

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

PAGINA BIANCA

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

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

con nota n. 228 del 10 novembre 1991, il consorzio per la industrializzazione e la gestione di servizi della vallata del Cismon nel comune di Fonzaso, in provincia di Belluno, ha formulato richiesta di autorizzazione all'Anas - compartimento regionale viabilità per il Veneto, per la realizzazione dello svincolo della s.s. n. 50 del Grappa e Passo Rolle al km. 45,00 e collegamento alla viabilità interna della zona industriale, nonché per l'occupazione dell'area di proprietà dell'ente Anas medesimo;

a tutt'oggi, nonostante i ripetuti solleciti, non risulta ancora pervenuto alcun riscontro alla richiesta di cui sopra;

l'ingiustificato silenzio pregiudica l'esecuzione dei lavori determinando un grave danno per il consorzio e per l'intera zona industriale del comune di Fonzaso, mettendo a rischio anche i finanziamenti regionali a tal fine concessi;

tale svincolo riveste un'importanza notevole per l'area e l'esigenza della sua realizzazione è stata evidenziata dal sindaco del comune di Fonzaso nell'ambito della conferenza di servizi del 17 dicembre 1992, concernente la « Superstrada della Valbelluna - lavori di costruzione del tronco a due corsie Fenadora-Busche »;

il cattivo funzionamento del compartimento Anas del Veneto si manifesta anche in altre inadempienze e omissioni nei suoi rapporti con il comune di Fonzaso e con il consorzio che creano disagi al corretto funzionamento dei servizi pubblici e in particolare al proseguimento dei lavori manutentivi della tubazione dell'acquedotto Giaroni-San Nicolò, interrato sotto il

rilevato della nuova sede stradale dopo la costruzione dello svincolo « Fenadora » —:

se il Ministro non intenda indagare per verificare i motivi degli ingiustificati ritardi manifestati nell'adozione degli atti di competenza del compartimento regionale Anas del Veneto;

quali responsabilità l'ente Anas dovrà assumersi per lo stato di gravissima crisi dell'intera area industriale di Fonzaso, determinato anche dal perdurare della mancanza dell'autorizzazione per la realizzazione dello svincolo al km. 45,00 della s.s. n. 50. (4-03297)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica che l'Ente Nazionale per le Strade — ANAS — dopo un approfondito esame ha rilevato che il tracciato di collegamento proposto dal Consorzio per la industrializzazione e la gestione di servizi della vallata del Cismon, interferisce con il progetto di variante denominato Fenadora-Busche in corso di progettazione, già inserito nel piano triennale ANAS e sottoposto ai pareri degli organi competenti quali Soprintendenza ai BB.AA., Regione e Ministero LL.PP.*

Il Compartimento della viabilità per il Veneto, ottenuto il parere favorevole della DI.CO.TER. sul tracciato di massima con nota n. 11670 del 2 settembre 1996, rilasciava il proprio nulla osta all'esecuzione dell'opera. Tuttavia non essendo ancora determinato il tracciato definitivo e nel caso qualche variazione si rendesse necessaria, il Consorzio suddetto con nota n. 172 del 23 settembre 1996 ha deliberato di porre a proprio carico le spese necessarie per l'eventuale adeguamento.

Per quanto attiene alla seconda parte dell'interrogazione e cioè alle omissioni nei suoi rapporti con il Comune di Fonzaso del Compartimento ANAS di Venezia, si fa presente che con la precedente Amministrazione comunale il Compartimento medesimo concordò la sistemazione definitiva dell'acquedotto Giaroni San Nicolò e l'esecuzione a spese dell'ANAS.

La previsione di spesa è inserita nella perizia di variante in corso di redazione e

inserita tra i lavori di ammodernamento della strada statale 50/bis tra Arten ed Arsiè.

Quando la perizia diventerà operativa si darà seguito immediato ai lavori di spostamento dell'acquedotto in oggetto.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

nel comune di Campagna (SA), in contrada Ponte Barbieri, lungo la strada statale 91, al chilometro 128, esistono condizioni fortemente deteriorate del manto stradale;

la viabilità dissestata insiste pericolosamente sul tracciato di una curva a gomito;

soprattutto in periodo di clima piovoso in detto tratto si verificano incidenti automobilistici anche gravi, non soltanto a causa del terreno sdruciolevole, ma anche per i numerosi crateri che si sono prodotti;

il pessimo stato di manutenzione desta risentimento, spesso elevato a manifestazioni di protesta, da parte di cittadini residenti nella zona, ma anche di pendolari che si recano a lavoro o utilizzano quel tratto stradale per mandare i propri figli a scuola con automezzi pubblici, provenienti da paesi vicini;

malgrado una sottoscrizione popolare di protesta recante la data del 27 maggio 1996 non è stata avviata alcuna azione di rifacimento della superficie stradale —:

quali interventi intenda adottare per sollecitare in località Ponte Barbieri del comune di Campagna l'opportuna manutenzione del manto stradale dissestato, che nelle condizioni attuali espone gli automobilisti al serio pericolo di gravi incidenti.
(4-03491)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione in oggetto l'Ente Nazionale per le Strade con nota Prot. 1866 -1906 -1768 -2397 dell'11 dicembre 1996 riferisce che attualmente lungo la SS. 91, al Km. 128 in*

contrada Ponte Barbieri, non risultano le cattive condizioni del piano viabile lamentate, né tantomeno risulta la presenza di crateri. L'ANAS ha attuato lavori di ordinaria manutenzione ed ha provveduto alla canalizzazione delle acque per mezzo di zanelle in calcestruzzo e di cunette in terra, che complessivamente garantiscono l'allontanamento delle acque suddette dal piano viabile.

Per quanto concerne, la menzionata curva a gomito, il predetto Ente precisa che il Compartimento ANAS di Napoli ha redatto, nel dicembre 1995, apposita perizia di L. 400.000.000 per la consolidazione del piano viabile sull'intero tratto dal Km. 108+700 al Km. 129+700 mediante opere drenanti, allargamento di curve e pavimentazione in tratti saltuari.

Pertanto l'appalto di tali lavori è in corso di affidamento.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

l'asse viario cosiddetto « asse mediano », che serve la maggior parte del traffico civile e commerciale della provincia di Napoli (da Nord ad Est, fino agli svincoli autostradali per Roma, Salerno e Bari) è ormai aperto dall'anno 1993;

tale asse rappresenta una via di collegamento ad elevato scorrimento diurno e notturno;

neanche con i lavori di ripavimentazione resesi necessari già all'indomani dell'apertura al traffico dell'asse medesimo, si è provveduto ad attivare l'impianto di illuminazione di cui, peraltro, lo stesso è dotato;

per questa deficienza, l'utente è costretto a percorrere tale arteria in condizioni di precaria visibilità e ai limiti della sicurezza propria e di quella degli altri automobilisti;

nella giornata di sabato 23 novembre 1996 in un incidente hanno perso la vita due automobilisti :—

se intendano intervenire autorevolmente presso gli organi competenti al fine di rimuovere tale grave ostacolo, che provoca gravi pericoli all'utenza. (4-05588)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS, con nota prot. n. 2624 del 2 gennaio 1997, riferisce che l'asse viario posto a nord della città di Napoli, che serve da collegamento fra i comuni di Lago Patria, Acerra, Pomigliano e Nola e che collega, inoltre, gli svincoli autostradali per Roma, Salerno e Bari è classificato come SS 162. Esso è stato pavimentato di recente nei tratti ove se ne presentava la necessità e, attualmente, sono in corso i lavori di completamento della pavimentazione, della segnaletica e delle opere protettive, nonché i lavori di manutenzione ordinaria.*

Per quanto riguarda l'illuminazione elettrica, si precisa che questa non è prevista per le strade statali ad eccezione dei tratti in galleria e che, comunque, la messa in opera dell'impianto, a causa del contenimento dei costi di gestione, potrà prevedersi soltanto per gli svincoli autostradali, previa la redazione di una perizia che deve quantificare anche l'importo della energia necessaria all'illuminazione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CICU. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

in base alla legge n. 724 del 1995, che prevede il condono degli abusi edilizi realizzati dal 16 marzo 1985 al 31 dicembre 1993, i cittadini sardi hanno presentato regolare domanda di condono ed hanno regolarmente pagato oblazioni e contributi di concessione;

essi si vedono ora respingere dall'ufficio tutela del paesaggio l'istanza di con-

dono con la motivazione che gli abusi ricadono nelle zone vincolate dal piano territoriale;

tale situazione è nettamente in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, che considera tutti i cittadini uguali di fronte alla legge;

gli immobili per i quali sono state inoltrate domande di sanatoria sono stati realizzati ed ultimati prima della data di adozione del piano territoriale paesistico (Ptp) e quindi precedenti all'avvenuta opposizione dei vincoli imposti dal Ptp stesso;

il provvedimento riguardante il Ptp non può dunque essere interpretato in modo retroattivo —:

se siano a conoscenza di tali fatti;

se intendano chiarire i principi di applicazione della normativa richiamata, ribadendo la non retroattività della stessa ed evitando così anche di porre i cittadini sardi in condizione di netta inferiorità nei confronti degli altri cittadini italiani.

(4-01548)

RISPOSTA. — *L'Assessorato Regionale della Pubblica Istruzione e Beni Culturali della Sardegna ha fornito la seguente risposta in merito alla interrogazione in oggetto.*

Premesso che il pagamento dell'oblazione non crea diritto al rilascio del nulla osta, spetta all'Autorità Regionale adita il poterdovere di valutare l'entità e l'incidenza dell'abuso edilizio, ai fini del rilascio di un parere positivo o negativo.

Tale valutazione avviene sulla base delle disposizioni e della strumentazione paesistica esistenti, che nel caso sono: il vincolo della legge 1497/1939 e della legge 431/1985, la legislazione urbanistica regionale (la legge regionale 22 dicembre 1989 n. 45 e le successive modificazioni e integrazioni), nonché i piani territoriali paesistici, in vigore dal mese di dicembre 1993.

È noto, infatti, che il piano territoriale paesistico rappresenta, ai sensi dell'articolo 4 della legge 1497 del 1939, atto regolativo dell'attività di tutela paesistica, che si

esplica nel rilascio o nel diniego di un parere positivo in base all'articolo 7 della medesima legge.

In conclusione il citato Assessorato ritiene che anche le opere realizzate abusivamente prima dell'adozione dei piani territoriali paesistici, vadano valutate alla stregua delle norme di tutela dei piani medesimi, specie laddove si tratti di opere che deturpano in modo particolare il paesaggio, quali, ad esempio, le opere realizzate entro i 300 metri dal mare.

