che vi è in attesa dell'emanazione delle direttive C.I.P.E. per la revisione delle convenzioni ed atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali ai sensi dell'articolo 11 della Legge 498 del 23.12.1992.

Per quanto attiene al pedaggio, si segnala come esso non derivi dalle caratteristiche dell'infrastruttura, bensì dal rapporto di concessione, che ne prevede la corresponsione fino all'anno 2018 con la finalità di reintegrare alla Concessionaria gli investimenti già realizzati e di permettere la realizzazione di nuovi.

In ogni caso, il nuovo Codice della Strada stabilisce (articolo 13 comma 4°) un periodo di due anni per l'emanazione dei criteri per la classificazione delle strade esistenti ed un ulteriore anno (comma 5°) per la classifica stessa.

Si segnala, infine, che il personale della Società Torino-Savona risulta adibito per circa il 50 per cento ad operazioni di esazioni e che ogni precedente tentativo di riduzione del numero dei caselli ha dovuto registrare la decisa opposizione dei comuni interessati.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

PISCITELLO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il Parlamento italiano ha approvato il 30 aprile 1992 il disegno di legge n. 285 di riforma del « Nuovo codice della strada », pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, che andrà in vigore dal 1° gennaio 1993;

l'articolo 12, comma 3, del suddetto codice, sancisce che per l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, per i compiti di prevenzione e repressione delle violazioni, nonché alle norme concernenti la tutela ed il controllo sull'uso della strada, venga svolto un esame di qualificazione al personale tecnico addetto alla viabilità e al personale

con la qualifica di cantoniere, degli enti proprietari di strade;

verrà rilasciato al personale che supererà tale esame un tesserino di riconoscimento per l'espletamento del servizio, e pertanto in mancanza di tale qualificazione, il personale operante sulle strade, a decorrere dal 1° gennaio 1993, non potrebbe espletare i servizi di cui all'articolo 11, comma 1, lettere a) e c), in quanto il nuovo decreto-legge abroga il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sulla base del quale si è finora operato;

se siano stati previsti e finanziati dall'ANAS, e dalle province i corsi di preparazione e qualificazione per il personale addetto ai controlli di vigilanza sulla viabilità, sanciti dal decreto-legge di riforma del nuovo codice della strada;

quali provvedimenti verranno adottati in applicazione delle norme previste all'articolo 12 del nuovo codice stradale.

(4-07662)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione indicata in oggetto, si comunica che già il Codice della Strada del 1959 attribuiva ai dipendenti dell'ANAS, appartenenti a certe determinate qualifiche, la funzione di espletamento del servizio di Polizia Stradale, come attestato dalla tessera appositamente rilasciata dall'Amministrazione a seguito di esami.

Ora, essendo in vigore il nuovo Codice, che ha praticamente esteso le predette funzioni a tutto il personale, purché in possesso di patente automobilistica « B », l'ANAS ha invitato i propri uffici periferici ad organizzare corsi di formazione aventi ad oggetto le nuove norme del Codice stesso.

I corsi stanno per essere effettuati in tutte le sedi dell'Azienda, ivi compresa la sede centrale nella Direzione Generale A.N.A.S.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

RAPAGNÀ, PANNELLA, BONINO, CICIOMESSERE, TARADASH e ELIO VITO.
— *Ai Ministri dei trasporti, dell'interno, della sanità e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

i centri del litorale abruzzese sono, ormai da anni, assillati da un sovraccarico eccezionale di traffico lungo la statale n. 16 Adriatica;

più volte i sindaci dei comuni interessati hanno emesso ordinanze, in qualità di autorità sanitarie locali a tutela della salute pubblica, per vietare il transito agli autoveicoli con portata superiore, a pieno carico, a 50 quintali;

queste ordinanze che sono ancora vigenti (24 ore su 24) vengono applicate solo parzialmente in alcuni comuni, come quello di Roseto degli Abruzzi, con il solo contributo dei vigili urbani locali che pattugliano le strade durante il giorno, mentre la notte i TIR continuano a passare indisturbati;

per opporsi a questa situazione più volte i cittadini dei comuni interessati sono stati costretti ad effettuare *sit-in*, veglie notturne, attraversamento delle strisce pedonali per cercare di fare applicare la legge e per tutta risposta vi sono state denunce per blocco stradale ed oltraggio alla forza pubblica —:

1) se non credano sia necessario intervenire al più presto per dare una risposta alle aspettative degli abitanti della zona in questione che da troppo tempo sono costretti a subire non solo il rischio di incidenti ma anche il pesante inquinamento atmosferico ed acustico;

2) se non pensino di intervenire con un idoneo provvedimento che vieti, finché non si arriverà ad una soluzione definitiva, il transito del traffico veicolare pesante nella statale n. 16 lungo il tratto in questione, soprattutto in vista del periodo estivo con il naturale aumento del traffico e il relativo aumento dei pericoli per i cittadini;

3) in base a quali criteri, invece di punire i trasgressori, si sia arrivati a

denunciare dei cittadini che manifestavano per fare applicare la legge. (4-01584)

RISPOSTA. — *A causa dell'elevato volume di traffico sulla strada statale n. 16 ed a seguito della conseguente situazione di pericolosità per i centri abitati interessati, l'ANAS ha previsto il progetto della variante di Roseto lungo la strada statale di che trattasi.*

Tale intervento è stato inserito nello stralcio attuativo 1991-93 del Piano Decennale, e quindi riconosciuto prioritario.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, nella seduta del 12.3.92, con voto n. 365, ha esaminato favorevolmente il cenato progetto, relativamente al 1° stralcio (dallo svincolo sulla S.P. per Colagna Paese allo svincolo sulla S.S. 150 « della Valle del Vomano ») per l'importo complessivo di lire 190.200.000.000, di cui lire 140.970.000.000 per lavori.

Con nota n. 208 del 17.6.1992, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale di questo Ministero, ha autorizzato l'esecuzione dell'opera ai sensi e per gli effetti dell'Articolo 81, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 616/77.

Le attuali carenze di finanziamento rispetto alla mole degli interventi già approvati impongono, tuttavia, un approfondito riesame generale di molti lavori previsti per una individuazione degli appalti da attuare con criteri obiettivi di priorità, a cui è, pertanto, subordinato anche l'appalto dei lavori sulla S.S. n. 16.

Per quanto riguarda, inoltre, i problemi collegati all'elevato tasso d'inquinamento, i sindaci di alcuni comuni costieri, con propria ordinanza, hanno vietato, a decorrere dal 29.5.1989, il transito degli automezzi pesanti sulla S.S. 16 nell'intero arco delle ventiquattro ore, per motivi acustici, sanitari e di inquinamento atmosferico.

A tale riguardo, sono state tenute presso la Prefettura di Teramo, numerose riunioni del Comitato provinciale per l'Ordine e della Sicurezza Pubblica nel corso delle quali le Forze dell'ordine sono state sollecitate ad effettuare un'adeguata azione di vigilanza per il rispetto delle suddette ordinanze.

È stata anche concordata una strategia comune tra le Forze dell'Ordine ed i Vigili

Urbani che prevede, tra l'altro, il collegamento delle pattuglie in servizio nelle zone interessate tramite radio ricetrasmettenti.

Con ordinanza della Prefettura di Teramo, infine viene disposta annualmente la sospensione della circolazione della S.S. 16 interessante la provincia.

Tale ordinanza viene adottata d'intesa con la regione Abruzzo che assume a proprio carico l'onere per i periodi di maggior traffico per una durata di 30 giorni.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

REBECCHI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

da alcune settimane circolano a Brescia notizie assai allarmanti circa il completamento dei lavori della nuova strada statale 610 « Sebina Orientale »;

i motivi di apprensione derivano dal fatto che, nonostante assicurazioni fornite dai dirigenti dell'ANAS del compartimento di Milano alle organizzazioni sindacali di categoria FILLEA CGIL-FILLEA CISL-FILLEA UIL, si stanno riscontrando ritardi incomprensibili tanto nell'avvio di alcuni lavori già assegnati, quanto nella continuità di finanziamento di altri già in corso da oltre un anno;

in questa situazione c'è il rischio concreto di non rendere agibile nemmeno quella parte di opere già realizzate con il finanziamento iniziale —:

non ritenga il Ministro di intervenire direttamente per rassicurare sull'intera vicenda, rimuovere i blocchi, accelerare i lavori, ottemperando in qualche modo alla necessità inderogabile, da tutti riconosciuta di dotare finalmente la Valle Camonica di quella opera la cui realizzazione è ritenuto presupposto fondamentale alla riqualificazione di un'area (la Valle Camonica) già duramente emarginata da un inadeguato sistema di trasporti, e oggi colpita anche da una gravissima crisi produttiva-occupazionale nelle sue ancorché poche aziende. (4-07274)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che i lavori di costruzione della strada statale 510 da Iseo fino a Darfo Boario terme, sono in corso di esecuzione e sono suddivisi in 5 lotti.

I relativi progetti sono stati redatti per conto dell'amministrazione provinciale di Brescia.

I lavori di costruzione della nuova strada statale 510 sono stati appaltati e consegnati tutti verso la fine del 1990, con tempo di esecuzione stimato in 720 giorni.

Occorre precisare che, nella fase di redazione del progetto esecutivo, è emersa la necessità di apportare modifiche e varianti alle previsioni progettuali in dipendenza di cause svariate (nuove e diverse richieste delle nuove amministrazioni comunali rispetto alle approvazioni data dalle amministrazioni uscenti, in carica all'epoca dell'intesa Stato-regioni; carenze progettuali riferibili essenzialmente a previsioni su cartografie approssimate e ad insufficienti conoscenze della natura dei terreni; necessità, in relazione all'effettiva natura dei terreni in sotterraneo, di incrementare i consolidamenti preventivi per garantire la sicurezza delle maestranze durante gli scavi in galleria; ecc.).

Per quanto riguarda sopra, i lavori sono stati, a seconda dei casi, sospesi totalmente o parzialmente in pendenza della redazione, dell'approvazione e del finanziamento delle perizie di variante tecnica e suppletiva le cui approvazioni e i relativi finanziamenti saranno subordinati alle disponibilità di bilancio.

Per il lotto Pilzone-Marone, inoltre, esiste una situazione di stallo dovuta allo stato fallimentare dell'impresa SICALF, capogruppo dell'associazione appaltatrice e alla conseguente procedura, tuttora in atto, di rescissione del contratto.

La necessità di una elaborazione progettuale che, definita subito nei dettagli tecnici e contabili, ivi compresi quelli che attengono agli studi geologici e geognostici, consenta di evitare nei limiti del possibile la prospettiva di varianti che spesso si risolvono in ritardi di esecuzione o in aggravii di costo, rappresenta a mio avviso condizione essenziale per l'esecuzione di opere pubbliche, nel rispetto

dei criteri di economicità e razionalità a cui dovrebbe conformarsi l'attività pubblica.

