

129.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Atti di controllo e di indirizzo	5186
Interpellanze ed interrogazioni all'ordine del giorno	5177

PAGINA BIANCA

INTERPELLANZE ED INTERROGAZIONI

PAGINA BIANCA

A) Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la rete stradale della costa orientale della Sicilia è inadeguata al volume di traffico che quotidianamente l'attraversa. In particolare, l'autostrada A18, che unisce le città di Messina, Catania e Siracusa, è largamente incompleta nel tratto che lega le città di Catania e Siracusa. Gli automezzi devono percorrere, dunque, la strada statale n. 114, « orientale sicula », ad oggi inadeguata alla intensità di traffico commerciale e turistico che si è sviluppato nell'ultimo decennio, creando ed al contempo subendo uno stato di profondo disagio ambientale, inteso nel suo senso più ampio;

dalle tabelle relative allo stralcio attuativo per il periodo 1991-1993 del piano decennale per la grande viabilità (legge n. 531 del 1982) ed al primo stralcio attuativo per il periodo 1985-1987 del piano decennale (legge n. 526 del 1985), sia dell'ufficio speciale per la grande viabilità in Sicilia che del compartimento della viabilità per la Sicilia, non si evince la previsione di alcun tipo di intervento riguardante l'avanzamento dei lavori nella tratta autostradale Catania-Siracusa, mentre il progetto riguardante la strada statale n. 114, divisa in due lotti, si trova in corso di aggiornamento. La situazione al 30 settembre 1994 è tale che, dal commento del compartimento della viabilità per la Sicilia alle proprie tabelle, « appare in tutta evidenza come non sia

possibile seguire con puntuali progettazioni le esigenze del piano ». Più di un decennio è pertanto trascorso per la « attuazione » in Sicilia del piano decennale per la grande viabilità, ed ancora non è stata completata la fase progettuale;

il prolungamento dell'autostrada Messina-Catania verso le città di Siracusa, Gela e Ragusa completa ed arricchisce sensibilmente il piano di rilancio dell'economia della Sicilia orientale, considerato anche che essa costituisce l'arteria su cui insiste l'aeroporto di Catania, l'unico della Sicilia orientale il cui ampliamento a brevissimo termine è stato finanziato con uno stanziamento di 250 miliardi di lire. Lo sviluppo dell'intera autostrada è pertanto da considerarsi prioritario, poiché il sistema dei trasporti e delle attrezzature di sostegno della Sicilia orientale è di vitale interesse per l'economia regionale e, quindi, nazionale: l'intera costa orientale siciliana non può tollerare ulteriormente l'inadeguatezza della rete autostradale —:

se intenda provvedere per il completamento di un'arteria viaria di fondamentale importanza strategica, inserendo tale provvedimento nel più ampio programma di realizzazioni infrastrutturali per il rilancio del Mezzogiorno, affinché le città della costa orientale della Sicilia, nonostante la privilegiata posizione geografica, non vengano spostate ai margini del traffico commerciale e turistico.

(2-00188) « Martino, Stagno D'Alcontres ».

(18 settembre 1996).

B) Interpellanza:

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

il 4 novembre 1996 ricorre il trentesimo anniversario della tragica alluvione che sconvolse Firenze e la Toscana provocando enormi danni all'economia ed ai beni culturali, oltre che significative perdite umane;

il fiume Arno costituisce oggi, più che nel 1966, un rilevante rischio nell'intero bacino, stante l'oggettiva vulnerabilità del territorio, oggetto negli ultimi anni di vari ulteriori eventi calamitosi;

solo negli ultimi cinque anni sull'asta dell'Arno si sono verificati ben undici eventi alluvionali, causando danni stimati attorno ai milleottocento miliardi di lire;

L'Autorità di bacino ha elaborato il progetto di piano di bacino del fiume Arno inerente la riduzione del rischio idraulico che prevede interventi articolati in quindici anni, che necessitano di finanziamenti previsti tra i tremila e i tremilacinquecento miliardi di lire; questo piano è stato adottato dal comitato tecnico istituzionale di tale autorità in data 17 luglio 1996 —:

se non si ritenga opportuno ed urgente riferire al Parlamento circa l'attuale effettivo tasso di rischio calamitoso nel bacino dell'Arno nonché circa i conseguenti organici impegni finanziari del Governo.