Tale interpretazione non è ritenuta in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, dato che la tutela del paesaggio si basa su un preciso dettato costituzionale.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

i comuni di Montemonaco e Comunanza sono collegati al capoluogo Ascoli Piceno tramite una strada provinciale attraversante un valico montano, impervia e tortuosa, sovente interessata da nevicare e gelate;

la strada succitata è l'unica a mettere in comunicazione gli importanti siti produttivi della valle del Tronto con la valle dell'Aso, comprendente anch'essa insediamenti industriali di rilievo, con conseguenti quotidiani fenomeni di pendolarismo;

esiste un traforo in località Croce di Casale, costruito allo scopo di eliminare i disagi del valico, che attende da oltre quattro anni le opere di completamento;

tale opera pubblica versa ormai in uno stato di grave abbandono, interessata da svariati atti di vandalismo e saccheggio;

quattro anni fa i lavori di completamento vennero aggiudicati con gara d'appalto vinta dalla ditta Edil Vie di Alessandria;

la suddetta aggiudicazione fu oggetto di ricorso al Tar Lazio da parte di una ditta concorrente della Edil Vie, e detto ricorso, come il successivo presentato alla

Corte di giustizia europea, diede esito favorevole alla società di prima aggiudicazione;

spettano alla direzione generale dell'Anas di Roma gli adempimenti necessari alla ripresa dei lavori e quest'ultima, a mesi dalla sentenza definitiva, non ha ancora provveduto in merito —:

quando si intenda procedere all'aggiudicazione dei lavori di completamento del traforo di Croce di casale, onde evitare ulteriori disagi alle popolazioni locali e porre fine allo sperpero di denaro pubblico derivante dall'attuale stato di abbandono dell'opera, fatta oggetto di saccheggi e vandalismi che la hanno già privata dell'impianto elettrico e di illuminazione. (4-04494)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, si riferisce quanto segue.*

Il Comune di Montemonaco è collegato con Ascoli Piceno tramite alcune provinciali che si immettono sulle statali SS. 4 e SS. 78. Queste collegano anche il Comune di Comunanza con il capoluogo regionale.

Detti comuni sono caratterizzati da una orografia che determina l'andamento particolarmente tortuoso della viabilità locale e della SS. 78. Quest'ultima in particolare, presenta un valico in località Croce di Casale, nel tratto Comunanza-Ascoli Piceno, di collegamento dell'alta valle dell'Aso con la valle del Tronto. In tale zona l'ANAS ha realizzato una galleria di valico, della lunghezza di m. 1550 circa che permette di aggirare il tratto più tortuoso della SS. 78.

È tuttavia mancante il collegamento di tale galleria con la viabilità lato Ascoli Piceno. Sono attualmente in via di conclusione le procedure per la consegna dei relativi lavori di completamento (II stralcio - II lotto funzionale), aggiudicati con gara del febbraio 1993 e non ancora eseguiti a causa di ricorsi amministrativi al TAR del Lazio e alla Corte di Giustizia Europea.

Si rappresenta infine che le opere finora realizzate, ovvero la galleria Croce di Casale

e il viadotto Curmiano, non versano in stato di totale abbandono e che i lamentati atti vandalici si sono rivelati di lieve entità.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

CHINCARINI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere, in relazione alla conferenza dei servizi tenutasi a Roma il 27 giugno 1995, avente per oggetto la riqualificazione e l'ammodernamento della strada statale 11 padana superiore, per quali motivi l'ANAS pare non rispettare quanto deliberato, e cioè « l'assoluta necessità che l'esecuzione del secondo stralcio (casello di Peschiera - variante alla strada statale n. 249 con collegamento alla superstrada strada statale n. 450) avvenga contemporaneamente all'esecuzione del primo stralcio Rovizza-Casello di Peschiera) già autorizzato con nota DI.CO.TER n. 1544/1145/212/259 del 10 dicembre 1993, per assicurare la piena funzionalità dell'opera in relazione ad un quadro di pianificazione territoriale complessiva ». Infatti risultano concluse le sole gare d'appalto che riguardano il tratto Rovizza-Peschiera del Garda. (4-00520)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'ANAS ha fatto presente quanto segue.

Nella Conferenza dei Servizi tenutasi a Roma in data 27 giugno 1995 vennero recepite le motivazioni formulate dal Comune di Peschiera del Garda e dalla Regione Veneto circa la necessità di assicurare la funzionalità dell'intero tracciato iniziando il secondo lotto dei lavori in oggetto (casello di Peschiera del Garda - variante alla SS. n. 249 con collegamento alla superstrada SS. n. 450) prima (e non contemporaneamente) della fine dei lavori del primo lotto, nel senso che il primo lotto non dovrà essere aperto al traffico prima che siano completamente appaltati anche i lavori del secondo lotto.

La contemporaneità dei lavori, infatti, non è stata ritenuta attuabile.

Nella stessa conferenza veniva segnalato alla Regione Veneto e all'ANAS « di attivarsi

per inserire i lavori del secondo lotto nelle priorità del prossimo programma, nell'ambito della convenzione ANAS-Regione Veneto, n. 1504 del 23 aprile 1992, e di portare celermente a termine la progettazione esecutiva con successiva approvazione in linea tecnico-economica da parte della stessa ANAS ».

Alla data odierna è in corso il perfezionamento dell'appalto dei lavori del 1° lotto che « dovrebbe » partire entro il 1° bimestre del 1997.

I lavori del 2° lotto non hanno ancora trovato copertura finanziaria dal momento che la Regione Veneto, di concerto con l'ANAS, ha ritenuto tali lavori tra gli interventi non prioritari nell'ambito del finanziamento della convenzione ANAS-Regione.

Pertanto, il finanziamento del 2° lotto è subordinato alla ultimazione dei lavori del 1° lotto.

Solo dopo tale fase sarà possibile inserire l'opera nelle priorità di altro programma di finanziamento.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

la comunicazione dell'Ente nazionale per le strade — compartimento della viabilità per il Piemonte al comune di Casale Monferrato, in rapporto ai lavori di costruzione della strada a scorrimento veloce di collegamento tra la strada statale 457 per Asti, la strada statale 31 per Alessandria e la strada provinciale per Valenza, in corrispondenza del casello « Casale Sud » dell'A 26, si concludeva con una proposta di incontro con la suddetta amministrazione comunale, avanzata in data antecedente al ricevimento della comunicazione stessa;

si è di fronte all'ennesimo contraddittorio comportamento dell'ente, che in data 1° febbraio 1995, a firma dell'allora capo compartimentale Anas per il Piemonte, affermava che « l'apertura al traffico potrà avvenire prima dell'inizio della stagione estiva », si parlava dell'estate '95;

la prima delibera del consiglio comunale di Casale, che ha approvato il progetto generale esecutivo, risale al 4 febbraio 1985; il 13 febbraio 1992, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, il consiglio comunale approvava la variante tecnica e suppletiva, che tra l'altro contemplava che «l'attraversamento della strada a scorrimento veloce da parte della strada statale 31 venga realizzato in sottopasso»;

ancora il 15 luglio 1993, con delibera n. 60, il consiglio comunale perfezionava ulteriormente i lavori previsti, mentre ribadiva la necessità di limitare il disagio provocato dal sottopasso nel tratto urbano;

è infine evidente l'insopportabilità di una situazione ormai più che decennale per un'opera che risolverebbe in larga parte il problema del congestionamento del traffico della città di Casale, giacché il collegamento dell'autostrada con le altre statali alleggerirebbe notevolmente la viabilità cittadina e razionalizzerebbe gli stessi lunghi collegamenti evitando l'attraversamento urbano —:

se non intenda intraprendere una tempestiva iniziativa presso il compartimento della viabilità per il Piemonte dell'Ente nazionale per le strade perché, in un rapporto chiaro con l'amministrazione comunale, possa mettere un punto fermo circa i *tempi e modi* dell'apertura di un'opera che la cittadinanza casalese attende con comprensibile impazienza.

(4-01232)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione indicata in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato quanto segue.*

Il progetto dei lavori per l'apertura della variante all'abitato di Casale Monferrato, redatto da studio professionale per conto del Comune di Casale Monferrato e la sua acquisizione in data 21 giugno 1988 da parte del Compartimento ANAS di Torino, ha dimostrato alcune incongruenze quali la

manca della distanza della fascia di rispetto dal cono di avvicinamento della pista dell'aeroporto di Casale Monferrato nonché problemi con lo scavalco di alcuni canali irrigui.

Per tali motivi, i lavori consegnati il 16 febbraio 1990 sono stati sospesi e si è dovuto procedere allo studio di una variante tecnica redatto il 28 novembre 1991 e, a seguito di contestazioni da parte degli abitanti per il previsto sovrappasso della S.S. n. 31 alla linea ferroviaria Asti-Casale, aggiornato in data 4 febbraio 1992 su pressione dell'Amministrazione Comunale con l'inserimento di un sottopasso.

Tali nuove previsioni tecniche sono state inviate agli enti preposti al rilascio dei prescritti pareri.

Al riguardo, si fa presente che il Compartimento ANAS di Torino in data 28 febbraio 1994 ha trasmesso alla Direzione Generale del Coordinamento Territoriale la perizia di variante tecnica-suppletiva del progetto relativo all'attraversamento della strada a scorrimento veloce da parte della S.S. 31 per Alessandria per il procedimento autorizzativo ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977.

Gli elaborati relativi a tale perizia di variante sono stati trasmessi da detta Direzione Generale con nota n. 208 del 15 aprile 1994 alla Regione Piemonte per la necessaria procedura di verifica in merito alla conformità urbanistica dell'opera suddetta.

A tutt'oggi i competenti uffici della suddetta Regione, sebbene sollecitati, non hanno dato seguito alla procedura.

Le opere principali sono praticamente concluse ad eccezione del succitato sottopasso alla linea ferroviaria in quanto il locale compartimento delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ha provveduto al rilascio del relativo nulla-osta solo in data 21 giugno 1996.

Dopo l'approvazione e finanziamento della citata perizia di variante, a seguito del decreto ministeriale 223/92 è variata la disposizione circa la «progettazione, omolo-

gazione e impiego delle barriere stradali di sicurezza » comportando una notevole dilatazione dei costi che non hanno trovato capienza nelle previsioni. Per tale motivo si è dovuto attendere l'esperimento degli appalti delle opere previste nelle somme a disposizione in attesa di accertare le economie da reimpiegare per tali ulteriori necessità.

L'ANAS ha evidenziato, inoltre, che l'esecuzione del citato sottopasso alla linea ferroviaria era inizialmente previsto in progetto mediante esecuzione di uno scavo a cielo aperto durante il periodo di chiusura per opere di ammodernamento della linea stessa. A seguito della sopravvenuta riapertura è stato necessario ricorrere alla tecnica dello spingi tubo che comporta quindi oneri aggiuntivi cui si farà fronte con economie realizzate nel corso dei lavori.

I funzionari dell'ANAS addetti alla conduzione dei lavori hanno costantemente informato sia il Sindaco di Casale sia l'Assessore Sig. Merlo sugli sviluppi e problemi che via via si sono presentati.

L'Amministrazione comunale, a distanza di sei anni dall'inizio dei lavori, a seguito di specifiche richieste da parte del Compartimento dell'ANAS sul lotto di completamento, poneva ulteriori condizioni limitative sui lavori in corso (nota 17.6.1996 n. 13851/1182) richiedendo modifiche ed integrazioni oltre a ventilare la possibilità di eliminare il sottopasso sostituendolo con un'intersezione rotatoria. In proposito viene precisato che tale soluzione non tiene conto della presenza della linea ferroviaria e del relativo passaggio a livello oltre al fatto che tale situazione ha costituito la ragione principale del blocco sinora verificatosi nei lavori.