In tal senso, e anche nel rispetto della più rigorosa trasparenza nell'affidamento degli appalti, attraverso il ricorso ai procedimenti pubblici di gara che garantiscano la migliore concorrenzialità delle imprese, ho impartito sin dallo scorso anno rigorose disposizioni agli uffici dipendenti del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

RONCHI e MATTIOLI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il Ministro dei lavori pubblici con decreto n. 1080 del 7 giugno 1991 ha approvato il progetto esecutivo di un raccordo autostradale fra la strada statale n. 27 del Gran San Bernardo e l'autostrada Quincinetto-Aosta di km 7 con un costo previsto in lire 297 miliardi;

tale opera era stata autorizzata con le procedure anomale ed accelerate previste per le manifestazioni « Colombiane » di Genova e doveva essere tassativamente conclusa entro il 30 agosto 1992;

attualmente non solo l'opera non è stata conclusa, ma i lavori sono ancora ad uno stadio iniziale e vi è l'esigenza di modificare in parte il progetto per salvaguardare l'abitato di Signayes (frazione del comune di Aosta);

sono gravi le responsabilità dell'ANAS e della Società Autostrade Valdostane Spa che hanno utilizzato il pretesto delle celebrazioni colombiane per ottenere: a) l'approvazione accelerata del progetto senza valutazione dell'impatto ambientale; b) l'aggiudicazione dei lavori ad imprese di fiducia senza gara d'appalto e senza neppure una gara esplorativa;

numerosi consiglieri della regione Valle d'Aosta e dei comuni direttamente interessati all'opera hanno inviato una lettera alla SAV, all'ANAS ed al Ministero dei lavori pubblici in cui diffidano le compe-

tenti autorità dal proseguire nei lavori di costruzione di un'opera che è priva di regolare autorizzazione —:

1) se ha provveduto a verificare lo stato dei lavori del raccordo autostradale fra la strada statale n. 27 e l'autostrada Quincinetto-Aosta, autorizzati ai sensi e con le procedure delle « Colombiane »;

2) quali provvedimenti sono stati assunti o si intendono assumere dal momento che l'opera non è stata conclusa entro il termine perentorio del 30 agosto 1992;

3) se si è provveduto a predisporre ed approvare una variante al progetto in modo da salvaguardare le abitazioni della frazione di Signayes e della località Faverge;

4) se risponda al vero che la SAV Spa sia controllata dal gruppo Ligresti ed abbia affidato i lavori del raccordo autostradale senza neppure una gara esplorativa e, in gran parte, ad imprese dello stesso gruppo (Itinera, Grassetto, Incisa, B & V, eccetera), violando le normative sugli appalti delle opere pubbliche. (4-09829)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, acquisiti gli elementi relativi all'ANAS e della S.A.V., concessionaria per la costruzione del raccordo autostradale tra l'autostrada Quincinetto-Aosta e la strada statale n. 27 del Gran San Bernardo, mi pregio fornire le notizie sui quattro quesiti rivoltimi:*

1) *Lo stato dei lavori è stato e viene periodicamente accertato.*

L'avanzamento rilevato al 28 febbraio 1993 è il seguente:

lotto 1-2: 47,75 per cento;

lotto 3: 26,04 per cento;

lotto 4: 51,90 per cento;

lotto 5: 22,02 per cento;

mediamente pari al 36,42 per cento.

I lavori del lotto 5 sono fortemente condizionati dall'impossibilità di accedere dall'imbocco lato nord della galleria Signayes per gli impedimenti frapposti dagli abitanti della zona e dagli enti locali interessati.

2) Con nota 2309 in data 29 luglio 1992 l'ANAS ha invitato tutte le concessionarie, ivi compresa la S.A.V. a provvedere per tutti gli interventi non ultimati al 30 agosto 1992:

ha messo formalmente in mora gli appaltatori, sia che il ritardo fosse dovuto a fatti rientranti nella loro sfera di competenza che a circostanze ad essi non imputabili;

ha notificato « la messa in mora » anche all'ente fidejussore per le cauzioni previste dall'articolo 4, secondo comma della legge n. 205 del 1989.

La S.A.V. ha provveduto alla messa in mora nei confronti della mandataria impresa Grassetto con nota n. 6703 del 3 settembre 1992, della mandataria impresa Edi.stra con nota n. 6704 del 3 settembre 1992, della mandataria impresa Cogeis con nota n. 6709 del 3 settembre 1992.

3) A seguito di precedenti contatti e riunioni tra le parti interessate, in data 17 marzo 1993 si è tenuta una riunione presso

questo Ministero a conclusione della quale sono state individuate le procedure da seguire per la elaborazione di un progetto di variante i cui lavori, non appena reperiti i fondi necessari per il finanziamento dei maggiori costi, saranno appaltanti e approvati secondo le normali procedure.

4) Quanto alla composizione azionarie della S.A.V., accludo copia della lettera in cui sono individuati i dati richiesti.

La S.A.V., sulla base di quanto previsto dall'articolo 4, 1° comma della legge n. 205 del 1989, ha proceduto all'affidamento dei lavori, mediante trattativa privata, ai seguenti raggruppamenti:

Lotto n. 1-2 Eurovie (ex Folloioley), Freydoz, Murer, S.I.G.I.C., Incisa, Cavalieri;

Lotto n. 3 Edi.stra, Mantelli, Lombardini, ISAF;

Lotto n. 4 COGESIS (ex Bertino) B. e V. Costruzioni, Freydoz, S.I.E.;

Lotto n. 5 Grassetto Costruzioni, Itinera Costruzioni Generali, Consorzio Cooperative Costruzioni, con il ribasso del 10 per cento successivamente definito dall'ANAS nella misura del 15 per cento.

ALLEGATO.

Capitale Sociale (interamente versato) e sua composizione:

- . Capitale Sociale: L. 24.000.000.000
 . Numero Azioni e valore nominale: 1.500.000 da L. 16.000

Suddivisione e percentuale:

| <u>Gruppo Azionario "A"</u> | | (32%) | | |
|--|---------------|-----------|--------|------------------|
| . Regione Autonoma Valle d'Aosta | 405.000 | 27% | | |
| . Amministrazione Provinciale di Torino | <u>75.000</u> | 5% | Totale | 480.000 |
| <u>Gruppo Azionario "B"</u> | | (28%) | | |
| . Banca Cassa di Risparmio di Torino S.p.A. | 77.400 | 5,16% | | |
| . Cassa di Risparmio di Alessandria S.p.A. | 4.800 | 0,32% | | |
| . Cassa di Risparmio di Biella S.p.A. | 4.800 | 0,32% | | |
| . Cassa di Risparmio di Asti S.p.A. | 4.800 | 0,32% | | |
| . Cassa di Risparmio di Bra S.p.A. | 900 | 0,06% | | |
| . Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo | 4.800 | 0,32% | | |
| . Cassa di Risparmio di Fossano S.p.A. | 900 | 0,06% | | |
| . Cassa di Risparmio di Vercelli S.p.A. | 4.800 | 0,32% | | |
| . Banca CARIGE S.p.A. | | | | |
| . Cassa di Risparmio di Genova e Imperia | 12.000 | 0,80% | | |
| . Istituto Bancario S. Paolo di Torino, Torino | 105.000 | 7% | | |
| . Istituto Mobiliare Italiano | 75.000 | 5% | | |
| . S.A.T.A.P. = Società Autostrada Torino/ Alessandria/Piacenza S.p.A. | 87.300 | 5,82% | | |
| . A.T.I.V.A. = Autostrada Torino/Ivrea Valle d'Aosta S.p.A. | <u>37.500</u> | 2,50% | Totale | 420.000 |
| <u>Gruppo Azionario "C"</u> | | (34%) | | |
| . S.I.N.A. = Società Iniziative Nazionali Autostradali S.p.A. | 420.000 | 28% | | |
| . S.A.A.V. = Società per Azioni Alberghi Valdostani | 45.000 | 3% | | |
| . ITALMOBILIARE S.p.A. | <u>45.000</u> | 3% | Totale | <u>510.000</u> |
| Totale azioni ammesse al voto pari al 94% dell'intero capitale sociale | | | | 1.410.000 |
| Azioni proprie (6%) senza diritto al voto | | | | <u>90.000</u> |
| Totale Generale | | | | <u>1.500.000</u> |

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

sabato 3 ottobre 1992 si è svolta a Cigliano (Vercelli) una affollatissima assemblea pubblica promossa dall'amministrazione comunale per discutere i problemi connessi all'imminente entrata in funzione della nuova barriera di Rondissone sull'autostrada Torino-Milano;

l'entrata in funzione della nuova barriera comporterà di conseguenza la liberazione del traffico sul tratto autostradale Rondissone-Torino;

concreto è il pericolo che, per pagare un pedaggio inferiore o per non pagarlo affatto, i mezzi pesanti (ma non solo) decidono di servirsi della strada statale 11, che attraversa il cuore di Cigliano, per raggiungere la barriera di Rondissone;

tale eventualità, oltre a determinare un ulteriore e non sopportabile incremento dei volumi di traffico, avrebbe conseguenze negative per quanto riguarda la sicurezza e l'inquinamento;

il pericolo che una parte del traffico si riversi sulla statale 11 non può certo essere scongiurato dalla decisione di chiudere il casello di Cigliano, che incontra l'opposizione della popolazione e della amministrazione comunale;

la chiusura di tale casello può essere presa in considerazione soltanto se verrà realizzata una tangenziale;

i tempi di realizzazione della tangenziale, posto che venga presentato un progetto di fattibilità e che vengano reperite le risorse necessarie, saranno medio lunghi;

poiché sono necessari provvedimenti urgenti con cui scoraggiare sin da subito l'impiego della statale 11, l'amministrazione comunale sta valutando la possibilità di adottare una ordinanza con cui inibire il traffico dei mezzi pesanti nel centro di Cigliano;

la società Autostrade non ha ancora risposto alla richiesta di incontro inoltrata

dalla Amministrazione Provinciale; richiesta di cui è stata data notizia nell'assemblea pubblica —:

se non ritenga di non dovere intervenire sulla società Autostrade affinché:

1) aderisca alla proposta di incontro avanzata dalla Amministrazione provinciale di Vercelli;

2) si faccia carico della necessità di ovviare nell'immediato ai problemi connessi all'apertura della nuova barriera di Rondissone;

3) si faccia carico della necessità di realizzare una circonvallazione che consenta di bypassare il traffico che potrebbe riversarsi sulla statale 11 e quindi nel centro di Cigliano. (4-05854)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione citata in oggetto, si comunica che con nota n. 2229 in data 10 novembre 1992, la Direzione Generale dell'ANAS ha autorizzato la Società concessionaria Autostrada Torino-Milano S.p.A. ad attivare la nuova barriera di Rondissano.*

Per quanto attiene alla chiusura delle Stazioni di Cigliano e Borgo d'Ale, l'Azienda ha tenuto in evidenza le doglianze manifestate in sede locale non appena diffusa la notizia della imminente disattivazione di tali stazioni. Pertanto, pur nella consapevolezza della opportunità di evitare ulteriori perdite di pedaggio oltre a quelle derivanti dalla translazione tariffaria di Rondissone, l'Azienda ha invitato la Società concessionaria a soprassedere, per il momento, alla prevista chiusura. L'indicazione è stata puntualmente accolta e, a tutt'oggi, le Stazioni di Cigliano e di Borgo d'Ale sono regolarmente attivate e fruibili dall'utenza.