(2-00245) « Matteoli, Migliori, Martini ».
(16 ottobre 1996).

C) Interpellanza ed interrogazioni:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

ai sensi dell'articolo 7, comma 14, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, sono stati assegnati finanziamenti per la co-

struzione di una scuola-caserma della Guardia di finanza nel territorio comunale di Gorizia;

si tratta di un'area che è ad oggi un territorio comunale marginale, sito nel sedime aeroportuale e che è soltanto parzialmente utilizzata e solo per attività amatoriali, mentre la restante parte si trova in stato di degrado;

la realizzazione dell'opera è stata approvata da tre diversi consigli comunali ed è stata sostenuta da ben quattro ex sindaci oltre che dall'attuale primo cittadino;

la realizzazione in tempi rapidi della scuola-caserma di cui sopra costituisce parte qualificante del programma con cui l'attuale sindaco è stato eletto, nel 1994, con suffragio diretto;

nonostante i lavori di realizzazione siano già stati appaltati e, per legge, i finanziamenti non siano utilizzabili per altre opere o per la stessa in altri luoghi, la consegna dei lavori è stata bloccata all'inizio di ottobre 1996 su sollecitazione dell'onorevole Mattioli (sottosegretario per i lavori pubblici), dopo innumerevoli pressioni ricevute da un comitato locale;

tale gruppo di pressione sostiene, quale motivazione ufficiale per il blocco dei lavori, che la scuola dovrebbe più opportunamente collocarsi in una caserma dismessa;

come risulta dalle documentazioni ufficiali non esistono caserme dismesse nel territorio comunale di Gorizia;

in realtà, tale accanimento contro la presenza della scuola-caserma della Guardia di finanza produrrà soltanto uno spreco di danaro pubblico, un ritardo nella costruzione di un'opera importantissima per aumentare il grado di professionalità e competenza della Guardia di finanza, un grave colpo alle prospettive di impulso economico alla zona di Gorizia, dovuto alla presenza di mille persone in più (Gorizia ha un tasso di disoccupazione superiore al quindici per cento), e, infine, darebbe fiato all'antico progetto (caro ad alcune forze culturali e politiche) di « sla-

vizzazione» di Gorizia attraverso l'unione con Nova Gorizia —

se intendano intervenire con decisione e chiarezza per consentire l'edificazione di un'opera voluta dalla stragrande maggioranza dei cittadini goriziani e attuabile secondo tutte le appropriate regole di legge e di buon senso.

(2-00314)

« Alboni ».

(27 novembre 1996).

CONTENTO, MENIA e FRANZ. — *Ai Ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

il provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia ha affidato in concessione alla Edil.Pro., in seguito divenuta Servizi Tecnici spa, in data 5 luglio 1990, la realizzazione della scuola di confine della Guardia di finanza — Battaglione allievi finanziari di Gorizia, nonché delle opere per il nuovo assetto delle piste di volo e del piazzale dell'aeroporto Amedeo Duca d'Aosta; ciò anche in forza di un ulteriore atto aggiuntivo del 18 dicembre 1991, intervenuto grazie all'acquisizione di ulteriori finanziamenti;

il progetto redatto dalla concessionaria risulta approvato in data 29 luglio 1992 dal comitato tecnico del provveditorato competente con il previsto accantonamento della somma di due miliardi e mezzo di lire, finalizzata a garantire la funzionalità delle strutture di volo dell'aeroporto di Gorizia;

in seguito ad appositi contatti con il ministero dei trasporti — direzione generale dell'aviazione civile, è stata individuata la più idonea soluzione progettuale per l'adeguamento aeroportuale, con conseguente approvazione degli elaborati tecnici da parte di Civilavia in data 4 giugno 1996;

la concessionaria ha esperito le procedure per l'affidamento dei lavori di costruzione della scuola, conclusesi il 18 giugno 1996;