L'ANAS dà comunque assicurazione che il personale compartimentale preposto alla conduzione dei lavori ha garantito la completa disponibilità nei confronti dell'Amministrazione comunale già invitata ad un nuovo incontro per la soluzione delle problematiche insorte.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

DEBIASIO CALIMANI, FOLENA, MANZATO, MAZZOCCHIN, RUZZANTE, SAONARA e SCANTAMBURLO. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il trasporto di merci e persone assume un ruolo strategico per l'economia, in un'area caratterizzata dalla diffusione, nel territorio, di migliaia di piccole e medie attività economico-produttive;

la provincia di Padova è percorsa da strade statali che sopportano un traffico di veicoli commerciali e privati assolutamente abnorme rispetto alle sezioni stradali e alla loro utilizzazione ai fini della mobilità, con conseguenti effetti sui tempi di percorrenza, sul degrado dei centri urbani attraversati, sulla sicurezza e sull'inquinamento;

occorre individuare urgenti soluzioni per alcuni tratti viari, che concorrerebbero ad evitare i forti disagi elencati, considerato che:

a) la strada statale n. 10 « Padana inferiore » è tra le strade statali a maggiore intensità di traffico ed attraversa il centro abitato di tutti i paesi posti sull'attuale tracciato; l'attuale carico giornaliero di veicoli nel tratto Monselice-Este, di oltre ventiduemila mezzi al giorno, può essere drasticamente ridotto nella vecchia sede stradale con la realizzazione del nuovo tracciato della strada statale n. 10, tra Monselice ed Este;

b) la strada statale n. 516 « Piovese » è da molto tempo all'attenzione dell'Anas e delle province di Padova e di Venezia, essendo l'unico collegamento che congiunge la strada statale n. 309 « Romea », da Chioggia, con la città e la zona industriale di Padova; il tratto tra Padova e Campolongo Maggiore in provincia di Venezia è stato realizzato a spese della provincia di Padova e manca ora l'ultimo tratto tra Campolongo Maggiore e Piove di Sacco (strada provinciale n. 105 « dei Pescatori »), che consente il completamento del tracciato tra la statale « Romea » e quanto realizzato sinora;

c) la strada statale n. 307 « del Santo », oggetto di programmazione ultravennale da parte dell'Anas, inserita ripetutamente nei piani decennali e triennali, per la sua assoluta indispensabilità nel collegamento Nord-Sud tra le province di Padova, Treviso e Vicenza, è a tutt'oggi interrotta nel comune di Borgoricco e mancano dodici chilometri per completarla, rendendo funzionale l'asse stradale sino al comune di Resana, in provincia di Treviso;

d) il numero dei veicoli circolanti in Padova è pari a circa duecentomila unità giornaliere e di queste, circa quarantamila attraversano il territorio comunale, causando gravi problemi alla viabilità cittadina; tale traffico può essere alleggerito con il completamento della tangenziale sud (compreso fra la parte in fase di realizzazione ed il casello autostradale Padova-Sud) —:

quali iniziative ritenga di adottare affinché la conferenza Stato-Regioni attribuisca una priorità alle opere pubbliche suddette o, in caso diverso, quale soluzione possa essere trovata per il finanziamento delle strade summenzionate. (4-05325)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS, in merito ai singoli quesiti posti dagli Onorevoli interroganti concernenti la viabilità statale, rappresenta quanto segue:*

Statale n. 10 « Padana Inferiore » - tratto Monselice e Este.

Nella riunione in data 26/01/96 tenutasi presso il Compartimento di Venezia, presenti i rappresentanti dei Comuni interessati dalla variante alla statale n. 10, la Provincia di Padova, la Regione Veneto e il capo del citato Compartimento, si è deciso di procedere alla stesura di un progetto esecutivo di un lotto funzionale comprendente il collegamento Monselice-Este, I lotto II stralcio e il II lotto di collegamento della statale 10 alla località Pra a sud di Este con la realizzazione di una strada con sezione tipo IV delle norme CNR.

Per la redazione del succitato progetto esecutivo, è stato incaricato dalla Regione Veneto l'Ing. Navarra Filippo, il quale, allo stato attuale, risulta aver richiesto al Compartimento di Venezia la sola documentazione necessaria per la redazione del progetto.

Statale n. 516 « Piovese » — variante di Piove di Sacco, III lotto.

Con nota del 18/01/96, la Regione Veneto ha comunicato all'ANAS di aver sottoscritto la convenzione per l'incarico della redazione della procedura di V.I.A. all'arch. Pluti Camillo e, ad oggi, tale studio risulta ancora in fase di redazione.

Nell'ambito della riunione tenutasi presso il Compartimento di Venezia il 22/02/96, presenti i Comuni interessati, le Province di Padova e Venezia e la Regione Veneto, si è convenuto di procedere alla stesura del progetto esecutivo della variante di Piove di Sacco, — III lotto nel tratto Lietoli-Piove di Sacco, mediante la realizzazione di una strada con sezione di tipo III delle norme CNR.

Statale n. 307 « del Santo » — completamento.

Il progetto generale per l'ammodernamento della statale 307, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, prevedeva la realizzazione di una variante all'estesa di circa 23 Km suddivisa in tre lotti. Di detti lotti: il primo, da Reschigliano di Campodarsego a S. Michele delle Badesse di circa 6 km è stato già aperto al traffico, mentre il terzo, da Padova a Reschigliano di Campodarsego di circa 8 Km, anch'esso completato, sarà aperto al transito entro il prossimo mese di maggio, una volta completate le opere complementari gestite in economia diretta.

Lo stesso Ente, relativamente al secondo lotto, da S. Michele delle Badesse all'innesto sulla statale n. 245, a Piombino Dese, di circa 9 Km, rientrando negli interventi previsti nello stralcio attuativo del Piano Triennale ANAS 1994/96 e facente parte del Piano Decennale della viabilità di Grande Comunicazione per un importo di lire 70 miliardi, fa presente che la Regione Veneto,

con delibera n. 3634 dello scorso agosto, ha delegato l'Amministrazione Provinciale di Padova a provvedere alla necessaria progettazione. Tale progettazione è stata recentemente sospesa a seguito di un esposto presentato da alcuni cittadini di Piombino Dese tendente allo spostamento del tracciato della nuova arteria nel suo tratto terminale.

La definizione della precitata, eventuale variazione e all'esame di tutti gli Enti Territoriali interessati dall'opera e, ad oggi, l'ANAS comunica di essere ancora in attesa di conoscere i nuovi sviluppi del progetto.

Tangenziale Sud di Padova.

Il capo Compartimento di Venezia veniva incaricato dall'ANAS, nel mese di dicembre 1996, di sottoscrivere una dichiarazione di intenti tesa a garantire un ulteriore finanziamento di lire 25 miliardi necessari alla realizzazione del tronco di saldatura tra le opere in corso di appalto da parte del Comune di Padova e il raccordo autostradale della A/13 « Bologna Padova ». Nella stessa nota di incarico l'ANAS precisava di aver già erogato 15 miliardi per la realizzazione di un viadotto di 700 metri per dare continuità alla statale n. 307 « del Santo ».

L'Amministrazione comunale di Padova ha recentemente chiesto un ulteriore finanziamento di lire 25 miliardi, occorrenti per costruire due viadotti in corrispondenza degli incroci a raso con la viabilità locale.

In considerazione degli impegni già assunti e, tenendo presente che tali somme possono contribuire al completamento del sistema infrastrutturale patavino l'ANAS ha incaricato il Capo Compartimento di Venezia di stipulare un unico atto di intenti che preveda, la globalità dei flussi finanziari erogati dall'Ente per detto sistema infrastrutturale, l'onere per il Comune di Padova della progettazione esecutiva, su cui sarà vincolante il parere dello stesso Ente e, l'Alta sorveglianza del Compartimento di Venezia sulle opere finanziate.

Casello autostradale di Padova Sud.

La Società Autostrada Brescia-Padova, che ha attualmente in corso di realizzazione

i lavori di costruzione del II lotto della Tangenziale Nord, ha fatto presente di aver seguito nei primi mesi del 1996, la redazione di alcuni elaborati progettuali relativi ad un eventuale completamento del casello autostradale di Padova Sud, attualmente gestito da Autostrade S.p.A., da realizzarsi in funzione degli eventuali lavori di completamento a sud della suddetta Tangenziale.

In merito a tali interventi l'ANAS precisa che non è tuttora pervenuto alcun progetto per l'istruttoria di competenza.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

L'Anas ha realizzato in provincia di Caserta l'asse di avviamento al lavoro, arteria che assicura il collegamento tra la strada statale Napoli-Caserta con la statale Napoli-Capua e tra gli agglomerati industriali ed urbani di Marcianise con quelli di Teverola ed Aversa;

nello scorso mese di gennaio la suddetta strada venne interdetta al traffico per consentire la realizzazione di opere di modesta entità già progettate e finanziate, necessarie per assicurare la sicurezza alla viabilità —:

per quali motivi tali lavori non vengano sollecitamente eseguiti e quali iniziative intenda adottare al fine di indurre l'Anas a completare la realizzazione della strada, onde consentirne l'apertura al traffico e la fruibilità da parte degli utenti.

(4-05084)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'ANAS con nota n. 2392 dell'11.12.96 ha riferito quanto segue.

L'asse di avviamento al lavoro, arteria che assicura il collegamento tra la statale Napoli-Caserta con la statale Napoli-Capua ed altri agglomerati industriali ed urbani, è stata costruita dal CIPE e consegnata all'ANAS in data 30 marzo 1996. Il tronco in questione non è mai stato aperto al traffico.

Per evitare l'utilizzo abusivo dell'arteria, con conseguente pericolo per gli stessi

utenti, come dimostrano i numerosi incidenti verificatisi precedentemente alla consegna all'ANAS, il Compartimento di Napoli ha provveduto a transennare la zona.

Detto Compartimento sta per appaltare i lavori di adeguamento ed integrazione delle opere di protezione per l'importo di L. 1.604.492.000 più I.V.A., nonché lavori di ripristino del corpo stradale, di pavimentazione e di segnaletica per l'importo di L. 1.600.000.000 più I.V.A.

Soltanto nel momento in cui il tronco in questione avrà acquistato le indispensabili condizioni di sicurezza verrà aperto al traffico.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

de GHISLANZONI CARDOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

in provincia di Pavia alcuni comuni rivieraschi della sponda destra del Po versano in stato di grave pericolo a causa della pressoché nulla manutenzione degli alvei dei torrenti Scrivia, Curone, Staffora e Verzate;

in particolare i comuni di Casei Gerola, Castelnuovo Scrivia, Pontecurone, Isola Sant'Antonio, Bastida de Dossi, hanno patito in questi ultimi anni disastrose alluvioni, con gravissimi danni causati dallo straripamento dei citati corsi d'acqua;

la situazione è ulteriormente peggiorata in seguito agli eventi alluvionali del 1994, che hanno provocato lo spostamento di milioni di metri cubi di materiale inerte, andato a ostruire lo sbocco naturale nel Po dei sopra menzionati torrenti;

i ponti che attraversano il fiume Po in provincia di Pavia versano in condizioni miserevoli: in particolare, quelli di Pieve del Cairo e di Casei Gerola, sia per la vetustà, sia per i danni subiti durante le ripetute alluvioni, ma soprattutto a causa dell'incuria, sono entrambi chiusi al traffico pesante, con grave nocumento per gli scambi commerciali tra le due sponde —:

quali provvedimenti si intendano adottare al fine di eliminare lo stato di

pericolo in cui versano i citati comuni in sponda destra del Po;

se non si ritenga opportuno procedere urgentemente agli interventi tecnici necessari alla riapertura al traffico pesante dei ponti sul Po di Pieve del Cairo e Casei Gerola. (4-05083)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'Autorità di Bacino del fiume Po, con nota prot. 6335/RI del 29 novembre 1996, precisa che, per quanto riguarda la manutenzione nella provincia di Pavia dei torrenti Scrivia, Curone, Staffora e Verzate, nel programma di interventi di manutenzione idraulica e forestale, elaborato ai sensi dell'articolo 3 della legge 236/93, approvato dal Comitato istituzionale nella seduta del 27 gennaio 1994, erano previsti due interventi riguardanti il torrente Staffora: uno che comprendeva la ricalibratura dell'alveo, la movimentazione del materiale alluvionale, il ripristino della sezione di deflusso, la pulizia e il taglio della vegetazione infestante per un importo di lire 670 milioni, all'interno dei finanziamenti destinati al Magistrato per il Po, l'altro, comprendente il decespugliamento e il disboscamento dell'alveo, per un importo di lire 218 milioni, all'interno dei finanziamenti destinati alla Regione Lombardia.*

Per i problemi di manutenzione ordinaria, l'Autorità sta predisponendo una direttiva rivolta agli Enti attuatori degli interventi, le Regioni ed il Magistrato per il Po, con l'intento di rendere sistematici e continuativi gli interventi di manutenzione preventiva degli alvei fluviali, dei versanti e delle opere di difesa, limitando così l'intervento di carattere straordinario, più oneroso e meno efficace.