Quanto al riassetto del sistema viario, per la cui programmazione l'organo competente è la regione, si deve precisare che lo stesso è stato concordato dalla Concessionaria con gli enti locali.

Sin dal luglio 1991 è stato recepito dalla suddetta Società il suggerimento dei tecnici della provincia di Vercelli di definire un programma a due fasi: la prima consistente

nella chiusura della Stazione di Cigliano con il temporaneo mantenimento di quella di Borgo d'Ale.

Nell'ambito di tale processo, l'Autostrada Torino-Milano S.p.A. aveva espresso la disponibilità a partecipare alla realizzazione della Tangenziale Sud all'abitato di Cigliano, secondo i tempi e le modalità che sarebbero state stabilite con la provincia di Vercelli, l'ENEL e gli altri enti Locali interessati.

La seconda fase prevedeva la chiusura della stazione di Borgo d'Ale a seguito dell'apertura di un nuovo casello nei pressi di Alice Castello sulla bretella autostradale Santhià-Ivrea direttamente allacciata alla S.S. n. 11.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

ORESTE ROSSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della sanità e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

da un incontro con la rappresentanza di diversi dipendenti dell'USSL 70 di Alessandria, sono venute a conoscenza dei seguenti fatti:

1) i dipendenti in questione presentarono domanda di pensionamento in data antecedente l'entrata in vigore del decreto-legge 384 del 19 settembre 1992;

2) i competenti funzionari dell'USSL 70 diedero parere favorevole alle domande di pensionamento con accettazione dello stato pensionistico e conseguente liquidazione dei lavoratori (delibera del luglio 92);

3) i lavoratori in questione ricevettero dal Ministero del tesoro il « libretto di pensione » (certificato di iscrizione di pensione) e alcuni di loro ricevettero anche l'assegno pensionistico;

4) il 23 settembre 1992, con Raccomandata a mano (n. protocollo 12820/P) a firma della dottoressa Massolo (Capo Servizio), si informavano i lavoratori, ormai pensionati che, non avrebbero perce-

pito la pensione. Lo stesso documento dava loro la possibilità di rientrare in servizio;

5) i lavoratori naturalmente risposero optando per il rientro sul posto di lavoro che avvenne il 1° ottobre 1992;

6) il 19 novembre 1992 ai pensionati, rientrati in servizio, veniva ritirato il cartellino orario di presenza e veniva negato l'accesso all'attività lavorativa;

7) il giorno successivo, veniva consegnato, sempre a firma dottoressa Massolo, un documento (Protocollo n. 17109/P) che definiva il rapporto con l'Ente USSL 70 che riportava la seguente frase: « la S.V. è considerata dimissionaria con diritto a trattamento pensionistico a decorrere dal 19 novembre 1992 »;

8) il giorno 2 febbraio 1993, con documento (Protocollo n. 29785), sempre a firma della dottoressa Massolo, veniva notificato agli sfortunati lavoratori ora nuovamente pensionati che non avevano diritto al trattamento pensionistico —:

se intendano intervenire con la massima urgenza nei confronti di chi, per incapacità o per negligenza, si è preso gioco di tanti lavoratori e contribuenti, inscenando una tragicommedia indegna di un Paese che si definisce evoluto;

se intendano intervenire anche in merito alla dirigenza USSL 70 al fine di risolvere definitivamente il contenzioso con i lavoratori. (4-10860)

RISPOSTA. — *In riferimento a quanto indicato dalla S.V. con l'atto parlamentare in oggetto, questo Ministero ha assunto elementi informativi presso i competenti organi territoriali.*

Risulta che, al momento della pubblicazione del decreto-legge n. 384/1992, l'unità sanitaria locale 70 di Alessandria aveva già accolto, con relativo atto deliberativo, le dimissioni volontarie con diritto a trattamento pensionistico di alcuni dipendenti con decorrenza, a secondo dei casi, dai mesi di ottobre e novembre 1992.

Tuttavia, atteso il blocco pensionistico disposto dal citato decreto-legge, l'unità sa-

nitaria locale 70 sospese la decorrenza delle dimissioni predette, consentendo il provvisorio mantenimento in servizio (fino al 18 novembre 1992) di tali dipendenti, i quali si sarebbero, altrimenti, trovati senza alcuna fonte di reddito.

In un secondo momento, la legge 14 novembre 1992, n. 438 (di conversione, con modificazioni, del surrichiamato decreto-legge), ha disposto — all'articolo 1, comma 2, lettera e) — la non applicazione delle norme di cui al 1° comma (sospensione delle pensioni di anzianità dal 19 settembre 1992 al 31 dicembre 1993) « ai dipendenti che abbiano presentato domanda di dimissioni da un pubblico impiego, accolte dai competenti organi anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto ».

Conseguentemente, poiché il caso dei dipendenti sopraccitati, ad avviso di detta unità sanitaria locale, rientrava pienamente nell'ipotesi delineata dalla legge, l'Ente, con deliberazione n. 2537 del 10 dicembre 1992, prese atto della sospensione delle dimissioni già accolte.

Successivamente il Ministero del Tesoro, con circolare (n. 13/I.P del 23 dicembre 1992) interpretativa della menzionata legge, precisò che le ipotesi di deroga sub e) si potevano realizzare, a condizione che la cessazione dal servizio fosse effettivamente avvenuta alla data indicata nella domanda di dimissioni e nel conseguente provvedimento di accoglimento, i quali dovevano comunque essere anteriori al 19 settembre 1992. Un'eventuale prosecuzione del servizio oltre la data prestabilita di collocamento a riposo ovvero un differimento del collocamento a riposo medesimo, deliberato con atto non anteriore al 19 settembre 1992, avrebbe configurato una implicita revoca della domanda di dimissioni o di collocamento a riposo e del relativo atto deliberativo di accoglimento, con i conseguenti riflessi negativi sull'accesso al diritto a pensione.

A seguito di detta interpretazione restrittiva, la locale Direzione provinciale del Tesoro, notificò agli interessati l'insussistenza del diritto a pensione di anzianità con decorrenza dal 19 novembre 1992.

La vicenda si è, infine, conclusa a seguito della circolare telegrafica n. 3938 del

Ministero del Tesoro, datata 16 febbraio 1993, con la quale è stata modificata l'interpretazione restrittiva fornita precedentemente, « nel senso di salvaguardare al fine conseguimento diritto pensione posizioni personale che habet prodotto istanza dimissioni accolta nei termini indicati et cioè non oltre data 18 settembre 1992 ».

L'Amministratore Straordinario della unità sanitaria locale 70 ha comunque, comunicato di aver appreso che, dal mese di aprile 1993, la Direzione provinciale del Tesoro avrebbe erogato ai predetti dipendenti dell'unità sanitaria locale 70 l'acconto di pensione di anzianità, con decorrenza giuridica dall'originaria data di dimissioni di ciascuno e con decorrenza economica dal 19 novembre 1992, data della effettiva cessazione dal servizio.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità: Fiori.

RUSSO SPENA. — Al Ministro per la funzione pubblica. — Per sapere:

se vi sia compatibilità tra le funzioni d'impiegato pubblico in servizio e le mansioni di agente titolare della Siae;

se detta compatibilità, pur legittimata dal regolamento della Siae, non sia in contrasto con il ruolo d'impiegato pubblico e ai più elementari principi che vietano all'impiegato pubblico l'esercizio del doppio lavoro;

quali provvedimenti intenda adottare al fine di evitare ai pubblici dipendenti di ricevere incarichi dalla Siae, abolendo, così, situazioni di illegittimo privilegio.

(4-12676)

RISPOSTA. — Si deve osservare che i casi di incompatibilità, anche alla luce dei criteri innovativi introdotti nel pubblico impiego dal decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, continuano ad essere disciplinati dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 che stabilisce che « l'impiegato non può esercitare il commercio, l'industria né alcuna professione

o assumere impieghi alle dipendenze di privati ... » fatte salve, ovviamente, le eccezioni di legge.

Tra queste possono essere annoverate le saltuarie ovvero episodiche prestazioni di lavoro a privati che, anche se svolte con carattere di professionalità, non arrivano a configurare per la loro natura un vero e proprio esercizio di attività lavorativa.

Ciò posto, va tuttavia precisato che la fattispecie indicata nell'interrogazione parlamentare non sembra essere ricompresa tra le richiamate eccezioni.

Questo perché, in concreto, si tratterebbe di mansioni svolte in qualità di agente titolare della S.I.A.E.; svolte, quindi, nell'ambito di una peculiare qualifica lavorativa che, in quanto tale, presuppone l'esistenza di un rapporto continuativo tra lavoratore e datore di lavoro.

Ove poi si consideri che il rapporto intercorrente tra l'agente ed il proponente è disciplinato dal contratto di agenzia, consegue che l'agente, in virtù dello specifico contenuto contrattuale, è tenuto a collaborare stabilmente allo sviluppo dell'attività economica dell'impresa (S.I.A.E. nel caso in esame) talché, lo stesso, può definirsi un imprenditore e, quindi, un professionista operante nel campo commerciale.

Tale ipotesi, se riferita ad un pubblico dipendente, non può non concretizzare uno dei casi di incompatibilità di cui al richiamato articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3/1957.

Quanto, infine, ai provvedimenti atti ad abolire situazioni di illegittimo privilegio derivante dal mancato rispetto delle norme sull'incompatibilità, non può che farsi riferimento al successivo articolo 63 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3/1957, il quale ad una prima diffida a cessare dalla situazione di incompatibilità fa seguire, decorsi inutilmente quindici giorni, la decadenza dall'impiego.

Il Ministro per la funzione pubblica: Cassese.