in data 19 luglio 1996, la concessionaria acquisiva l'ultima porzione per la realizzazione della scuola subordinatamente all'affidamento dei lavori per l'adeguamento aeroportuale e richiedeva pertanto al provveditorato autorizzazione a procedere all'inizio dei lavori;

in data 14 agosto 1996, il provveditorato autorizzava la consegna delle aree all'impresa nonché l'esecuzione delle opere non localizzate sulla pista di volo; successivamente, il 21 agosto 1996, il provveditorato, adducendo « sopravvenute esigenze », richiedeva la sospensione delle procedure di consegna dei lavori;

in data 18 settembre 1996 il comitato tecnico approvava il progetto di adeguamento aeroportuale;

la sospensione delle procedure di consegna dei lavori risulterebbe agli interroganti intervenuta su sollecitazione dell'onorevole Mattioli, attuale sottosegretario di Stato per i lavori pubblici; pressioni in tal senso sarebbero state esercitate da un comitato locale, appoggiato da gruppi politici facenti capo al partito democratico della sinistra e alla Lega nord, che insieme governano la regione Friuli-Venezia Giulia;

l'opera in questione ha ricevuto l'assenso delle amministrazioni comunali dal 1990 ad oggi, ed è stata addirittura inserita come punto qualificante nel programma presentato alle elezioni dalla coalizione che ha espresso il sindaco della città;

le motivazioni apparentemente adottate farebbero riferimento all'opportunità di utilizzare, allo scopo, una caserma dismessa che, però, non risulta esistere sul territorio comunale interessato, rendendo così le argomentazioni contrastanti del tutto pretestuose ed inconsistenti;

del resto, la sospensione dei lavori e l'eventuale mancata attuazione dell'intervento comporterebbero conseguenze gravissime, tra le quali possono annoverarsi il dispendio di attività per altri sei anni da parte di enti, uffici e persone coinvolte e la perdita di aspettative occupazionali in numero non indifferente per la città di Gorizia;

analoghi effetti potrebbero conseguire ad intenti volti a spostare la localizzazione dell'opera che, oltre a termini lunghissimi che deriverebbero dall'iter amministrativo necessario, provocherebbero anche la necessità di reperire nuovi fondi;

comunque, l'eventuale annullamento dell'intervento e la riallocazione in altra sede dell'opera progettata determineranno il diritto al risarcimento del danno nei confronti della società concessionaria; più precisamente, in caso di revoca dell'aggiudicazione, l'amministrazione dovrà corrispondere alla concessionaria il mancato guadagno, gli importi relativi alla progettazione delle opere, il compenso accessorio e gli ulteriori esborsi già sopportati per l'attività compiuta;

l'amministrazione, quindi, potrebbe essere chiamata al risarcimento, in favore della concessionaria, di un importo non indifferente e prossimo a circa quindici miliardi di lire;

qualora le argomentazioni addotte al fine della sospensione dei lavori si manifestassero effettivamente pretestuose e frutto di pressioni politiche o di atteggiamenti volti a favorire gruppi di interesse o, peggio, a danneggiare l'amministrazione comunale, che dell'intervento ha fatto preciso riferimento in sede di programma amministrativo, la questione potrebbe avere anche rilievo penale;

in ogni caso, l'eventuale danno provocato all'erario potrebbe rilevare ai fini di un giudizio di responsabilità contabile nei confronti di quanti, investiti di ruoli di pubblica responsabilità, avessero concorso all'evento —:

chi abbia disposto formalmente la sospensione della consegna dei lavori all'impresa concessionaria e sulla scorta di quali motivazioni;

se la sospensione sia condivisa dai competenti ministeri e per quali ragioni;

quali iniziative intendano adottare per consentire la più rapida consegna dei lavori e la conseguente realizzazione delle opere progettate;

quali iniziative intendano promuovere per accertare le reali motivazioni in forza delle quali sia stata disposta la sospensione delle procedure di consegna dei lavori, con particolare riferimento alla condotta tenuta dal sottosegretario Mattioli, nonché per acclarare eventuali responsabilità contabili o d'altro tipo in capo a dipendenti della pubblica amministrazione eventualmente coinvolti nella vicenda, ed anche con specifico riferimento all'eventuale risarcimento dovuto alla società concessionaria nel caso di mancata realizzazione degli interventi previsti. (3-00447)

(10 novembre 1996).