Agli interventi di manutenzione preventiva sarà destinata almeno la metà dei fondi stanziata dalla legge finanziaria per la difesa del suolo nel bacino del Po.

Per la parte di sua competenza, l'ANAS, con nota prot. n. 2579 del 20 dicembre 1996, comunica che in data 15 ottobre 1996, gli Uffici tecnici hanno espresso parere fa-

vorevole all'approvazione del progetto esecutivo dei lavori urgenti per la costruzione di un viadotto in alveo sul fiume Po, in sostituzione del corpo stradale asportato, con rialzamento del piano viabile tra i km 21+550 e 29+500 della strada statale 211.

Fa presente, invece, che il ponte sul fiume Po di Casei Gerola è di competenza dell'Amministrazione provinciale di Pavia e che, pertanto, esula dal suo campo di intervento.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

innumerevoli sono stati negli ultimi anni le iniziative e i tentativi delle amministrazioni comunali di Ligonchio, in provincia di Reggio Emilia, per accrescere lo sviluppo economico, sociale e civile del loro territorio e valorizzarne così il ruolo in funzione turistica all'interno del parco del Gigante;

a quelli delle amministrazioni si sono sempre accompagnati gli sforzi e l'impegno dell'intera popolazione dell'area comunale, in particolare dei commercianti, degli imprenditori, delle associazioni culturali e sportive: tali sforzi sono attualmente sfociati in una raccolta di firme per una petizione popolare ai fini del « miglioramento della viabilità » del fondovalle Secchia;

sono infatti molte le difficoltà che incontrano ogni giorno i cittadini di Ligonchio per recarsi al lavoro nei centri industrializzati della provincia e della regione e insostenibili gli oneri finanziari a carico delle aziende locali per il reperimento delle materie prime ed il trasporto dei prodotti finiti, a causa della tortuosità e della insufficienza della rete viaria;

l'ampliamento e il miglioramento della viabilità favorirebbero la possibilità di creare nuovi insediamenti produttivi e residenziali, di agevolare l'afflusso turistico verso la montagna e di arginare il costante

calo demografico, dovuto in gran parte all'emigrazione, nonché di risolvere altri importanti problemi legati alla fruibilità dei servizi sanitari, dei pubblici uffici, dei centri di vendita e distribuzione merci situati a Castelnovo nei Monti e a Reggio Emilia —:

se non ritenga di dover affrontare in modo serio e definitivo e in via operativa l'annosa questione relativa alla viabilità nelle zone montane della provincia di Reggio Emilia, con particolare riferimento al fondovalle Secchia, al fine della stessa sopravvivenza di tali zone, destinate altrimenti ad un irreversibile degrado ed abbandono. (4-04550)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS riferisce quanto segue.*

Ligonchio è un paese ubicato a quota 1103 m. s.l.m., ai confini fra le Province di Reggio Emilia e di Lucca e non è servito da Strade Statali.

Tale centro è collegato alla SS. n. 63 attraverso la Provinciale n. 18 con un percorso di circa 15 Km.

Ben più difficile e tortuoso è il collegamento con la SS. n. 486 che corre lungo la Valle del Secchia e che avviene sempre attraverso strade provinciali.

Per quanto riguarda la SS. 486 l'ANAS fa presente che nell'alta Valle del Secchia è prevista una variante a detta strada nel tratto Ceredolo-Ponte Dolo.

Tale progetto, negli allegati preliminari, è stato recentemente diramato agli Enti per i pareri e le approvazioni di legge.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

nella risposta ad una precedente interrogazione del sottoscritto (4-00229 del 22 maggio 1996), in merito alla strada statale n. 106, denominata E90, il Ministro interrogato è stato elusivo e protocollare ed ha riferito ciò che i funzionari dell'Anas

gli hanno riportato senza verificare ed accertare le eventuali responsabilità dei funzionari medesimi;

inoltre, alla richiesta di intervento sulla strada statale n. 106, il ministro ha risposto che sono previsti lavori per un tratto di quarantadue chilometri, ma che purtroppo i tempi di realizzazione dipendono dalle disponibilità finanziarie che ancora non ci sono;

la stampa si occupa quotidianamente dei gravi disagi a cui sono sottoposti cittadini che devono percorrere il tratto di strada della fascia ionica-reggina della statale n. 106 e dei gravi incidenti anche mortali che ivi si verificano;

in particolare, al chilometro 63 della strada statale n. 106, in prossimità del centro abitato del comune di Brancaleone, in provincia di Reggio Calabria, ad ogni pur minima quantità di pioggia si determina un allagamento dell'intera sede stradale per circa cinquanta metri, con un'altezza media dell'acqua di cinquanta-sessanta centimetri che a sua volta provoca allagamenti di negozi, scantinati, abitazioni ad uso privato ed uffici pubblici o di mezzi pubblici o privati che si trovano a transitare in quel momento, con il reale rischio di incidenti stradali;

il breve tratto della strada statale n. 106 in prossimità di Palizzi; (Reggio Calabria), iniziato alcuni anni fa, ancora non è stato ultimato e, quando lo sarà, non potrà essere collegato, perché lo svincolo di S. Pasquale è di là da venire, così come il breve tratto in prossimità di Bova Marina, che, pur ultimato da circa dieci anni, non viene aperto al traffico per motivi burocratici;

finora l'Anas è rimasta sorda alle continue richieste e proteste dei cittadini, che da anni denunciano lo stato di abbandono in cui vengono lasciati dal Governo, che, così operando, fa perdere sempre di più la fiducia nelle istituzioni —:

quali iniziative e interventi urgenti intenda adottare per realizzare in tempi brevi e in modo unitario quei tratti di

strada già iniziati da molti anni ed i quarantadue chilometri già progettati della strada statale n. 106, iniziando i lavori dai punti più dissestati, al fine di dare almeno l'impressione ai cittadini della zona ionica-reggina, di essere considerati e trattati non oserei dire come tutti gli altri cittadini italiani, ma almeno come esseri umani.

(4-05581)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS, con nota prot. n. 29525 del 19 dicembre 1996, riferisce di aver già provveduto ad appaltare i lavori per l'eliminazione del problema riguardante il ricorrente allagamento del tratto di strada intorno al km 63 della SS. 106.*

Per quanto riguarda il tratto della stessa strada statale che comprende la variante di Bova Marina (km 42-48), articolata in due lotti, e la variante di Palizzi, sottesa dai km 48 e 50+783, e dove sono in corso lavori di ammodernamento secondo la sezione III delle Norme CNR, la situazione è la seguente:

I lavori della variante di Palizzi sono in via di ultimazione.

Relativamente alla variante di Bova si precisa che i lavori del I lotto (km 42 - 44+248) sono da tempo terminati, mentre risultano da ultimare quelli relativi alla parte terminale del II lotto ove, in seguito a prospezioni eseguite dalla Soprintendenza Archeologica di Reggio Calabria, sono venuti alla luce i resti di un antico insediamento ebraico comprendente una Sinagoga.

La scoperta ha determinato il fermo dei lavori, operato dalla stessa Soprintendenza, con la quale si è cercato di trovare una soluzione progettuale alternativa che consentisse di completare la variante e, contestualmente, di salvaguardare tali reperti e che consiste nella sostituzione del previsto rilevato con la realizzazione di un viadotto.

La procedura di affidamento ha, purtroppo, richiesto un lungo lasso di tempo, per il fallimento dell'Impresa Valle Costruzioni, cui erano stati affidati i nuovi lavori, e per la successiva sospensione dei lavori

dell'Impresa ICEM, succeduta alla precedente, dovuta al rilievo prefettizio nel rilascio della certificazione antimafia.

Al fine di conferire funzionalità a tutta l'opera, il Compartimento Anas ha, comunque, elaborato un progetto che prevede, sostanzialmente, oltre al completamento dei lavori che l'Impresa ICEM non ha potuto eseguire il congiungimento delle due varianti di Bova e di Palizzi, il necessario raccordo alla viabilità locale nonché piccoli e diversi interventi atti ad eliminare interferenze varie ed a salvaguardare i diritti dei terzi.

Si sottolinea che visto che i necessari pareri degli Enti preposti alla tutela del territorio sono stati acquisiti, l'iter necessario per l'approvazione e per l'affidamento dei lavori può essere contenuto in tempi relativamente brevi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

GALDELLI e DE CESARIS. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

con sentenza n. 190 del 29 giugno 1995, il tribunale penale di Ancona condannava il provveditore alle opere pubbliche di Ancona, in carica nel secondo semestre 1991, ritenendolo colpevole del reato di cui all'articolo 323, comma 2, del codice penale, per avere affidato i lavori di costruzione di alcune opere pubbliche (sede polizia stradale di Ascoli Piceno; comando guardia finanza, questura e caserma agenti pubblica sicurezza di Pesaro; complesso destinato a nucleo di polizia tributaria guardia finanza di Ancona) mediante « gara informale », anziché con il sistema della licitazione privata, disattendendo il contrario parere della Cta espresso nelle sedute del 27 settembre 1991 e dell'8 ottobre 1991, non invitando il numero minimo di imprese previsto per la licitazione privata (legge 3 luglio 1970 n. 504, articolo 4) ed omettendo di attivare la procedura prevista dall'articolo 17, ultimo comma, del decreto del Presidente

della Repubblica 30 giugno 1955, n. 1534, prevista nel caso di dissenso tra Cta e provveditore;

nel ricercare i motivi dell'illecito, i giudici di primo grado si soffermavano sulle parole dell'imputato, citate testualmente nella motivazione della sentenza, il quale, interrogato in sede di indagini preliminari, ebbe a dire al pubblico ministero « ...ricevetti subito pressioni da Roma e mi resi perfettamente conto in sintesi che mi si imponeva una gestione degli affidamenti già predeterminata. (...). Le ditte che furono in qualche maniera imposte furono la Frasa e la Iga. La Frasa si è aggiudicata due appalti, la Iga quello di Ancona di particolare rilevanza economica. (...) Mi rendevo perfettamente conto che invitare molte imprese avrebbe potuto per ovvi motivi rendere più difficoltoso quell'accordo (...) »;

gli affidamenti menzionati riguardavano la progettazione generale esecutiva nonché la progettazione esecutiva e l'esecuzione del primo stralcio dei lavori delle tre opere;

gli interventi di Ascoli Piceno e Pesaro risultano terminati, mentre quello di Ancona, ritardato per vicissitudini amministrative, è stato consegnato solo di recente, per l'inizio dei lavori, alla Ati (Associazione temporanea d'impresa) Iga spa - Larossi spa, risultata aggiudicataria con la procedura di cui sopra;

attualmente sono in fase di perfezionamento le procedure amministrative per l'affidamento dei lavori relativi agli stralci successivi e al completamento delle predette opere;

a parere degli interroganti sussistono pesantissime ombre, oggettivamente esistenti e riscontrate giudizialmente, sulle modalità in affidamento dei primi stralci —:

se gli organi competenti intendano procedere o meno a licitazione privata, seguendo il parere fin dall'inizio espresso dall'organo consultivo del provveditorato

regionale alle opere pubbliche delle Marche, nelle sedute del 27 settembre 1991 e 8 ottobre 1991;

se il Cta sia stato chiamato a pronunciarsi sulle modalità di affidamento delle opere di completamento di Ascoli Piceno, Pesaro ed Ancona, e, in caso positivo, in che modo si sia pronunciato;

poiché i lavori relativi al primo stralcio di Pesaro ed Ascoli Piceno sono conclusi e non si ravvisano, dunque, ipotesi di sospensione dei lavori che impongano continuità negli affidamenti, quali ostacoli normativi e/o amministrativi esistano per esperire la licitazione privata e viceversa, quali elementi normativi e/o amministrativi eventualmente consigliano l'affidamento alle imprese risultate aggiudicatarie del primo stralcio, nel modo stigmatizzato dai giudici del tribunale penale di Ancona;

quali organi del ministero e/o del provveditorato regionale siano occupati e/o si stiano occupando dell'affidamento dei lavori di completamento, con quali competenze e per quali motivi e con quali risultati;

quali siano le notizie aggiornate e dettagliate circa tutta l'attività, preordinata e conseguente, posta in essere dal provveditorato alle opere pubbliche per le Marche per attuare i completamenti di cui sopra. (4-03086)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Provveditorato alle OO.PP. di Ancona con nota n. 9912 del 2.10.1996 ha comunicato quanto segue.*