RUTELLI, MATTIOLI, SCALIA, TURRONI e PIERONI. — Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'ambiente. — Per

sapere — premesso che in località Monterosi in provincia di Viterbo è in corso la realizzazione di un primo lotto di lavori dell'Anas relativi al progetto di ammodernamento della Cassia-bis;

il tracciato e il progetto predisposto dall'Anas risalente agli anni '70 risente di una impostazione culturale e progettuale di forte impatto ambientale, di consumo indiscriminato del territorio, e di costi attualmente insostenibili;

il progetto riguarda un ammodernamento del tracciato esistente della Cassia e che quindi dovrebbe mantenere il più possibile il tracciato originale, suscettibile di ampliamento a quattro corsie e di altri interventi di ammodernamento, anziché disegnare nuovi tracciati con caratteristiche autostradali (con assenza di pendenze e di curve, dal che ne deriva la necessità di mega viadotti, e mega svincoli...) così come viene fatto dal progetto Anas;

l'area interessata al tracciato è ricchissima di reperti archeologici anche di grande valore storico e culturale;

il Ministero per i beni culturali ha più volte richiesto la conoscenza dei progetti relativi all'intero percorso per effettuare i sondaggi del caso ed eventualmente essere in grado di proporre modifiche al tracciato, mentre l'Anas continua a procedere per lotti di un chilometro, che non consentono modifiche di tracciato in presenza di reperti archeologici;

altri comuni interessati al tracciato Anas, come Vetralla, Bolsena, Acquapendente, hanno revocato la delibera al progetto di massima per i motivi anzidetti;

i cittadini di Sutri si sono costituiti in Comitato ed hanno attuato l'Istituto del Referendum Consultivo svoltosi il 13 dicembre 1992 con un esito favorevole alla modifica del tracciato Anas;

i lavori del primo tracciato in località Monterosi, fermi per il fallimento delle imprese aggiudicatrici dell'appalto, prevedono la realizzazione di ben tre svincoli

ciclopici, con caratteristiche autostradali, per il collegamento di un paese di appena mille anime, con un costo di oltre 25 miliardi per quattro chilometri;

al Ministero per l'ambiente è stato richiesto dai cittadini di sottoporre ad una Valutazione d'impatto ambientale l'intero progetto Anas —:

se non si ritengano opportuno in ordine ai gravi interrogativi di natura ambientale, finanziaria e di trasparenza amministrativa che suddetto progetto Anas pone, aprire una indagine sulla congruità dei costi previsti per i lotti già appaltati, e alla luce delle numerose e gravi incongruenze del progetto Anas, studiare un progetto alternativo di minor impatto ambientale e di minor costo per la collettività.
(4-11272)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che il progetto preliminare di massima per l'adeguamento e l'ammodernamento a quattro corsie della statale n. 2 « Via Cassia » tra il Km. 41+870 e 141+612 (confine di regione) previsto nel piano decennale della Grande Viabilità statale, è stato redatto da un libero professionista dietro incarico dell'amministrazione provinciale di Viterbo di concerto con il Compartimento ANAS di Roma, la regione Lazio, la soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale, Ministero dei BB.AA.CC., nonché con l'intervento di tutte le amministrazioni comunali i cui territori sono interessati dal progetto stradale presente pure rappresentanti dell'amministrazione provinciale di Viterbo.*

Il tracciato pertanto è frutto di un lungo e impegnativo e complesso iter istruttorio attraverso l'esame di problemi connessi all'attraversamento di vari territori sul quale esistono vincoli di tipo archeologico, paesaggistico, idrografico, urbanistico, forestale, ecc. e che si è definito con la individuazione di un tracciato compatibile con il territorio attraversato, in cui si evitano le interferenze con le zone vincolate.

Questo progetto preliminare di massima per il tratto compreso tra il Km. 41+870

(Monterosi) e Montefiascone ha riportato il parere favorevole di tutti i comuni, della regione Lazio ai sensi degli articoli 81 e 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, della soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale, del Ministero dei BB.AA.CC. ai sensi della legge 431/85 e del Ministero dei LL.PP. ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 che approva in modo definitivo il tracciato.

Per il tratto compreso tra Montefiascone ed il Km. 129+200 della statale n. 2 « Via Cassia » (svincolo Acquapendente Sud), gli enti si sono riservati di verificare la possibilità di spostare il tracciato in territorio Umbro al fine di salvaguardare la conca del Lago di Bolsena.

Premesso quanto sopra l'ANAS per il primo tronco e precisamente dal Km. 44+870 (Monterosi) e Km. 74+400 (innesto con Trasversale Nord), ha in corso l'elaborazione del progetto esecutivo dei lavori, previa esecuzione di approfondite indagini archeologiche, ed i lotti in progettazione sono rispettivamente: Lotto 1° dal Km. 41+870 al Km. 46+000 (svincolo Sutri Sud) — 2° Lotto dal Km. 46+000 al Km. 59+000 (variante di Sutri e Capranica) — Lotto 3° dal Km. 59+000 al Km. 63.000; Lotto 4° dal Km. 74+400 (variante di Vetralla).

Per il primo Lotto le indagini archeologiche sono state ultimate mentre per il Lotto 4° le stesse sono in corso di completamento.

Per quanto attiene al lotto dei lavori in corso di ultimazione compreso tra i Km. 37+000 e 41+870 (Monterosi), si precisa che lo stesso è stato regolarmente approvato così come viene eseguito da tutti gli enti preposti e che il Lotto è dotato di uno svincolo per l'abitato di Monterosi mentre in località Vigne Nuove è stata realizzata un'opera per l'inversione di marcia.

Per quanto attiene il costo dell'opera il computo e stima della stessa è stato elaborato applicando i prezzi ufficiali del prezziario ANAS e per l'affidamento dei lavori è stata esperita regolare gara d'appalto.

Tutti i progetti già approvati e in corso di redazione esecutiva sono corredati da una relazione di inserimento paesistico-ambientale.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

SANTONASTASO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle poste e telecomunicazioni. — Per sapere — premesso che:*

alcuni tratti delle autostrade IRI sono serviti da un programma radiofonico in isofrequenza (103.3), realizzato dalla RAI, durante il quale vengono trasmesse informazioni sul traffico, notizie e musica;

nei predetti tratti autostradali i tabelloni luminosi, che dovrebbero essere usati per dare all'utente notizie sulla viabilità, riportano invece soltanto data, ora, temperatura ed una indicazione che ricorda all'automobilista l'esistenza dell'isofrequenza radio;

tale servizio non è stato esteso verso il Sud; il programma non è ricevibile in modo accettabile sulla A30 Caserta-Salerno, è pressoché inesistente sulla A16 Napoli-Foggia, non è previsto sulla A3 Salerno-Reggio Calabria (gestita dall'ANAS) né sulle autostrade siciliane —:

quali siano i programmi di estensione del servizio verso il Sud;

se non si intenda restituire ai tabelloni luminosi la funzione autenticamente informativa per cui questi furono installati. Si renderà così un servizio utile sia agli automobilisti che non dispongono della radio, sia a coloro che vogliono usare la radio per seguire altri programmi;

cosa si intenda fare per migliorare il livello culturale delle trasmissioni su 103.3 che è attualmente tragicamente scadente sia per quanto riguarda tipo e qualità delle musiche sia per la parte più genericamente informativa nella quale le chiacchiere si trasformano in vaniloquio. (4-04305)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che: il programma radiofonico in isofrequenza (FM103,3) è frutto di una collaborazione RAI-Autostrade ed è diffuso lungo le autostrade con continuità, anche nelle gallerie e nelle zone di montagna, utilizzando sempre la medesima frequenza.*

Questa caratteristica, frutto di anni di ricerche e sperimentazioni, è ottenuta attraverso l'impiego congiunto di alcune stazioni trasmettenti posizionate in montagna, ed altre alimentate da un cavo a fibra ottica che consente di far funzionare sulla stessa frequenza i diversi trasmettitori senza che si disturbino a vicenda; è questa la peculiarità tecnologica che ha reso possibile l'isofrequenza.

Di conseguenza il programma viene diffuso laddove esiste il cavo in fibra ottica. Detto cavo viene posato dall'Azienda per i Servizi Telefonici e dalla SIP. Per un accordo con questi enti, la Società Autostrade dispone di alcune fibre destinate allo sviluppo dei servizi interni, tra i quali la rete di monitoraggio del traffico attraverso telecamere, ed il programma di radiodiffusione in isofrequenza.

Alla data odierna sono serviti circa 1000 chilometri di autostrade, tra i quali le tratte Parma-Napoli, Serravalle-Genova-Sestri, Pisa-Firenze ed Agrate-Brescia.

I lavori per la realizzazione della terza corsia hanno impedito fino ad oggi la posa del cavo tra Milano e Piacenza, e da Roma a Napoli, fino a Salerno. L'impianto su tali tratte è, pertanto, incompleto e di conseguenza l'ascolto imperfetto.

A tale riguardo, per quanto riguarda il Sud, il servizio ISORADIO è realizzato per due terzi sulla A 30, e ne è in programma il completamento, e, per la A 16 il predetto servizio è stato realizzato al 40 per cento, e ne è previsto l'ampliamento fino alla cittadina di Canosa, mentre sulla A14 esso arriva fino alla città di Termoli, e ne è previsto, per il prossimo futuro, il proseguimento fino a Bari.

In un successivo momento il servizio verrà esteso anche alla A 3.

La Società Autostrade e la RAI proseguono comunque nel proprio impegno per completare la diffusione del servizio, ritenuto di primaria importanza per l'informazione degli utenti e la sicurezza della circolazione.

Compatibilmente alla situazione finanziaria, entro la fine del 1993 oltre 2000 chilometri, dei 2600 gestiti dalla Società Autostrade saranno coperti dal servizio ISORADIO, comprendendo l'intera dorsale adriatica (Bologna-Pescara-Bari).

In merito ai tabelloni luminosi per informazioni sulla viabilità è necessario, innanzitutto, sottolineare che detti tabelloni sono destinati alla diffusione di notizie sintetiche e di rilievo. La loro installazione, il cui costo è considerevole, è giustificata laddove esista un adeguato servizio di monitoraggio delle condizioni di viabilità, in quanto l'informazione deve essere tempestiva e credibile.

Pertanto, tali tabelloni sono stati installati sulle tratte a maggior traffico, (Milano-Napoli, Firenze-Pisa, Milano-Brescia ed autostrade liguri) per lo più attrezzate anche con telecamere, cavo di fibra ottica e programma radiofonico in isofrequenza, (salvo le eccezioni sopra riportate).

L'utilizzazione di tali cartelli è puntuale ed intensa, riassumibile in poche cifre: mediamente 1000 messaggi al mese con punte, nei mesi invernali ed estivi, che sfiorano i 1500.