COLLAVINI, MENIA, NICCOLINI e CONTENTO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che:

da anni nella città di Gorizia è viva l'attenzione ed il dibattito in merito alla prevista realizzazione di una scuola per gli allievi della Guardia di finanza;

recentemente, a seguito di alcune prese di posizione ed iniziative di taluni esponenti del Governo, si sono registrate sensibili reazioni, di diverso segno, da parte delle istituzioni e della comunità locale;

appare necessario acquisire una conferma in ordine alle reali esigenze di tale infrastruttura, tenuto conto del considerevole lasso di tempo trascorso da quando venne originariamente prevista la sua realizzazione, sia in relazione al mutato contesto geo-politico in cui la città di Gorizia e la regione Friuli-Venezia Giulia oggi si collocano, sia delle crescenti necessità di contenimento della spesa pubblica —:

se, dal comando generale della Guardia di finanza, sia stata di recente data conferma, con atti formali, della necessità di una sollecita realizzazione nel territorio nazionale di una propria nuova scuola;

se, da parte del medesimo comando, sia stata o meno confermata la scelta

della città di Gorizia, ovvero siano state formulate opzioni per altre sedi;

se, nel caso sussista tale esigenza, il Governo intenda confermare la scelta della città di Gorizia — e del progetto a suo tempo presentato — oppure siano al vaglio possibili siti alternativi, anche in relazione all'eventuale utilizzo di immobili di proprietà del pubblico demanio, resisi disponibili a seguito delle mutate esigenze della difesa. (3-00449)

(11 novembre 1996).

D) Interrogazione:

DOMENICO IZZO, BOCCIA e MOLINARI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

con decreto 23 febbraio 1991, n. 0892, il Ministro dei lavori pubblici ha affidato lo studio di fattibilità, con incarico di progettazione, per il completamento dell'autostrada Taranto-Sibari;

con nota del presidente della regione Basilicata del 20 marzo 1991, n. 0144, lo stesso, nel far presente che era già in via di realizzazione la « superstrada » jonica lungo l'itinerario Taranto-Sibari, sottolineava l'opportunità che la prosecuzione dell'autostrada « adriatica » verso sud avvenisse realizzando il tratto mancante Bari-Matera-Sibari;

il Ministro dei lavori pubblici, dividendo le valutazioni della regione Basilicata, disponeva che lo studio di fattibilità dovesse riguardare anche tale possibilità;

i progettisti incaricati hanno ultimato tale studio e sullo stesso è stato acquisito il parere favorevole delle regioni interessate; esso indica fattibile la prosecuzione dell'autostrada « adriatica » verso sud con la realizzazione del tratto Bari-Matera-Sibari;

sono evidenti gli effetti benefici che la realizzazione dell'arteria recherebbe in tutti i settori dell'economia nazionale;

il completamento dell'autostrada « adriatica » rappresenta un'alternativa più rapida e comoda all'« autostrada del sole » nei collegamenti Nord-Sud;

la realizzazione di tale opera ridurrebbe notevolmente il carico di traffico sull'« autostrada del sole », rendendo superflui gli interventi di « triplicazione », di cui si parla, lungo il suo percorso;

per la realizzazione dell'opera, oltre agli stanziamenti ordinari di bilancio, possono essere utilizzate anche le risorse finanziarie derivanti dai « fondi strutturali europei » per interventi « multi-regionali » —:

quali siano gli intendimenti del Ministro in merito alla realizzazione del completamento dell'autostrada « adriatica » verso sud, nel tratto Bari-Matera-Sibari;

quali iniziative abbia intenzione di assumere per la rapida approvazione del progetto esecutivo;

con quali risorse finanziarie s'intenda realizzare l'opera. (3-00100)

(9 luglio 1996).