Le Associazioni Temporanee di Imprese FRASA S.r.l. di Roma/LAROSSE S.r.l. di Pesaro e Orsini S.p.a./ORSINI S.r.l. di Ascoli Piceno, aggiudicatarie, rispettivamente, dei lavori di costruzione di un complesso polifunzionale da adibire a Comando della Guardia di Finanza, a Questura, Caserma Agenti e Sezione di Polizia Stradale nel Comune di Pesaro nonché di un complesso da destinare a sede Polizia Stradale e Servizi della Questura in Ascoli Piceno, per l'affidamento dei lavori di completamento,

hanno fatto istanza alla Commissione istituita ex articolo 6 del D.L. n. 400 del 10.09.1996.

Tale Commissione ha espresso sull'argomento i pareri n. 1 del 21.06.1995 - n. 2 del 27.07.1995 approvati dal Ministro con Decreti Ministeriali in data 17.10.1995 n. 8619/21/106 e n. 8620/21/106.

Sulla legittimità dell'affidamento si è anche espresso l'Ispettorato Generale di Finanza del Ministero del Tesoro con parere n. 144063 del 10.06.1996 il quale ha riconosciuto la facoltà all'Amministrazione, nel caso di lavori concernenti il complesso demaniale sede della Polizia Stradale e servizi della Questura di Ascoli Piceno, di poter procedere alla trattativa privata.

Il Provveditorato, pertanto, per l'affidamento dei lavori di 2° stralcio ha rispettato quanto previsto dai citati pareri e decreti ministeriali.

Di conseguenza i lavori di completamento del complesso demaniale sede della Polizia Stradale e servizi della Questura di Ascoli Piceno sono stati affidati a trattativa privata all'A.T.I. ORSINI S.p.a./ORSINI S.r.l. di Ascoli Piceno e saranno ultimati presumibilmente entro dicembre 1997.

Per quanto riguarda il completamento del complesso polifunzionale da adibire a Comando della Guardia di Finanza e alla Questura, Caserma Agenti e Sezione di Polizia Stradale nel Comune di Pesaro, il contratto con l'A.T.I. FRA.SA. S.r.l. di Roma/LAROSSE S.r.l. di Pesaro mediante trattativa privata è stato stipulato il 6.11.1996.

L'affidamento a trattativa privata al Raggruppamento IGA delle opere di completamento dell'edificio sede del Nucleo Regionale di Polizia Tributaria di Ancona si basa sulle seguenti valutazioni, unitariamente considerate.

A - Valutazioni sulla legittimità.

L'opera in argomento è finanziata con legge 831/1986 che all'articolo 3 recita:

« Per motivi di riservatezza la progettazione e la realizzazione degli interventi che richiedono l'apprestamento delle opere di sicurezza di cui all'articolo 2, comma 1, sono affidate unitariamente, in concessione

dal Ministero dei Lavori Pubblici, su indicazione del Comando generale del Corpo, in deroghe alle norme vigenti».

«La concessione costituisce titolo idoneo per l'acquisizione dei suoli necessari anche mediante espropriazione per pubblica utilità».

La stessa legge, all'articolo 4 lett. e, di fatto, segreta l'intera opera.

Il contratto originario prevedeva l'affidamento, in concessione dei lavori e tra le prestazioni dell'Impresa vi era anche quella della progettazione.

La legge 216/95, pur vietando le concessioni, per le opere segretate (articolo 33) rimanda al regolamento di cui al relativo articolo 3 della stessa legge, non ancora emanato: pertanto per le citate opere, si deve applicare la normativa precedente.

Su tale impostazione si è espressa sia l'Avvocatura Distrettuale sia la Commissione ministeriale citata per casi analoghi.

B - Valutazioni amministrative ed economico-finanziarie.

Nonostante il contratto dei lavori di 1° stralcio sia stato sotto scritto nel 1992, la consegna dei lavori è potuta avvenire solo in ottobre 1995, a causa di nuove procedure introdotte da direttive ministeriali.

Il programma finanziario dell'opera, prevedeva per i lavori di completamento un secondo stralcio di lire 15 miliardi (es. finan. 1994) con scadenza del possibile impegno entro il 31.12.1995.

L'affidamento alla stessa Impresa dei lavori di completamento ha evitato che il sopracitato stanziamento andasse in economia, dal momento che i tempi tecnici per esprimere una licitazione sarebbero stati sicuramente più lunghi.

Conseguentemente si è evitato un'altra opera incompiuta.

Sarebbe stato difficile infatti riprogrammare una assegnazione dei fondi necessari.

Infine l'affidamento alla stessa Impresa:

ha impedito che in un cantiere, qualora fosse stato possibile esperire una lici-

tazione, lavorassero contemporaneamente due Imprese per lavori che inevitabilmente si sarebbero sovrapposti;

ha evitato soluzioni dell'unicità di responsabilità nonché complicazioni di carattere contabile;

l'ulteriore ribasso del 15 per cento ottenuto per opere di completamento e praticato sui prezzi del primo contratto (1992) ha di fatto reso economicamente vantaggiosa per l'Amministrazione, nel complesso delle valutazioni, l'intera operazione.

I lavori di 2° stralcio così affidati all'A.T.I. IGA S.r.l./LAROSI S.r.l. saranno presumibilmente ultimati entro febbraio 1999.

Le sopradette considerazioni hanno orientato l'operato del Provveditorato stesso, che ha consentito di riprendere e avviare a completamento opere rimaste incompiute senza strascichi di contenzioso dall'esito incerto.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

GALLETTI. — Ai Ministri dell'ambiente, dei beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

la soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ravenna in data 4 novembre 1996 ha espresso il seguente parere in merito al tracciato della strada Cispadana: «Con la presente questo ufficio intende segnalare a codesto Ente la necessità di rivedere il progetto dell'asse viario Cispadano (tratto II dal chilometro 7,500 al chilometro 16,700) e i collegamenti previsti con la viabilità esistente che interferiscono in modo grave con le esigenze di salvaguardia e tutela della Torre del Cocenno, tutelata ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 364 del 1909;

questo ufficio ha avuto modo di verificare, in sede di sopralluogo, lo stato di avanzato degrado della torre in questione e la costruzione attorno ad essa di cavalcavia, crocevia, eccetera (a una distanza di 30-50 metri circa), oltre a costituire un

notevole e grave impatto ambientale, ne renderebbero ancora più precaria la stabilità a causa delle vibrazioni provocate dal traffico pesante. Tra l'altro il WWF, enti e associazioni si stanno adoperando per acquisire i finanziamenti necessari per eseguire tutti gli interventi urgenti per la conservazione del bene, la cui costruzione risale al 1233 e testimonia lontane vicende storiche in epoca feudale;

è evidente che l'opera di sensibilizzazione attuata da enti e associazioni verrebbe ad essere scoraggiata e vanificata se il destino della torre sarà quello di essere circondato da pesanti strutture in cemento che, oltre ad alterare i luoghi immediatamente circostanti, risultano essere assolutamente incompatibili con i criteri di valorizzazione, tutela, rispetto e decoro del bene;

se intendano modificare il tracciato dell'asse viario cispadano che, di questo ufficio, potrebbe essere spostato più a nord o più a sud della torre, e in ogni caso potrebbe essere alleggerito, in corrispondenza dell'edificio, da svincoli e cavalcavia prevedendo soluzioni alternative meno incidenti sul bene storico » —:

se ritengano di fare decadere lo stato di « cantierabilità » del secondo lotto, poiché il parere accordato inizialmente (nel corso dell'iter burocratico del progetto Anas) dal ministero per i beni culturali e ambientali può a ragione considerarsi superato o nullo, essendosi dimostrato che la soprintendenza di Ravenna non era stata coinvolta. Da ciò deriva pure la nullità della precedenza accordata lo scorso anno dalla regione Emilia-Romagna alla Cispadana, a seguito della richiesta della provincia di Ferrara, per impegnare 38 miliardi in un'opera « immediatamente cantierabile »;

ottenere subito la procedura di Via per almeno i primi due lotti della Cispadana, in quanto, pur ritenuti sinora cantierabili presentano troppi « punti neri ». Del tutto inaccettabile è lo « Studio di impatto ambientale della strada Cispadana » fatto eseguire dall'Anas di Bologna e recante il

n. 5951 del 9 maggio 1991. La procedura di Via va esteso anche al terzo lotto Sant'Agostino-Alberone, poiché esiste già un progetto redatto dalla provincia di Ferrara e dall'Anas (ha ottenuto, il parere favorevole del comune di Cento, ma non ancora del comune di Sant'Agostino, per il tratto di sua competenza). Per comprendere l'esistenza di vari problemi anche in tale lotto, basti pensare che in un tratto di otto chilometri sono previsti ben otto cavalcavia di strade provinciali e comunali sulla Cispadana, oltre allo svincolo di Pilastrello (nel comune di Cento). Fra l'altro, ci si trova in un territorio con una agricoltura molto florida, con terreni compresi in parte in una famosa « partecipazione agraria » (antichi lasciti amministrati da organi democratici a carattere pubblico), caratterizzata da case rurali di una tipologia particolarmente tutelata. (4-05281)

RISPOSTA. — In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade ha comunicato che il Compartimento ANAS di Bologna ha in corso l'aggiornamento di molti progetti per adeguarli al disposto della legge 216/95.

Tra gli altri vi sono anche quelli relativi al I e II lotto dell'Asse Viario Cispadano, che dopo il dovuto adeguamento, potranno essere resi esecutivi e cantierabili.

Nell'ambito del citato aggiornamento è altresì previsto un completamento ed ampliamento dello Studio di inserimento Ambientale, già presente nel progetto originario e che sarà trasmesso, unitamente agli altri atti e documenti necessari, per il definitivo parere di competenza della Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Ravenna nel cui territorio ricade l'opera.