Si sottolinea che l'informazione corrente (data, ora, temperatura e logo di ISORADIO) risponde solo alla volontà di testimoniare il funzionamento del sistema. I messaggi « utili » sono puntuali e circoscritti: vengono affissi al momento della comparsa dell'evento anomalo e cancellati con la rimozione o scomparsa.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

SEKVELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del commercio con l'estero. — Per sapere — premesso che:*

il sistema contingente CEE, che prevede l'applicazione di contingenti tariffari ai prodotti provenienti dai paesi extraeuropei, avvantaggia notevolmente le

importazioni di carta da giornale prodotta dai paesi scandinavi, nei confronti dei quali non esiste alcun dazio doganale comunitario;

il sistema descritto, consentendo la costituzione di un monopolio di fatto in favore delle industrie produttrici scandinave, impedisce la libera concorrenza nell'ambito comunitario penalizzando soprattutto gli utilizzatori finali della carta da giornale —:

se non ritengano di intervenire — tramite le rappresentanze nazionali — presso le istituzioni comunitarie, affinché la CEE favorisca maggiormente le importazioni dai paesi extraeuropei mediante l'aumento del contingente tariffario comunitario dalle 650 mila tonnellate attuali a 1 milione di tonnellate. (4-06032)

RISPOSTA. — *Le importazioni di carta da giornale dai paesi scandinavi avvengono in esenzione da dazio sulla base degli « Accordi di libero scambio » stipulati a suo tempo tra la CEE ed i paesi aderenti all'Associazione Europea di Libero Scambio (AELS-Efta). Tale regime è stato recentemente confermato nel quadro dell'accordo sullo Spazio Economico Europeo (SEE).*

Il contingente di importazione a dazio nullo per i paesi extraeuropei è stato invece fissato in sede CEE per il 1992 in adempimento degli Accordi GATT nella misura di 650.000 tonnellate, di cui 600.000 tonnellate in provenienza dal Canada e 50.000 tonnellate in provenienza da altri paesi (reg. CEE n. 3904/91). Recentemente il contingente è stato aumentato di 30.000 tonnellate, sempre per rispettare gli impegni presi in sede GATT.

Un aumento del contingente di cui trattasi, nell'ammontare richiesto, andrebbe a detrimento della produzione europea compresa quella italiana. A questo riguardo va rilevato che l'industria europea del settore ha effettuato notevoli investimenti per ampliare le capacità di produzione; in particolare per quanto riguarda l'Italia sono in atto notevoli sforzi di adeguamento alle esigenze del mercato (cartiere di Arbatax, Burgo, etc.) e sussistono difficoltà di collocamento per circa 250.000 tonnellate annue. L'attuale

tasso di utilizzo degli impianti comunitari, sulla base dei dati forniti dalla Commissione CEE, è stimato intorno all'83 per cento delle totali capacità produttive, per cui restano ancora notevoli margini residui di produzione all'interno della CEE.

La maggior parte dei paesi comunitari ha recentemente manifestato una ferma opposizione all'aumento del contingente in parola avanzato dalla delegazione del Regno Unito, per cui una eventuale richiesta italiana sarebbe difficilmente giustificabile e quasi certamente respinta.

Il Ministro del commercio con l'estero: Baratta.

TASSI. — Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno. — Per sapere quali iniziative si intendano assumere per le già tante volte prospettata acquisizione della strada di Val Nure al novero delle statali, anche al fine di consentire una miglior utilizzazione e manutenzione, essendo, tra l'altro la strada che comporta il più breve tragitto tra la provincia di Milano e la riviera ligure di Levante tanto ambita e spesso raggiunta da numerosi milanesi, che ne hanno fatto sede delle loro vacanze marittime. Inoltre tale strada è assolutamente indispensabile per i collegamenti delle laboriose popolazioni montane dell'alta Val d'Aveto e della Val Nure. (4-00538)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, si comunica che la strada provinciale n. 146 « Val di Nure » è stata statizzata con decreto ministeriale n. 1118 dell'8 giugno 1987, con la denominazione di SS n. 654 « di Val Nure » ed è già stata presa in consegna dal Compartimento ANAS della Liguria, competente per territorio.

Si auspica che adeguate dotazioni finanziarie nello specifico settore di intervento consentano di migliorare esaustivamente le condizioni di transitabilità della strada.

Il Ministro dei lavori pubblici: Merloni.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'interno. — Per sapere: come mai non venga imposto sulle autostrade a tre corsie di marcia, che vengano ridotte a due per lavori in corso (come avviene ora sull'Autosole tra Bologna e Milano) il divieto di sorpasso solo ai veicoli industriali, mentre vengono apposti i cartelli generici di divieto di sorpasso (tra l'altro mai rispettati da nessuno);

come mai in caso di lavori che si protraggono nel tempo e, comunque, oltre una giornata, non vengono fatti apporre gli appositi segnalatori a terra fissati al manto asfaltato (vale a dire quelli piccoli di colore giallo con gemma catarifrangente) onde evitare il pericolo gravissimo che comportano quelli mobili, specie nelle ore notturne. (4-00653)

RISPOSTA. — In esito all'interrogazione in oggetto indicata, si comunica che il regime provvisorio di circolazione ed il corrispondente schema di segnaletica, da adottare in caso di riduzione del traffico su due corsie, su autostrade a tre corsie, sono fissati dalla circolare del Ministero dei Lavori Pubblici, n. 2900 del 20 novembre 1984 che fra l'altro, prevede tassativamente l'apposizione del segnale di « divieto di sorpasso per tutti i veicoli ».

Si segnala comunque che la Società Autostrade ha avanzato una proposta circa l'opportunità di sostituire tale segnale con quello di « divieto di sorpasso per veicoli industriali ».

Tale specifica proposta sarà vagliata in sede di lavori preparatori per la stesura del Regolamento di esecuzione del nuovo Codice della Strada.

Per quanto riguarda, poi l'apposizione — lungo i tratti autostradali soggetti a lavori — degli elementi rifrangenti flessibili per la separazione degli opposti sensi di marcia, le norme operative interne, fissate alle Imprese della Società Autostrade, e costituenti parte integrante dei contratti di appalto, prevedono già dal 1986, all'articolo 17 « che nei casi di deviazione del traffico e/o di corsia unica, qualora il mantenimento della stessa sia

previsto per una durata superiore ad almeno 15 giorni, gli schemi relativi devono essere attuati mediante segnaletica fissa, su palo, anziché su cavalletto. Inoltre la separazione temporanea degli opposti sensi di marcia deve essere attuata mediante dispositivi flessibili fissati stabilmente alla pavimentazione anziché con i consueti coni di gomma appoggiati sulla stessa: quest'ultimo provvedimento, di maggior cautela, viene particolarmente raccomandato anche nei casi di separazione dei sensi di marcia di durata inferiore ai 15 giorni, ed è, comunque, reso obbligatorio per le deviazioni attraversanti le gallerie e per quelle attuate, con durata superiore alle 24 ore, in tratti privi della corsia di sosta d'emergenza ».

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

TASSI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, dell'agricoltura e foreste e dell'ambiente. — Per sapere:

quali controlli abbia effettuato il Governo in merito alle opere e lavori di cosiddetta « rettifica stradale » della statale n. 63 (Reggio nell'Emilia-La Spezia), in località agro di Casina (RE) posto che a detta « rettifica » erano commessi tagli di montagne e scoscendimenti conseguenti, l'attraversamento di una zona considerata da sempre franosa, il deturpamento del paesaggio, l'allontanamento della strada statale dall'abitato di Casina Centro che vive di quel poco commercio che proprio il traffico di transito consente;

se altresì il pur minimo stanziamento iniziale, assolutamente insufficiente, non alimenti il fondato sospetto che si tratti del solito « inizio lavori » magari a scopo elettorale, che poi comporta inutile spesa e sperpero;

se in merito siano state avviate inchieste amministrative anche di organi regionali, indagini di polizia giudiziaria o tributaria, istruttorie procedimenti penali, richiesta di notizie da parte della procura generale presso la Corte dei conti;

se gli appalti in merito abbiano subito i necessari e indispensabili controlli vista la pessima prova che tante volte gli ambienti del Ministero dei lavori pubblici hanno dato, posto che ancora in quel Ministero siede e sembra parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici quel tal De Palma che ha ammesso di aver preso « i soldi per Nicolazzi » e quei tali Luciana Barca e Brenno Begani i quali mutano il titolo di presenza fisica nel Ministero dal fatto di essere persone « di fiducia » di Nicolazzi, ormai sotto procedimento penale anche per concussione aggravata giusta autorizzazione della Camera dei deputati, proprio per il noto scandalo delle « carceri d'oro ».

(4-00788)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione in oggetto, si comunica che la variante alla S.S. n. 63 in territorio dei comuni di Casina, Carpineti e Castelnovo ne' Monti, ha lo scopo di eliminare le gravi tortuosità del tracciato che non soltanto escludono questo itinerario dal traffico di transito da e per la Liguria e l'alta Toscana, ma soprattutto rendono disagevole il quotidiano, necessario collegamento dei centri dell'Appennino Reggiano con il Capoluogo.

Ne consegue la disaffezione ed il progressivo spopolamento della collina e della montagna con le gravi conseguenze a tutti note.

La regione Emilia-Romagna, opportunamente, ha incluso questa statale tra quelle privilegiate dal Piano regionale Integrato dei Trasporti.

La provincia di Reggio Emilia, da parte sua, ha dato la propria collaborazione curando la redazione e mettendo a disposizione dell'ANAS i relativi progetti.

Negli ultimi due anni è stata così realizzata la variante che va dallo svincolo di Migliara all'innesto in località Canala e comprende cinque gallerie per complessivi m 2460, due viadotti per m 435 e due svincoli, con una spesa di oltre cento miliardi.

Per il completamento dell'intera variante da Cà del Merlo a il Bocco, è prevista una ulteriore spesa di circa ottanta miliardi.

In merito ai pretesi guasti prodotti dall'opera pubblica, si osserva che il tracciato corre prevalentemente in galleria e quindi

non arreca sensibili modificazioni all'ambiente esistente. Ultimati gli scavi delle gallerie, i terreni sono stati risistemati e sono state disposte le opere di ripristino ambientale. Allo stesso modo si procederà per le strade di servizio e per i cantieri.

L'abitato di Casina, servito da un comodo svincolo, avrà tutto da guadagnare se verrà limitato il traffico di transito dal centro della cittadina, che ha tutti i requisiti di centro turistico e di villeggiatura.