E) Interrogazione:

PISANU, SCARPA BONAZZA BUORA, ERRIGO, SELVA, FOTI, RADICE, VINCENZO BIANCHI, SARACA, PEZZOLI, FEI, STRADELLA, GIOVANARDI, PERRETTI, RICCIO e FABRIS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la legge 16 aprile 1973, n. 171, ha dichiarato « la salvaguardia di Venezia e della sua laguna problema di preminente interesse nazionale »;

in tale quadro, si sarebbe dovuto garantire, tra l'altro, l'equilibrio della città di Venezia e della sua laguna, preservandone l'ambiente dalle acque; nonché, tra l'altro, la realizzazione delle opere volte

alla regolarizzazione dei livelli marini in laguna, finalizzate a porre gli insediamenti urbani al riparo dalle acque alte;

le opere rivolte alla riduzione dei livelli marini in laguna avrebbero dovuto essere progettate ed eseguite con la massima tempestività, pur nel rispetto dei valori idrogeologici, ecologici ed ambientali;

con voto 209/1982, il Consiglio superiore di lavori pubblici ha approvato uno studio di fattibilità-progetto di massima di opere volte all'abbattimento delle acque alte;

nel 1984 è stata approvata la legge n. 798, con la quale è stato ulteriormente ribadito che lo Stato avrebbe perseguito, tra l'altro, l'obiettivo di attenuare i livelli delle maree in laguna, anche mediante interventi alle bocche di porto con sbarramenti manovrabili per la regolazione delle maree, nel rispetto delle caratteristiche di cui al voto n. 209/1982 del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

con le leggi n. 910 del 1986 e n. 67 del 1988 sono stati stanziati ingenti finanziamenti per la prosecuzione degli interventi di salvaguardia della laguna di Venezia;

nel 1989 è stato approvato il progetto preliminare di massima per le opere di regolazione delle maree, da eseguire alle tre bocche di porto e, nel 1991, il progetto di massima per le opere di regolazione delle maree, da eseguire alle tre bocche di porto;

nel 1992 è stata poi approvata la legge n. 139 la quale, all'articolo 3, prevede che lo Stato proceda alla realizzazione delle opere di propria competenza attuando un piano generale che comprenda tutti gli interventi idonei a garantire la salvaguardia della laguna di Venezia; questa legge ha stanziato ulteriori risorse per la realizzazione, tra l'altro, dei suddetti interventi;

nell'ambito del piano generale degli interventi di cui all'articolo 3 della legge

n. 139 del 1992, sono ricomprese le opere volte alla regolazione delle maree, finalizzate alla attenuazione del fenomeno delle acque alte in Venezia;

il comitato di indirizzo, coordinamento e controllo, che presiede all'attuazione degli interventi per Venezia, ha sempre ribadito che l'eliminazione delle acque alte costituisce obiettivo prioritario per la difesa di Venezia e della salvaguardia della sua laguna;

l'aggravarsi del fenomeno delle acque alte pone in grave pericolo la città di Venezia e sta determinando gravi danni al patrimonio storico ed artistico, oltreché alle persone e alle attività socio-economiche;

anche in sede internazionale è stato evidenziato il pericolo cui è esposta Venezia;

recentemente, sono state stanziare ulteriori risorse finanziarie per favorire lo sviluppo degli interventi volti alla salvaguardia di Venezia;

l'equilibrio ambientale risulta seriamente compromesso ed il problema dei petroli rappresenta un ulteriore pericolo per cui si attende soluzione;

tra gli enti locali, partecipi con lo Stato all'opera di salvaguardia, continuano a sussistere forti contrasti circa gli interventi necessari, come testimoniano recenti polemiche a mezzo stampa —:

quale sia lo stato di attuazione degli interventi volti al recupero ed alla tutela del valore universale costituito da Venezia e dalla sua laguna, alla realizzazione delle opere di riequilibrio idrogeologico-ambientale ed alle bocche di porto, finalizzate alla eliminazione del fenomeno delle acque alte, nonché quali siano le iniziative poste in essere per garantire che, con la massima rapidità, si sia in grado di passare dalla fase progettuale all'avvio della fase di costruzione delle opere, onde porre fine al degrado della città e ai danni sopportati dai suoi abitanti. (3-00509)

(28 novembre 1996).

COMUNICAZIONI

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta odierna.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*