L'ANAS ha, infine, fatto presente che per almeno i primi due lotti della Cispadana non è richiesto l'accertamento di valutazione Impatto Ambientale, non rientrando i lavori tra gli itinerari individuati dall'Accordo Europeo sulle Grandi Strade di Traffico Internazionale, per i quali è obbligatorio l'accertamento V.I.A.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

GRIMALDI e GALDELLI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per conoscere — premesso che:

il funzionamento del depuratore di Cuma, nel comune di Pozzuoli in provincia di Napoli, da lungo tempo è interessato da gravissime disfunzioni;

tale depuratore, costruito dalla discolta Cassa per il Mezzogiorno ed attualmente affidato in gestione nominale alla regione Campania, è in funzione dal 1983 e, secondo le indicazioni del progetto speciale n. 3 per il disinquinamento del golfo di Napoli, dovrebbe raccogliere i rifiuti liquidi del comprensorio Napoli ovest, nell'ambito del quale rientrano gran parte del comune di Napoli ed i comuni di Pozzuoli, Bacoli, Monte di Procida, Quarto, ed i comuni facenti capo al comprensorio dell'area per lo sviluppo industriale Asi di Giugliano;

solo una parte dell'utenza prevista si serve dell'impianto; nonostante ciò, il funzionamento del depuratore di Cuma è stato caratterizzato, sin dalle prime fasi dell'attività, da gravissime disfunzioni, per cui l'impatto ambientale dell'impianto determina ricadute negative sul territorio e sulle popolazioni circostanti;

gli abitanti delle località denominate Licola, Cuma, Varcaturò, Reginelle e Monteruscello, ricadenti nell'ambito dei comuni di Pozzuoli e Giugliano in Campania, da anni denunciano inutilmente i gravissimi e pericolosi disagi derivanti dall'inquinamento atmosferico prodotto dal funzionamento del depuratore e chiedono che vengano responsabilmente valutati gli effetti prodotti sulla salute della popolazione dalle sostanze e dagli odori insopportabili emanati dall'impianto;

per far fronte a questi problemi, negli anni passati fu chiesto ed ottenuto il finanziamento di opere di copertura, completamento e deodorizzazione del depuratore, unitamente a fondi per la realizzazione di una condotta sottomarina destinata a disperdere in profondità e ad allontanare dalla costa i liquami solo parzialmente depurati;

il finanziamento di 133 miliardi che avrebbe dovuto permettere la realizzazione di tali indispensabili opere è stato revocato dal Cipe con decisione pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 17 marzo 1994, non essendo stata la regione Campania, dopo interminabili tergiversazioni, in grado di determinare l'avvio dei lavori;

la situazione ambientale, a fronte di tutto ciò, si è andata facendo sempre più grave. Le giustificate proteste della popolazione, pertanto, sono divenute sempre più frequenti ed esasperate. Gli abitanti del territorio colpito dagli effetti del funzionamento del depuratore finora non hanno trovato un minimo riscontro nelle istituzioni che avrebbero dovuto garantirne il diritto alla salute;

la regione Campania, responsabile della perdita dei fondi revocati dal Cipe, esercita una gestione soltanto formale dell'impianto, essendo stato affidato ad un gruppo di imprese private, che sono in perenne conflitto con la regione per motivi economici;

la regione Campania sulla sconcertante vicenda del depuratore di Cuma sembra voler osservare una incomprensibile consegna del silenzio;

delle attività svolte dalla Usl Napoli 2 (ex Usl 22), competente per il territorio interessato dal depuratore, nessuno ha mai avuto notizia e, in ogni caso, non si ha alcun segnale di interventi che abbiano prodotto conseguenze in qualche modo percettibili —:

quali iniziative si intendano prendere per eliminare i seri inconvenienti e per accertare le responsabilità del grave danno ambientale. (4-02622)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, il Provveditorato alle OO.PP. per la Campania — Ufficio Periferico ex Agensud di Napoli — ha comunicato quanto segue.*

L'impianto di depurazione di Cuma, realizzato in gestione diretta dalla cessata Cassa per il Mezzogiorno, dalle successive gestioni commissariali e dalla Agenzia per la Pro-

mozione dello sviluppo del Mezzogiorno, è stato consegnato con verbale in data 13/23 febbraio 1989 alla Regione Campania che è subentrata nella manutenzione e gestione delle opere dalla data 1° gennaio 1989 alla quale si era conclusa la gestione sperimentale svolta a cura dell'Agenzia.

Per quanto attiene al finanziamento dei 133 miliardi citato nell'interrogazione, è stato precisato che lo stesso era previsto nel primo piano di attuazione del primo programma triennale di cui alla legge 64/86.

La Regione Campania, designata Ente attuatore dell'intervento, dovrà pertanto assumere ogni iniziativa per risolvere le problematiche rilevate nell'atto ispettivo cui si risponde.

Il Ministero dell'Ambiente ha infine fatto presente che presso il competente Ufficio V.I.A. non risulta pervenuta alcuna richiesta di accertamento ambientale relativa all'opera in questione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

quali opere pubbliche siano state programmate per la Sicilia per il 1997;

se tra queste opere pubbliche, dopo una attesa trentennale, si possa sperare ad una ultimazione della autostrada Messina-Palermo;

se per l'autostrada Palermo-Trapani siano previsti lavori di rifacimento e la creazione di colonnine di soccorso, nonché l'installazione di distributori di benzina e di bar —;

quali opere siano state preventivate per affrontare il drammatico problema dell'acqua in Sicilia;

se non ritenga inconcepibile che in alcune zone il bene acqua arriva solo per qualche ora ed a giorni alterni;

se e quando siano stati preventivati lavori per installare nuove tubature ed eliminare lo spreco di acqua che attualmente si verifica;

se sia stato esaminato il progetto dell'Eni del 1980, che dava indicazioni per risolvere il problema della mancanza d'acqua in Sicilia attraverso lavori specifici, visto che il sottosuolo siciliano risulta pieno di falde acquifere;

quali speranze possa dare ai siciliani affinché il grave ed annoso problema dell'acqua possa essere affrontato con onestà e tempestività. (4-04587)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, l'ANAS ha fornito i seguenti elementi relativi alle Società Autostrada da Messina a Palermo e Autostrada da Palermo a Trapani.*

Riguardo all'ultimazione dell'autostrada ME-PA, attualmente è aperto al traffico il tratto da Messina sud al torrente Furiano in provincia di Messina per Km. 113,8 e il tratto Buonfornello Cefalù in provincia di Palermo di Km. 17,8; entro il 1997 verrà aperto al traffico il tratto Cefalù-Castelbuono di Km. 9.

Pertanto resta per il completamento, su un totale di Km. 181,8 dell'intera autostrada, la tratta dal Torrente Furiano a Castelbuono di Km. 41,2.

Allo stato attuale è in fase di esecuzione la tratta Furiano-Caronia di Km. 9,5 mentre la tratta Caronia-S. Stefano di Camastra di Km. 11,5 è stata in parte recentemente appaltata e di prossima consegna (per Km. 4,7) e per la restante parte di Km. 6,8 di prossimo appalto.

Per il completamento dell'itinerario restano solo le tratte S. Stefano di Camastra-Tusa di Km. 8,2 e Tusa-Castelbuono di Km. 12,0 per le quali è in corso l'aggiornamento ex legge 531 dei relativi progetti esecutivi, e che potrebbero, presumibilmente, essere appaltate entro il 1997 e quindi l'autostrada A20 potrebbe essere completata entro il 2001.

(Il prospetto dello sviluppo dell'intera autostrada ed il prospetto inerente i finanziamenti previsti dell'ANAS, della Regione Siciliana e del Fesr è in visione presso il Servizio Stenografia).

Per quanto attiene l'autostrada PA-TP (A29-A29 dir) l'ANAS conferma che è stata

prevista l'esecuzione entro l'anno 1997 di vari lavori di rifacimento che interessano sia il corpo stradale, che le opere d'arte nonché la segnaletica orizzontale e verticale e la rete di recinzione.

Per quanto concerne la dotazione delle colonnine lungo l'autostrada A29 Palermo-Mazara del Vallo si fa presente che dette colonnine esistono lungo una prima tratta compresa tra via Belgio e lo svincolo di Terrasini, compresa la Bretella per l'aeroporto di Punta Raisi, per complessivi Km. 29 circa comprendendo il raccordo.

Per la seconda tratta invece, tra lo svincolo di Terrasini e Alcamo diramazione (e cioè dal Km. 23+50 al Km. 48+800) è stata predisposta la gara per l'appalto dei relativi lavori.

L'importo dei lavori ammonta a lire 4.920.164.837. di cui lire 3.984.592.300 a base d'asta.

Riguardo alle aree di servizio della suddetta autostrada A/29, l'ANAS comunica che fin dalla costruzione della stessa, sono state previste e realizzate n. 2 aree di servizio in fregio ad entrambe le carreggiate: una « Costa Gaia » poco prima dello svincolo di Castellammare (alla progressiva Km. ca 47 circa) ed un'altra « Fontanelle » in corrispondenza del Km. 100+350 in prossimità di Campobello di Mazara.

Dette aree, realizzate ed espropriate al fine di essere adibite ad aree di servizio, attualmente sono utilizzate solamente come aree di parcheggio, in quanto la concessione degli impianti a società petrolifere è di competenza della Regione Sicilia.

Per l'autostrada A29 Dir. Alcamo-Trapani non è stata ancora prevista la dotazione delle colonnine di soccorso, mentre è stata prevista la realizzazione di una sola area di servizio in località « Belvedere » presso il termine della suddetta Autostrada, ma non ancora realizzata.

Per quanto riguarda la risoluzione dell'annoso problema dell'acqua in Sicilia, si rappresenta che le informazioni richieste dall'Onorevole interrogante attengono a iniziative sulle quali questo Ministero non ha poteri di intervento, almeno in fase di programmazione.

Si fa comunque presente che con il D.P.M. 28.06.1995 è stato dichiarato a tutto dicembre 1995 (prorogato successivamente fino al 31 12 1996) lo stato di emergenza idrica in Sicilia ed è stata emanata l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, di pari data, con la quale sono state disposte misure urgenti per fronteggiare la carenza di risorse idriche da destinare al fabbisogno potabile dell'isola.

(L'elenco delle opere da inserire presumibilmente per l'anno 1997 relativamente ai capitoli 8405-8419-4501 della Direzione Generale dell'Edilizia Statale e SS.SS. è in visione presso il Servizio Stenografia).

A tali opere occorre aggiungere quelle del programma finanziato con legge 5.12.1988 n. 521 di cui al verbale 13.09.1996 del Comitato di Coordinamento tra il Ministero dei LL. PP. ed il Ministero dell'interno.

Del succitato programma l'allegato è in visione presso il Servizio Stenografia.