Sull'opera i Ministeri competenti hanno effettuato previsti accertamenti, esprimendo parere favorevole in sede di Conferenza dei servizi, dopo di che i progetti sono stati approvati dall'ANAS che provvede alla direzione dei lavori a mezzo del Compartimento della viabilità di Bologna.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

TEALDI e PAGANELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso:*

che l'amministrazione provinciale di Cuneo si è lodevolmente assunta l'onere dello studio e della redazione del progetto per la realizzazione del traforo di valico internazionale del Colle di Tenda sulla strada statale n. 20 utilizzando a tal fine i propri validi tecnici;

che tali adempimenti sono stati condotti in perfetta armonia e accordo con l'amministrazione dell'ANAS e con le competenti autorità francesi;

che — vagliate le varie numerose soluzioni proposte — è stata scelta la progettazione di un valico in quota nel pieno rispetto dell'impatto ambientale e del servizio che il valico stesso deve rendere alla circolazione sempre più intensa per il collegamento dei due Paesi (Italia e Francia) e per la valorizzazione turistica della Valle Vermentina e collaterali (spesa presunta circa 180 miliardi da dividersi in parti uguali fra l'ANAS e le autorità francesi);

che — se la sottoscritta è correttamente informata — il progetto è in stato

molto avanzato e potrà essere, quindi approvato in tempi sufficientemente brevi;

che è, pertanto, auspicabile che, a progetto approvato, venga in altrettanti tempi brevi finanziato il progetto stesso per la conseguente sua realizzazione —:

se ritenga il Ministro adito di fornire assicurazioni circa le ulteriori fasi di progettazione e realizzazione dell'opera invocata da grande parte della provincia di Cuneo in particolare e dall'intero Piemonte. (4-06679)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che il progetto per la realizzazione del traforo di valico internazionale del Colle di Tenda sulla strada statale n. 20, redatto dalla provincia di Cuneo è, a parere dell'ANAS, sostanzialmente ammissibile, sebbene, prevedendo detto elaborato il sorpasso della galleria attuale del Tenda, si reputa opportuno un leggero assestamento plano-altimetrico per evitare interferenze tra la precedente e la nuova opera.*

Il Compartimento dell'ANAS di Torino è stato incaricato di esaminare la nuova soluzione con le amministrazioni italiane e francesi interessate e di svolgere le indagini geologiche correlate.

Una volta predisposto il progetto di massima e che sia individuato il costo dell'intervento, dovranno adottarsi le iniziative per la stipula di una convenzione tra gli Stati interessati in cui sia individuata la ripartizione delle competenze e delle spese.

Può presumersi che la definizione di tali iniziative possa avvenire entro i prossimi mesi.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

TORCHIO. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:*

l'ampliamento della strada statale n. 415 « Paullese » nel tratto compreso tra i comuni di Grumello Cremonese (svincolo di Farfengo e di Annicco) e di Castelleone (frazione Corte Madama) procede con incredibile lentezza nonostante che i relativi lavori siano iniziati ormai da anni;

è stata sottolineata la pericolosità, particolarmente nella stagione invernale ormai alle porte, di cantieri aperti in carenza di adeguata segnaletica orizzontale, ormai consunta dall'intensissima frequentazione veicolare e di segnaletica verticale;

la presenza di lavori stradali incompleti o male eseguiti, come nel caso del nuovo svincolo di San Bassano, denota la scarsa considerazione della necessaria sicurezza stradale, elemento avvalorato dalla constatazione che, in caso di pioggia, la sede stradale nel predetto tratto è permanentemente occupata da uno strato d'acqua di circa 15-20 centimetri per il mancato drenaggio e per la imperfetta sistemazione del manto d'asfalto con gravi danni già segnalati e riportati dall'utenza automobilistica —:

se i tempi previsti per la realizzazione del predetto ampliamento della statale « Paullese » siano stati rispettati e, diversamente, quali siano le ragioni dei lamentati ritardi;

quali iniziative intenda assumere presso l'ANAS e l'impresa appaltatrice perché siano garantite sicurezza dei cantieri rispetto al traffico stradale e sollecita consegna delle opere. (4-06960)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione di cui in oggetto, si comunica che i rallentamenti nei tempi di esecuzione dei lavori sono stati provocati essenzialmente dalla necessità di acquisire nuovamente i prescritti pareri d'intesa Stato-regione in seguito alle richieste dell'amministrazione provinciale di Cremona, nonché dal ritardo nel rilascio dei necessari permessi da parte degli enti competenti per l'apertura delle cave di materiali per i rilevati stradali.*

Si rende noto che non risultano segnalazioni di allagamenti della sede stradale in corrispondenza dello svincolo di S. Bassano ove attualmente sono in corso di completamento i lavori di pavimentazione.

Lungo il tratto di statale oggetto dei lavori di ampliamento, inoltre, è stata recentemente completata la pavimentazione ed

installata la relativa segnaletica provvisoria di cantiere.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

TREMAGLIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso:

che sulla strada provinciale 142, Pontirolo-Treviglio in provincia di Bergamo la circolazione dei veicoli e degli utenti è diventata difficile e molto a rischio;

che all'altezza della discarica pubblica nel comune di Pontirolo Nuovo si forma al mattino, intorno alle 7, una lunga colonna di autocarri fermi in attesa di entrare nella discarica stessa, che va ad occupare l'intera carreggiata destra nel senso di marcia Pontirolo-Treviglio;

che questo fatto costringe gli autobus di linea, macchine, motociclisti, ad effettuare il sorpasso della colonna che raggiunge i 500-600 metri, invadendo completamente la corsia opposta;

che la manovra diventa difficoltosa e pericolosa quando scende la nebbia o in condizioni di scarsa visibilità mettendo a repentaglio chi transita in senso opposto —:

se intenda intervenire di concerto con le autorità regionali e provinciali, al fine di riportare le strade alle sue condizioni di sicurezza per tutti. (4-08495)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS ha reso noto che l'inconveniente che si verifica sulla Strada provinciale n. 142 non viene ad interessare il flusso veicolare sulla strada statale n. 42.*

Al momento non risultano in programma o allo studio progetti per il miglioramento della zona circostante.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

è attualmente in costruzione in provincia di Bergamo la strada statale Nembro-Seriate che dovrebbe essere percorribile entro la fine del 1994;

è tuttora in attesa di finanziamento il tratto Nembro-Gazzaniga per cui la comunità della Valle Seriana ha sollevato dubbi e perplessità sulla sua effettiva realizzazione;

è necessario indirizzare Stato e regione Lombardia verso una coordinata scelta degli investimenti;

la provincia potrebbe rendere esecutivo e finanziare un progetto ben articolato —:

se il Ministro intenda intervenire al fine di ottenere la collaborazione di Stato, regione Lombardia e provincia di Bergamo in modo che, con l'entrata in esercizio della strada statale Seriate-Nembro, si potrebbe completare anche il tratto Nembro-Gazzaniga, auspicando la costituzione di una società a partecipazione mista per la realizzazione in appalto delle opere, articolate in più cantieri contemporaneamente attivi. (4-09178)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si comunica che è in fase di studio la redazione del progetto relativo alla tratta Nembro-Gazzaniga da parte dell'ANAS con la partecipazione sia della provincia che della regione Lombardia.*

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

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

a Bologna è in via di ultimazione il progetto per la costruzione della nuova sede della Legione Carabinieri in un'area parzialmente dismessa di proprietà demaniale;

l'area è compresa fra il centro storico e la collina, straordinaria quinta paesaggistica protetta da rigorose norme di tutela paesaggistica ed ambientale, e costituisce l'unico varco/collegamento ineditato fra l'antico centro ed il verde collinare;

la nuova imponente struttura, per la quale è prevista la spesa di circa 126

miliardi, costituita da diversi corpi di fabbrica, verrebbe a collocarsi in via Pausacchi, in un'area di 44 mila metri quadrati in gran parte con alberature di alto fusto che vede la presenza di alcuni edifici ottocenteschi di modeste dimensioni;

la concessione per la realizzazione del programma quinquennale per la costruzione di nuove sedi di servizio per l'arma dei Carabinieri è stata affidata alla ditta EDILPRO SpA di Roma, appartenente al gruppo IRI/ITALSTAT;

la destinazione di PRG dell'area è a verde pubblico e impianti sportivi e quindi la costruzione di una caserma appare in evidente contrasto con le esigenze della città sancite dallo strumento urbanistico generale;

l'area in parola è stata considerata dal medesimo PRG al fine della determinazione degli *standards* urbanistici di legge, ed il comune di Bologna è già carente rispetto alla dotazione minima di legge, come è testimoniato anche dalla relazione del Comitato consultivo regionale in sede di approvazione del PRG da parte della regione Emilia-Romagna;

ciò si verifica in particolare nelle zone centrali della città come quella di cui trattasi;

sottrarre, quindi, un'area di tale dimensione (e con la collocazione strategica predetta) alla utilizzazione per *standards* urbanistici vuol dire ridurre ulteriormente la già ridotta dotazione di servizi e andare ancora sotto i limiti di legge —:

quali siano i motivi che inducono il ministro della difesa ad insediare nell'area di cui in premessa, posta nel centro storico in una zona soffocata dal traffico, una struttura così imponente quale il comando della Legione Carabinieri;

quali siano i motivi che inducono il ministro predetto a violare, come ritiene l'interrogante, pur attraverso le procedure dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, precise norme di legge che stabiliscono per le città minime dotazioni di *standard* urbanistici ed in particolare di verde;

se lo stesso ministro non ritenga più opportuno ricercare altre soluzioni, collocando la caserma in una zona più accessibile, meglio collegata con la viabilità di scorrimento e di collegamento;

se il ministro della difesa non ritenga doveroso, anche in considerazione delle particolari condizioni in cui versa il centro di Bologna, privo di una sufficiente dotazione di verde, rispettare le indicazioni di PRG e di verificare la possibilità di permutare con la pubblica amministrazione l'area in parola con altra collocata in zona migliore;

se non ritenga il ministro della difesa di non dover precludere per sempre, attraverso imponenti costruzioni l'unico collegamento verde possibile fra la bellissima collina ed il centro storico, consentendo la realizzazione di uno di quegli spazi sociali e conviviali tanto utili contro l'emarginazione e la disgregazione e perciò contro l'insorgere di fenomeni di criminalità;

quali siano i criteri adottati e le procedure messe in atto per determinare la ditta concessionaria e per affidare la realizzazione dell'opera in oggetto;

se non ritenga il Presidente del Consiglio dei ministri, anche in relazione al programma di Governo in cui si afferma la necessità di evitare varianti parziali ai PRG, di voler proporre le misure per evitare il perpetuarsi di casi come quello esposto che sempre più spesso pregiudicano aree protette, zone verdi inedificate, spazi di interesse collettivo necessari per una vita migliore nelle città. (4-02977)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata si rende noto che il progetto, attualmente in fase di definizione, per la costruzione della sede del Comando regionale dell'Arma dei Carabinieri per l'Emilia-Romagna, non prevede la realizzazione di una nuova struttura su un'area libera, bensì la riqualificazione funzionale ed architettonica di un complesso militare già esistente e da tempo sede della Caserma D'Aspoglio dell'Arma dei Carabinieri.*

Tale complesso è di particolare interesse storico e artistico ed è gravato da vincolo del

Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, imposto con decreto ministeriale 12 febbraio 1989 ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089.

La progettazione dell'intervento è stata, pertanto, condotta dalla Società concessionaria Edil-Pro, in contatto con la competente soprintendenza di Bologna che ha prescritto il rispetto dell'equilibrio architettonico degli stabili da sistemare. Di tali esigenze si è fatta carico anche l'Amministrazione dei Lavori Pubblici che ha concordato con la locale soprintendenza particolari aspetti della progettazione esecutiva al fine di rendere l'inserimento dell'intervento nel contesto esistente il più rispettoso possibile dei valori storici ed artistici del complesso di che trattasi.

La società concessionaria è, dunque, pervenuta all'elaborazione di un progetto che prevede la demolizione e conseguente ricostruzione unicamente di quelle porzioni di edificio in grave stato di degrado, mentre la restante parte sarà ristrutturata nell'assoluto rispetto dei valori architettonici ad essa propri.

Ovviamente anche per la porzione che occorre ricostruire l'intervento relativo sarà ottenuto con colori, materiali di finitura e particolari esecutivi prescritti dalla soprintendenza.

Il Complesso quindi, a lavori ultimati, avrà volumetria pari a quella esistente.

Da quanto esposto risulta, con immediata evidenza, che il progettato intervento non determinerà alcun mutamento negli attuali equilibri della città, né dal punto di vista architettonico, né da quello urbanistico.

In merito alle procedure seguite, si fa presente che risultano essere state rispettate tutte le norme che regolano la complessa materia.

Ci si riferisce, in particolare, sia all'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/77 che alla procedura sostanzialmente analoga prevista per le installazioni militari dall'articolo 3 della legge 21 dicembre 1976, n. 898.

L'espletamento di tali procedure ha determinato l'apporto di istanze degli enti preposti al governo del territorio (comitato Misto

Paritetico del Comando Militare della regione Emilia-Romagna) che si sono tradotte in scelte progettuali concrete, temperate, come rilevato, dall'esigenza di salvaguardare l'equilibrio architettonico ed urbanistico esistente.

In considerazione, poi, delle esigenze di riservatezza connesse alla progettazione ed alla realizzazione di opere che richiedono l'adozione di particolari misure di sicurezza, l'amministrazione dei Lavori Pubblici, d'intesa con il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, ha ritenuto opportuno affidare la concessione ad una Società a totale partecipazione pubblica, quale appunto l'Edil-Pro S.p.a.

Per quanto riguarda, infine, i criteri di affidamento dei lavori, si fa presente che la predetta società, concessionaria del programma nel quale è inserita l'opera in oggetto, affida i medesimi previo espletamento di gara informale fra le imprese inserite nell'apposito elenco di ditte in possesso dei requisiti, proposto inizialmente dalla concessionaria medesima ed approvato da questo Ministero.

Sulla base delle direttive impartite dallo scrivente, volte a privilegiare una maggiore concorrenzialità delle categorie imprenditoriali, l'invito è esteso ad un numero non inferiore a 20 imprese.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

VALENSISE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — premesso che:

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, attualmente unica arteria di grande comunicazione verso la Calabria e la Sicilia, è sottoposta a importanti volumi di traffico, determinati anche dalla insufficienza delle altre strutture viarie;

la detta autostrada, per le sue caratteristiche e per l'importanza dei flussi di traffico, merita l'impiego di risorse adeguate per mantenerne o migliorarne la funzionalità e l'efficienza, risorse da conferire all'ANAS, ente gestore che, per l'esperienza acquisita negli anni di esercizio della struttura, dovrebbe essere in grado di

assumere iniziative di miglioramento dell'attuale tracciato;

le speciali funzioni dell'importante arteria hanno imposto ed impongono di mantenere l'esclusione del pedaggio;

altrettanto importanti per lo sviluppo della Calabria e della Sicilia, anche nella prospettiva dell'attraversamento dello Stretto di Messina con il Ponte, sono le altre arterie longitudinali e cioè la SS n. 106 sullo Ionio e la SS n. 18 sul Tirreno —;

se intenda sollecitare una considerazione complessiva ed organica da parte dell'ANAS della necessità delle longitudinali viarie che servono la Calabria e la Sicilia, ma anche l'intera penisola nella sua naturale vocazione euromediterranea, promuovendo il massimo miglioramento delle condizioni dell'A3 Salerno-Reggio Calabria, realizzando al tempo stesso con ogni urgenza il completamento della superstrada ionica in tutto il suo percorso, ultimando, con pari urgenza, la dorsale delle Serre, dal Tirreno allo Ionio i cui lavori procedono con lentezza incompatibile rispetto alle necessità delle zone interessate, migliorando, in tutti i suoi tratti la SS n. 18, anche con le necessarie varianti che tengano conto dello sviluppo conseguito dalle zone attraversate e, procedendo, infine, ad una rapida ricognizione delle necessità di miglioramento di tutte le altre arterie statali della Calabria allo scopo di realizzare entro tempi brevi, le opere necessarie, per soddisfare l'inderogabile esigenza di una sistema viario al massimo della sua efficienza, premessa indispensabile per il riscatto sociale ed economico dell'intera Calabria, ingiustamente penalizzata dalle insufficienze della viabilità statale. (4-01009)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione, si allega copia dei prospetti redatti dall'ANAS relativi alla situazione aggiornata alla data dell'8 aprile 1993, degli ammodernamenti (lavori ultimati, lavori in corso, progetti approvati in corso) lungo le strade statali n. 106 « Ionica » e n. 18 « Tirrena Inferiore ».*

ALLEGATO 1



AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE
(A. N. A. S.)
 COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' PER LA CALABRIA
CATANZARO

S.S. 106 "Jonica"

Tratti ammodernati con sezione III C.N.R.

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|---|--------|-----|----------------|
| 1 | RC | | TANGENZIALE DI REGGIO CALABRIA: dal termine dalla A/3 (S. Caterina) alla nuova SS 106 | 4.000 | 746 | Lavori Ultimei |
| 2 | RC | 106 | Lavori occorrenti per la rettifica plano-altimetrica tra le progr/vc km/chc 7+000 e 9+500 Variante all'aeroporto di Reggio Calabria | 9.861 | 731 | Lavori Ultimei |
| 3 | CS | 106 | Catanzaro Lido - Nova Siri Amm/fo ed adeguamento tra i km 393+840 (Amendolara) e 415+480 (Nova Siri) - Lotto 5° (Rocca Imperiale) | 42.869 | 731 | Lavori Ultimei |

Tratti ammodernati con sezione di ml 12,50

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|----------------------------------|------|-----|---|
| 1 | RC | 106 | Varianti di Bova Marina 1° Lotto | | 709 | Lavori Ultimei Non aperto al traffico perchè non funzionale. Importo Complessivo Impegnato L. 12.962.000.000 |

| | | | | | | |
|---|----|-----|--|--------|-----|--|
| 2 | CZ | 106 | SS 106 - Reggio Calabria - Catanzaro Variante di Soverato (km 163+000 e 168+450) | 30.965 | 731 | Lavori Ultimati |
| 3 | CZ | 106 | Prolungamento della galleria paranasali in località "Copanello" - 2° Completamento - | 932 | 731 | Lavori Ultimati |
| 4 | CS | 106 | Stralcio sud della variante di Trebisacce - lotto 3° bis | | 709 | Lavori Ultimati Importo L. 14.630.000.000 |
| 5 | CS | 106 | SS 106 Sibari - Amendolara Amm/lo del tratto tra i km 370+600 (Sibari) e 394+200 (Amendolara) Lotto 3° ter Completamento variante di Trebisacce | 17.549 | 731 | Lavori Ultimati |
| 6 | CS | 106 | Stralcio Nord variante di Trebisacce - Lotto 4° bis | | 709 | Lavori Ultimati Importo L. 14.812.000.000 |

Tratti in corso di ammodernamento con Sez. III C.N.R.

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|--|--------|-----|--|
| 1 | RC | 106 | Lavori di ammodernamento del tratto compreso tra i km. 48+000 e 54+200 compresa la variante esterna all'abitato di Palizzi Marina - 1° Lotto: dal km 48+000 al km 50+783 | 15.000 | 711 | Lavori in corso Impresa: Mazzitelli Importo Complessivo Impegnato L. 14.781.548.117 Perizia di V.T.S. con riduzione di intervento per adozione sez. III C.N.R. approvata dal C. A. |
| 2 | RC | 106 | Costruzione della variante esterna all'abitato di Roccella Jonica (km 110+550 - 118+850) 1° lotto (110+550 - 114+240) | 15.000 | 711 | Lavori in corso Impresa: Romagnoli Importo Complessivo Impegnato L. 34.439.975.000 Lavori Eseguiti 27% |
| 3 | RC | 106 | Costruzione della variante esterna all'abitato di Roccella Jonica (Km. 110+550 - 118-850) 2° Lotto (114+240 - 118+850) | | 711 | Lavori in corso Impresa: Grandi Lavori Fincosit - Fioroni Importo Complessivo Impegnato L. 85.005.343.000 |

| | | | | | | |
|---|----|------------|--|--------|-----|--|
| 4 | CZ | 106 | Ammodernamento del tratto tra i Km 250+300 (Passovecchio) e 277+000 (Cirò Marina) Lotto 1° tra i Km. 250+300 e 251+500 | | 709 | Lavori in corso. (Imp. Perri) Importo Complessivo Impegnato L. 7.393.119.220 Lavori eseguiti 95% |
| 5 | CZ | 106 | Lavori di completamento dell'ammodernamento del tratto compreso tra il Km 250+300 (Bivio Passovecchio) ed il Km 255+814 (Gabella) tra i Km. 249+950 + 250+300 e tra i Km. 251+500 + 255+814 In attesa approvazione P.V.T.S. | 33.000 | 750 | Lavori in corso (Ragg. Impresa Perri Tommaso-Pizzarotti) Importo Complessivo Impegnato L. 67.190.397.232 Lavori Eseguiti 50% |
| 6 | CS | 106 534 | Ammodernamento da confine Regionale a Sibari Tratto compreso tra i km 398+720 (Roseto Capo Spulico) km 403+450 (Montegiordano) 2° Lotto - Stralcio tra i Km. 401+500 e 402+400 | 40.000 | 729 | Lavori in corso Impresa A.T.I. Rocchia-SIGIC Importo Complessivo Impegnato L. 32.948.450.000 Lavori Eseguiti 68% |
| 7 | CS | 106 | Tratto Catanzaro Lido - Nova Siri Lavori di ammodernamento e di adeguamento del tratto compreso tra i km.393+840 (Amendolara) ed il km. 410+040 (Rocca Imperiale) - 4° Lotto 1° stralcio km.405+950 e 407+825 | 13.263 | 731 | Lavori in corso Impresa: Sales Importo Complessivo Impegnato L. 20.627.333.600 Lavori eseguiti 10% |
| 8 | CS | 106 | Tratto Catanzaro Lido - Nova Siri Lavori di ammodernamento e di adeguamento del tratto compreso tra i km.393+840 (Amendolara) ed il km. 410+040) Rocca Imperiale - 4° Lotto 2° stralcio (km.407+825 e 410+040) | 18.179 | 731 | Lavori in corso Impresa: Mondelli Importo Complessivo Impegnato L. 38.089.616.000 Lavori eseguiti 95% |

Tratti approvati con sezione III C.N.R.