Altre opere di cui si prevede l'appalto sono quelle rientranti nel decreto ministeriale 597 del 13 luglio 1995, registrato alla Ragioneria Centrale presso il Ministero dei LL.PP. il 28.07.1995 ed inerenti all'edilizia carceraria.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

il comune di Maruggio (Taranto) ha approvato un progetto per la realizzazione di una zona parcheggio lungo la spiaggia di Campomarino (Marina di Maruggio);

l'area interessata dall'opera in oggetto è coperta da vincolo idrogeologico, è sottoposta a vincolo paesistico-ambientale in base al decreto ministeriale 1° agosto 1985, ed è altresì vincolata ai sensi dell'articolo 1, lettera a), della legge n. 431 del 1985;

essa è inoltre parte integrante di quel tratto di costa salentina che, conosciuta col nome di « dune di Campomarino », è ben nota ai turisti per la sua innegabile valenza paesaggistica, e agli studiosi (università de-

gli studi di Lecce; Società botanica italiana) per le peculiarità botaniche che la caratterizzano;

a ciò si può aggiungere che, a seguito di una conferenza di servizi sulla salvaguardia ambientale dell'ecosistema dunale (tenutasi a Manduria il 30 gennaio 1995), la capitaneria di porto di Taranto invitò il comune di Maruggio a voler adottare gli opportuni provvedimenti atti a tutelare i tratti di spiaggia dunosi di giurisdizione e la relativa flora;

a quasi due anni di distanza, l'amministrazione comunale di Maruggio non solo continua a rimanere sorda a tale invito, ma promuove addirittura la realizzazione di un parcheggio sulla più frequentata spiaggia di Campomarino, dove insistono alberi di tamerici che dovrebbero essere tutelati;

un'altra considerazione: per fruire di tale parcheggio, bisognerebbe raggiungere e attraversare l'intera, affollatissima zona centrale di Campomarino, e questo con le prevedibili, negative ripercussioni sul già inteso e caotico traffico che caratterizza il luogo, nonché sulla vivibilità dello stesso;

un'ultima considerazione: per fruire di tale parcheggio, bisognerebbe raggiungere e attraversare l'intera, affollatissima zona centrale di Campomarino, e questo con le prevedibili, negative ripercussioni sul già intenso e caotico traffico che caratterizza il luogo, nonché sulla vivibilità dello stesso;

detto ciò, risulta paradossale la scelta di destinare a parcheggio questo tratto di spiaggia, tanto più che il piano parcheggi del comune di Maruggio aveva già individuato su Campomarino numerose altre zone, che meglio si adatterebbero allo scopo in quanto naturalisticamente non importanti e logisticamente meglio posizionate rispetto alle direttrici di ingresso in Campomarino —:

quali provvedimenti intendano assumere al riguardo. (4-05874)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto il Dipartimento per le Aree Urbane, con nota n. 2296/L del 30 gennaio 1997, comunica di aver ammesso ai contributi della legge 122/89, con DM 31 gennaio 1992, l'intervento denominato «Parcheggio 9» da realizzarsi nel comune di Maruggio (TA); intervento di modesta entità in quanto era prevista la realizzazione di soli 94 posti auto pubblici a rotazione.*

Per poter accedere ai contributi di che trattasi, il comune avrebbe dovuto proseguire l'iter di cui alla predetta legge, cosa che invece non è avvenuta. Ciò posto, a seguito dell'entrata in vigore della legge 537/93, le competenze in materia ed i relativi finanziamenti così come previsto all'articolo 12, sono state trasferite alle singole Regioni.

Per quanto attiene le problematiche specifiche, oggetto dell'interrogazione, le stesse sono di competenza del Comune di Maruggio.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

gli uffici tecnici di molti comuni sono impegnati ad istruire, entro il 31 dicembre 1996, le pratiche di sanatoria, a suo tempo presentate, per gli abusi edilizi in base alla legge 28 febbraio 1985, n. 47;

l'interpretazione autentica di quanto disposto dall'articolo 34 della legge medesima, in materia di requisiti per le riduzioni, ha creato non pochi problemi interpretativi, a volte diversi tra uffici tecnici di varie amministrazioni;

la delicatezza della materia, che coinvolge migliaia di famiglie, richiede necessariamente, con la dovuta urgenza visto il tempo ristretto per l'istruttoria delle pratiche, un chiarimento da parte del ministro per evitare decisioni disomogenee, con le relative conseguenze, tra le diverse amministrazioni;

se il pagamento del conguaglio dell'oblazione alla data dell'istruttoria della

pratica sia legittimo, considerato il decennio trascorso dalla data di presentazione;

se le riduzioni (un terzo per prima abitazione), di cui all'articolo 34 spettino a proprietari non residenti, alla data d'entrata in vigore della legge, nell'unità immobiliare abusiva; e se le stesse riduzioni spettino agli emigrati, non residenti, per la prima abitazione realizzata abusivamente nel paese d'origine;

se i parenti di 1° grado, ai sensi del comma 5 dell'articolo 34, possano usufruire delle riduzioni per le opere abusive allo stato rustico e quindi non abitabili;

l'opera abusiva costituita da struttura intelaiata in cemento armato, priva della relativa tamponatura perimetrata, possa essere sanabile, considerato che in effetti si tratta di struttura portante completa di copertura e quindi ultimata al rustico.

(4-04598)

RISPOSTA. — *In merito alla interrogazione in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale con nota n. 4668 del 5.12.96 ha riferito quanto segue.*

Per quanto concerne il pagamento del conguaglio dell'oblazione, la circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 142 del 6.2.1989 — riguardo al comma 6 dell'articolo 4 del d.d.l. n. 2/88 convertito nella legge n. 68/88 secondo il quale « trascorsi 36 mesi si prescrive l'eventuale diritto al conguaglio o al rimborso spettante » — precisa che tale termine decorre dal momento della presentazione della domanda di sanatoria.

Circa le riduzioni dell'oblazione, l'articolo 2, comma 37 della legge n. 662 del 23.12.1996, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 303 del 28.12.96 ha modificato il comma 14 dell'articolo 39 della legge n. 724/1994 estendendo la riduzione dell'oblazione relativa all'alloggio abusivo destinato a prima abitazione principale del proprietario residente all'estero.

Circa il quesito di cui al punto 3 dell'atto ispettivo la Circolare del Ministero dei lavori Pubblici n. 2241/UL del 17 giugno 1995 (Cap. 5 punto 5.3) precisa che non

possono usufruire della riduzione di 1/3 dell'oblazione riservata alla prima abitazione soggetti che usufruiscono dell'opera abusiva come prima abitazione, ma a titolo diverso della proprietà (locazione — uso — abitazione ecc.) anche se legati al proprietario da vincoli di parentela: né può chiedere tale beneficio il proprietario di uno o più alloggi che li abbia destinati a « prima abitazione » di parenti in primo grado.

Per quanto riguarda l'ultimo quesito, la Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 2241/US del 17 giugno 1995 al Cap. 2 n. 2.2 precisa al riguardo che « il manufatto realizzato deve essere tale da definire la volumetria da sanare. L'edificio deve essere completato nelle parti strutturali, ivi inclusa la copertura e può essere soggetto ad interventi di completamento funzionale a prescindere dalla tecnologia utilizzata ».

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MANZATO e SAONARA. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

la strada statale 10 « Padana Inferiore », importante asse viario e di collegamento interregionale, è stata chiusa al traffico veicolare e pedonale con ordinanza n. 145, in data 14 ottobre 1996, a firma del responsabile del compartimento regionale per la viabilità del Veneto;

il provvedimento si è reso necessario in seguito ad un incidente stradale che ha gravemente danneggiato l'edificio — successivamente crollato — sito in fregio alla statale al chilometro 368+600 in località Motta di Este (PD);

il traffico diretto a Mantova conseguentemente è stato deviato al bivio di Monselice lungo la strada statale 16 « Adriatica » per Solesino e quindi lungo la strada provinciale Solesino, S. Elena, Este (strada provinciale 42 « Pisana ») e viceversa, causando una serie impressionante di disagi e decine di incidenti con due morti e dieci feriti in soli due giorni;

la situazione creatasi ha nuovamente richiamato l'attenzione dei cittadini, degli operatori economici e degli amministratori locali sulla carenza di infrastrutture viarie e sulla inadeguatezza della strada statale 10, non più in grado di sopportare un traffico di veicoli commerciali e privati assolutamente abnorme rispetto alla sezione stradale;

i centri abitati, attraversati dalla statale, sono invasi quotidianamente dal passaggio di oltre 22 mila veicoli e numerosissime sono le rimostranze dei cittadini tanto che il sindaco di Cerea (VR) ha disposto la chiusura al traffico pesante nel centro abitato con un provvedimento non gradito agli operatori economici e agli autotrasportatori, ma che indica la inderogabile necessità ed urgenza di porre mano ad un progetto complessivo di riordino e di ammodernamento della viabilità insistente sulla direttrice Est-Ovest;

la provincia di Padova ha realizzato da alcuni anni un primo tratto della nuova « Padana Inferiore » che collega la strada statale 309 Romea con la città di Monselice;

la prosecuzione della nuova strada statale 10 della quale già esiste un progetto di massima registra il concorde consenso dell'amministrazione provinciale e delle amministrazioni locali interessate;

la regione Veneto, riconoscendo la vitale importanza di tale arteria, anche per lo sviluppo economico di un'area che ha spesso sofferto di marginalità ha assunto l'onere finanziario della redazione del progetto esecutivo di uno stralcio per il tratto Monselice-Este ed ha incaricato il professionista;

con delibera n. 46 del 18 giugno 1996, la direzione centrale ANAS ha approvato lo stanziamento di 55 miliardi per detto stralcio, nell'ambito del programma dei lavori appaltabili nel corso dell'anno 1996;

risulta agli interroganti che vi sono stati dei ritardi nella redazione del pro-

getto esecutivo la cui consegna non è prevista prima della fine dell'anno in corso —:

se sia a conoscenza della gravissima situazione verificatasi per la chiusura della strada statale 10 « Padana Inferiore »;

come preveda di affrontare l'eventuale emergenza viaria che si determinerebbe se tutti i sindaci dei comuni attraversati dalla statale 10 decidessero di salvaguardare i centri abitati, chiudendoli al traffico pesante, come ha fatto il sindaco di Cerea e, come hanno più volte ipotizzato i sindaci dei comuni della provincia di Padova;

se non ritenga opportuno disporre congrue verifiche nell'ambito dei suoi poteri nella conferenza Stato-Regioni, al fine di mantenere inalterato il finanziamento previsto nella già ricordata delibera Anas. (4-04632)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'ANAS con nota n. 2109/2187 del 22.11.96 ha riferito quanto segue.

La chiusura al traffico della SS. n. 10 « Padana Inferiore » al Km. 368+600 è stata necessaria per consentire il consolidamento di un fabbricato in località Motta d'Este (Pd) reso pericolante da un grave incidente stradale ed è stata limitata all'effettivo tempo di esecuzione dei lavori e cioè dalle ore 7.00 del 14.10.1996 alle ore 17.00 del 22.10.1996.

Inoltre, l'incidente che ha causato la morte di due persone è avvenuto su una strada non compresa nel percorso alternativo segnalato dal competente Compartimento di Venezia.

In seguito alla riunione del 26.1.1996 a cui hanno partecipato il Capo Compartimento dell'ANAS, i rappresentanti degli Enti locali interessati alla variante alla SS. 10, funzionari della provincia di Padova e della Regione Veneto, si è deciso di procedere alla stesura di un progetto esecutivo di un lotto funzionale comprendente il collegamento Monselice-Est 1° Lotto 2° stralcio e del 2° Lotto (collegamento della attuale SS. 10 fino alla località Pra a sud di Este) con realizzazione di una strada con sezione tipo IV CNR-10,50 ml. di larghezza della carreggiata.

La Regione Veneto ha incaricato un professionista per la redazione del progetto esecutivo sulla base di tutta la documentazione necessaria alla predisposizione dello stesso (elenco prezzi, Capitolato Speciale di Appalto etc.) documentazione che, peraltro, è già stata messa a disposizione dal competente Ufficio compartimentale.

L'ANAS ha precisato infine che la variante di Monselice-Este è stata inserita nella proposta di programma Triennale 1997/1999 (redatta con la Regione Veneto) per un importo di 65 mld ed è stata compresa sotto la voce « interventi per il potenziamento delle principali direttrici ».