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|--|--------|-----|--|
| 1 | RC | 106 | Lavori di conto per l'esecuzione dell'innesto alla SS 106 della variante di BOVA MARINA | | 731 | Progetto approvato dal C.A. Dopo aver eseguito parte dei lavori l'impresa Valli ha chiuso il cantiere. In corso nuovo appalto per L. 4.011.022.762 |
| 2 | CZ | 106 | Ammodernamento tra le progressive km 154+960 (Isca) e 163+000 (Soverato) ed eliminazione delle traverse agli abitati S. Andrea A. - San Sostene - Davoli 3° lotto: 1° Stralcio (Melis- Soverato Sud) | 17.000 | 711 | Progetto approvato C. A. in data 3/10/1991 per L. 25.058.669.257 |
| 3 | CZ | 106 | Lavori di ammodernamento tra i km 154+960 e 163+000 (Variante Isca - Davoli) 3° Lotto - 2° Stralcio | 18.000 | 729 | Progetto approvato dal C.A. in data 3/10/91 Importo Complessivo Impegnato L. 28.878.203.265 |

| | | | | | |
|---|----|------------|---|-----|--|
| 4 | CS | 106 534 | Ammodernamento da confine Regionale a Sibari Tratto compreso tra i km 398+720 (Roseto Capo Spulico) km 403+450 (Montegiordano) 2° Lotto - Stralcio tra i Km. 398+720 e 401+000 | 729 | Progetto approvato dal C.A. in data 21/03/1991 Importo L. 62.000.000.000 |
|---|----|------------|---|-----|--|

Tratti in progettazione con Sez. III C.N.R.

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|---|--------|-----|--|
| 1 | RC | 106 | Svincoli Malderiti, S. Lco, Bova Marina | 30 | 991 | Progetto in corso |
| 2 | RC | 106 | Variante di Palizzi | 30.000 | 991 | Progetto in corso |
| 3 | RC | 106 | Interveni vari | 10.000 | 991 | Progetto in corso |
| 4 | CZ | 106 | Ammodernamento della SS 106 tra i km. 177+700 e 188+900 compresa la variante all'abitato di Catanzaro Lido 5° Lotto - 1° Stralcio. | 18.000 | 711 | Progetto in corso Prog. preli- minare redatto ed approvato Enti tutti. Prog. scala 1/2000 redatto approv. dagli Enti. Manca parere Ministero BAAAS. Inviato Studio di Inserimento Ambientale |
| 5 | CZ | 106 | Ammodernamento da Reggio Calabria a Sibari (70.000) Costruzione della variante di Catanzaro Lido 4° e 5° Lotto | 32.000 | 729 | Progetto in corso Prog. preliminare redatto ed approvato Enti tutti. Prog. scala 1/2.000 4° e 5° lotto redatto ed approvato tutti Enti. Manca parere BAAAS. Inviato Studio di Inserimento |
| 6 | CZ | 106 | Ammodernamento da Reggio Calabria a Sibari (70.000) Lavori di ammod/to del tratto compreso tra i km 250+300 (Bivio Passovecchio) e km 277+000 (Cirò Marina) Lotto 2° km 255+816 (Gabella) al km. 265+000 | 20.000 | 729 | Progetto in corso a cura di libero professionista Progetto di massima presentato In attesa pareri |

ALLEGATO 2



AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE
(A. N. A. S.)
COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' PER LA CALABRIA
CATANZARO

S.S. 18 "Tirrena Inferiore"

LAVORI IN CORSO

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|-------|-----|------|--|--------|-----|---|
| 1 | CS | 18 | Strada delle Terme e variante di Guardia Piemontese (S.S. N. 18) Variante di Guardia Piemontese tra i km. 302+500 della SS 18 e lo svincolo sul fiume Bagni - 1° lotto | 28.000 | 746 | Lavori in corso Impresa: Edistra Importo Complessivo Impegnato L. 24.656.865.197 Lavori eseguiti 99% |
| 1 bis | CS | 18 | Lavori di completamento del 1° lotto della strada delle terme variante alla S.S. 18 tra il Km 302+500 della S.S. 18 e lo svincolo sul fiume Bagni S.S. 283 | | 709 | Lavori in corso (Impresa EDISTRA) Importo Complessivo Impegnato L. 6.089.694.100 Lavori Eseguiti 82% |
| 3 | CS | 18 | Lavori di completamento occorrenti per il ripristino provvisorio del traffico interrotto per frana tra i Km 314+150 e 315+950 | | 709 | Lavori in corso (Impresa Edilsonda Grandinetti) Importo Complessivo Impegnato L. 26.152.039.379 Lavori eseguiti 60% |
| 2 | CS | 18 | Lavori occorrenti per la costruzione della variante esterna all'abitato di Guardia Piemontese Marina - 2° Lotto: dallo svincolo sul Fiume Bagni (S.S. 283 al Km. 307+000 | | 750 | Lavoro in corso (Impresa EDISTRA) Importo Complessivo Impegnato L. 53.911.916.596 Lavori eseguiti 97% |

PROGETTI APPROVATI

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|-----|------|---|--------|-----|---|
| 5 | CZ | 18 | Variante esterna all'abitato di Vibo Valentia - Louo 1° | 20.000 | 729 | Progetto approvato dal C. A. per L. 26.600.000.000 In attesa DICOTER |

PROGETTI IN CORSO

| N° | Pro | S.S. | Argomento | Imp. | cap | Note |
|----|----------|------|---|--------|-----|---|
| 3 | CS | 18 | Variante Corica tra i km. 346 e 347+500 | | 709 | Progetto in corso Importo L. 30.000.000.000 |
| 4 | CZ | 106 | Ammodernamento della SS 106 tra i km. 177+700 e 188+900 compresa la variante all'abitato di Catanzaro Lido 5° Louo - 1° Stralcio. | 18.000 | 711 | Progetto in corso Prog. preliminare redatto ed approv. Enti tutti. Prog. scala 1/2000 redatto approv. dagli Enti. Manca parere Ministero BAAAS. Inviato Studio di Inserimento Ambientale 28/12/1992 |
| 11 | CS | 18 | Falerna - Praia a Mare (Variante di Scala) | 30.000 | 750 | Progetto in corso |
| 15 | CS | 18 | Variante di Ameneia e Coreca | 30.000 | 991 | Progetto in corso |
| 16 | CS | 18 | Variante di Scala | 42.000 | 991 | Progetto in corso |
| 17 | CS CZ | 18 | Interventi vari - Praia a Mare - Falerna | 20.000 | 991 | Progetto in corso |
| 20 | CZ | 18 | Variante di Vibo Valentia | 30.000 | 991 | Progetto in corso |

VALENSISE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere:

quali urgenti misure siano state adottate per eliminare la situazione di « alto rischio » che caratterizza, intollerabilmente, la strada statale n. 177, nel tratto compreso tra Rossano Scalo e Rossano Centro, essendo in corso lavori di ampliamento condotti, evidentemente, senza le necessarie cautele, tanto da produrre consistenti smottamenti di terreno e il blocco della circolazione, con gravi pericoli, come, per altro, denunciati all'autorità giudiziaria dal Consigliere provinciale Giuseppe Caputo;

altresi se la progettazione dell'ampliamento è adeguata e conforme alle esigenze di rispetto dell'ambiente caratteristico della storica zona che la detta strada statale attraversa;

quali siano le responsabilità per i ritardi e per i gravi inconvenienti prodottisi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

(4-09961)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si rende noto che l'ANAS, di concerto con l'amministrazione comunale di Rossano, ha avviato da più tempo un programma di ampliamento del tratto della S.S. 177 « Silana di Rossano » compreso tra le progressive chilometriche 86+000 e 89+110, collegante il centro storico-amministrativo di Rossano con il centro turistico-commerciale gravitante intorno allo Scalo e, pertanto, interessato da un ingentissimo traffico prevalentemente cittadino.*

Tale programma è stato realizzato tra le progressive chilometriche 86+000 e 86+430 nonché tra le progressive chilometriche 87+140 e 89+110, mentre sono in corso di definizione i lavori di ammodernamento tra le progressive chilometriche 86+430 e 86+750 e tra le progressive chilometriche 86+750 e 87+140, previsti in due distinti appalti tra loro strettamente connessi, in dipendenza della conformazione orografica e della natura geologica dei terreni interessati.

I due tratti, infatti, si sviluppano su tre tornanti insistenti sulla stessa pendice con un tracciato a mezza costa avente pendenza dell'ordine del 5-6 per cento ed asse a distanza molto ravvicinata, sicché l'esecuzione degli scavi di ampliamento del tracciato sottostante interferisce con i rilevati della sede soprastante.

In particolare, l'esecuzione dell'ammodernamento del tratto compreso tra i Km 86+750 e 87+140 ha comportato, per la natura geologica dei terreni interessati, per l'esigenza di rispetto dell'ambiente, già sottolineata dall'amministrazione comunale, per l'adempimento delle prescrizioni fatte dal Consiglio d'amministrazione dell'ANAS in sede di esame del relativo progetto (e relative all'ampliamento del raggio del tornante posto a cavallo dei due tratti tra le progressive chilometriche 86+700 e 86+800) nonché per la stabilità della sede in corso di esecuzione progressive chilometriche 86+430 e 86+750, la redazione di una perizia di variante tecnica con la quale è stata prevista, tra l'altro, l'esecuzione di un tratto di galleria artificiale al fine di evitare grossi tagli sulle scarpate, e il rivestimento delle scarpate di roccia fratturata già eseguite, con rete metallica al fine di evitare il rotolamento di massi sul piano viabile.

La perizia di variante tecnica anzicennata, redatta in data 3 aprile 1992, è in corso di approvazione per cui i maggiori e variati lavori, oggetto di completamento sono, allo stato, sospesi in pendenza dell'autorizzazione alla relativa consegna.

In occasione delle eccezionali piogge verificatesi nel decorso mese di gennaio, sono crollati sulla strada dalle scarpate da rivestire, piccoli quantitativi di materiale di erosione che sono stati immediatamente rimossi e che hanno solo determinato lieve intralcio alla circolazione dei veicoli. Più recentemente si è provveduto al disaggio di massi in equilibrio precario in pendenza dell'esecuzione del cennato rivestimento con rete rafforzata con funi metalliche alla roccia, prevista nella perizia di cui sopra.

Il Ministro dei lavori pubblici:
Merloni.