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MARTINELLI. — *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

la legge 2 maggio 1990, n. 102, « Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, nonché della provincia di Novara, colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987 », dispone lo stanziamento di fondi per il riassetto idrogeologico, la ricostruzione e lo sviluppo delle aree colpite dagli eventi alluvionali dei mesi di luglio e agosto 1987;

con successivi provvedimenti, la legge succitata è stata rifinanziata, fino ad arrivare alla manovra finanziaria per l'anno 1997, che conferma gli stanziamenti sino all'anno 2000;

il decreto-legge 20 giugno 1996, n. 323, convertito in legge 8 agosto 1996, n. 425, « Disposizioni urgenti per il risanamento della finanza pubblica », dispone che i capitoli di spesa già previsti e non utilizzati vengano riassorbiti dallo Stato ed utilizzati per altre finalità;

per l'anno 1995 risultano non ancora impiegati, a causa della mancata prestazione dei progetti operativi, ben 145,5 mi-

liardi di finanziamento pubblico destinati alla Valtellina dalla legge n. 102 del 1990;

l'eventuale perdita dei residui 1995 metterebbe in grave pericolo il processo di ricostruzione e lo sviluppo delle aree colpite dagli eventi calamitosi;

l'amministrazione regionale, attraverso il comitato per la legge Valtellina, rappresenta il diretto interlocutore con il ministero del bilancio per la gestione dei fondi stanziati dalla legge n. 102 del 1990 —:

se i residui 1995 destinati alla ricostruzione ed allo sviluppo della Valtellina siano ancora disponibili per le loro funzioni originarie;

in caso di risposta negativa, se non sia opportuno prevedere un'apposita deroga alle disposizioni di legge per consentire l'intero utilizzo della somma stanziata per l'anno 1995. (4-04404)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione in oggetto, precisando che le somme di cui al 3° capoverso dell'atto ispettivo sono state destinate a diversi Enti Pubblici tra i quali lo Stato, si comunica che il Magistrato per il Po, interpellato in merito dallo scrivente, ha riferito che degli stanziamenti per lo sviluppo della Valtellina, solo una prima quota di competenza è già stata impegnata per il varo di una serie di opere, rimanendo un residuo di poche decine di milioni e, i finanziamenti previsti nella seconda quota, appartenenti al cap. 7752, sono stati rastrellati a seguito dei noti eventi alluvionali e, pertanto, l'Istituto non è riuscito a portare avanti il loro utilizzo per l'originaria funzione.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MIGLIORI. — *Ai Ministri per l'ambiente e dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

la frazione di San Donnino del comune di Campi Bisenzio (Fi) è attraversata da un complesso sistema idrico e corsi

minori, esistenti nella cosiddetta piana di Sesto Fiorentino, già in un recente passato oggetto di pesanti eventi alluvionali;

tra i corsi d'acqua risulta particolarmente pericoloso il cosiddetto fosso Macinante, che attraversa la frazione di San Donnino nella sua parte finale, prima di gettarsi nelle acque del Bisenzio;

tale fosso è, in tale zona, totalmente sprovvisto da anni di qualsiasi tipo di manutenzione, essendosi — tra l'altro — particolarmente innalzato il letto di tale corso d'acqua;

nel 1992 furono rialzati e pareggiati gli argini del fosso Macinante, creando, di fatto, una eventuale doppia cassa di espansione, una delle quali rappresentata proprio dall'abitato di San Donnino;

prossime realizzazioni di insediamenti urbanistici significherebbero un probabile nuovo acuirsi delle difficoltà di gestione idrica nella piana di Sesto Fiorentino —:

quali iniziative urgenti si intendano assumere per assicurare celermente condizioni di sicurezza agli abitanti della frazione di San Donnino, provvedendo a urgenti opere di manutenzione del fosso Macinante. (4-05070)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto si precisa che le iniziative relative alla messa in sicurezza del fosso Macinante che attraversa la frazione di San Donnino prima di confluire nel fiume Bisenzio, non sono di competenza dello scrivente Dicastero, in quanto, tale corso d'acqua, risulta non tra quelli di competenza Statale, così come stabilito dal decreto ministeriale 01/12/93 di riordino delle competenze idrauliche nel bacino idrografico del fiume Arno.*

Lo scrivente, con nota pari numero e data della presente, ha comunque provveduto ad interessare del problema il Presidente della Regione Toscana, la Prefettura di Firenze ed il commissario di Governo per la regione Toscana.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MORSELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del tesoro. — Per sapere — premesso che:*

al momento del rimborso delle mensilità di deposito a fine locazione di un immobile si deve corrispondere per legge un interesse del 10 per cento;

detto tasso appare esagerato, in quanto nessun istituto di credito e tanto meno la posta o comunque qualsiasi soggetto preposto alla raccolta di pubblico risparmio offre oggi remunerazioni così elevate;

questo fa sì che molti proprietari di immobili rinuncino al deposito cauzionale, onde evitare di dover integrare di tasca propria la differenza tra il tasso corrisposto e invece quello da corrispondere;

quale sia l'opinione del Governo;

se non si ritenga di assumere provvedimenti che possano consentire un riallineamento dei tassi attivi e passivi.

(4-02350)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto si fa presente che la questione riguardante il tasso di interesse del 10 per cento annuo, dovuto al momento del rimborso delle mensilità del deposito e fine locazione di un immobile, è stata risolta dalla legge n. 662 del 23/12/1996 recante Misure di razionalizzazione della finanza pubblica che, all'articolo 2, comma 185, dispone una modifica dell'articolo 1284 c.c., stabilendo il saggio degli interessi legati nella misura pari al 5 per cento in ragione d'anno.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

MORSELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e navigazione. — Per sapere — premesso che:*

i cittadini residenti nel comune di Marzabotto, in località Sirano (Piccolo Paradiso) in data 7 giugno 1994 presentavano agli organi governativi competenti una

petizione per segnalare la pericolosità del tratto autostradale della A1 Bologna-Firenze, nel tratto sovrastante la via Val di Setta;

com'è tristemente noto, ogni giorno si verificano in loco incidenti spesso mortali;

in particolare, il tratto autostradale di Sasso Marconi ed i due, tre chilometri successivi in direzione Rioveggio sono diventati scenario di collisione tra mezzi pesanti, mettendo a repentaglio l'incolumità dei residenti che abitano lungo la strada statale della Val di Setta;

tutt'oggi non sono stati eseguiti adeguati lavori di contenimento e rafforzamento del bordo autostradale, se non il semplice ripristino del *guard - rail* danneggiato a seguito di incidenti;

la mancanza di barriere di protezione risulta indispensabile a fronte del fatto che in qualsiasi momento possono precipitare sulle abitazioni sottostanti i mezzi che transitano sulla A1 —;

se siano al corrente di quanto sopra esposto e quale sia l'opinione del Governo in merito;

quali urgenti provvedimenti si intendano assumere per eliminare il rischio di caduta dei veicoli dall'A1 sulla strada statale della Val di Setta e per quale motivo la richiesta dei cittadini presentata con una petizione oramai datata sia rimasta del tutto inascoltata, nonostante la situazione si sia ulteriormente aggravata, tanto da consigliare ad alcuni residenti di cambiare casa. (4-03795)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si rappresenta quanto segue.

La Società Autostrade S.p.A., interpellata dall'Ente Nazionale per le Strade, ha riferito, che gli interventi di riqualificazione delle barriere esistenti, realizzate sulle autostrade in concessione nel rispetto delle norme che regolano il settore, sono in corso da alcuni anni nell'ambito dei programmi della Società Autostrade per il miglioramento funzionale della rete di esercizio.

Detti programmi non sono motivati da alcun obbligo formale di leggi o norme esistenti, ma hanno seguito le necessità reali verificatesi, che qui di seguito si evidenziano.

1) *Lo stato strutturale delle eventuali opere d'arte interessate, viadotti e muri di contenimento, come la posa di barriere ad alto contenimento del tipo New Jersey in calcestruzzo presupponeva la verifica su sbalzi e travi come nel tratto appenninico in questione di non recente costruzione che non sono state progettate per il peso statico di questi parapetti.*

2) *Le necessità di scorrimento del traffico, tenendo conto delle deviazioni conseguenti ad altri lavori più urgenti dal punto di vista di affidabilità delle opere d'arte e dei periodi di elevata richiesta di trasporto connessi con la situazione locale.*

3) *Le priorità individuate in base alle entità interessate dalle barriere di sicurezza che sono: case, industrie, ferrovie, strade, ecc. nonché il tasso di incidentalità riscontrato nella tratta autostradale in esame.*

4) *Le possibilità finanziarie della Società che destina a questi interventi tutte le disponibilità in esubero della attività assolutamente non procrastinabili.*

Per quanto concerne il tratto citato nell'atto ispettivo in questione, si evidenzia che le attuali protezioni sono conformi alla normativa e che i dati relativi all'incidentalità di questa zona non evidenziano alcuna criticità risultando, ad esempio, al di sotto del tasso di incidentalità medio del tratto appenninico.

La Società concessionaria ha infine rappresentato che, nell'ambito del progetto di riqualificazione delle barriere di sicurezza, è previsto nel piano aziendale un intervento di adeguamento a protezione della strada statale n. 325 «della Val di Setta» sul bordo laterale in carreggiata sud, tra le progressive chilometriche 207+500 e 208+800. Il progetto, in fase di ultimazione, prevede la posa in opera di barriere New Jersey in calcestruzzo e in acciaio sul semiviadotto De Maria.

Detti lavori, dopo l'effettuazione della fase di affidamento ad idonea Impresa, sono previsti tra il 1997 e il 1998.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

NOVELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:*

i lavori sulla strada statale n. 23, nel tratto Ulzio-Cesana, sono stati interrotti dall'impresa appaltatrice a seguito di indagini della magistratura;

da parte dell'Anas non si è ancora provveduto a sostituire l'impresa che ha totalmente abbandonato il cantiere;

dal 2 febbraio 1997 al Sestriere avranno luogo i campionati del mondo di sci;

il tratto Ulzio-Cesana della strada statale n. 23 risulta di vitale importanza per la viabilità di tutta la zona interessata alla manifestazione sportiva —:

quali iniziative urgenti si intenda adottare al riguardo. (4-05574)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS, precisando che l'interruzione dei lavori in questione è stata causata da intervenute difficoltà economico-finanziarie dell'impresa SACIS e non da indagini della magistratura, comunica che il Compartimento di Torino, stante la situazione sopra descritta, ha attivato la procedura per la rescissione in danno dal contratto d'appalto e, al fine di garantire la sicurezza del traffico, ha predisposto le perizie e l'appalto per la fornitura e posa di barriere di sicurezza ed esecuzione di segnaletica, i cui lavori sono stati da tempo consegnati.*

Lo stesso Ente, in considerazione del fatto che la gara relativa ai lavori di pavimentazione e sistemazione delle scarpate di lire 900.000.000 è andata deserta, supplirà a tali interventi per le urgenze immediate, attraverso l'estensione di lavori di ordinaria manutenzione già affidati, per i quali l'impresa ha già dato la piena disponibilità, garantendo la presenza costante in loco di

mezzi operativi. All'uopo, il menzionato Compartimento ha disposto il rimessaggio dei mezzi presso la sede della squadra manutentoria di Oulx.

Infine l'NNAS informa che lungo le pendici dell'intero tratto stradale sono stati disposti dei punti di monitoraggio geologico, con lettura dei dati settimanale, al fine di rilevare eventuali anomalie e intervenire con immediatezza evitando, per quanto possibile, blocchi alla circolazione e garantendo le condizioni di sicurezza.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

da lungo tempo vi è oramai in Trentino una situazione insostenibile riguardo alla viabilità. A questo proposito, l'interrogante ha già presentato un'interrogazione che aveva per oggetto la strada statale n. 43 della Val di Non. Un'altra situazione preoccupante, anch'essa riguardante lavori di completamento, è quella della variante alla strada statale n. 239 di Madonna di Campiglio;

il progetto iniziale prevedeva una galleria di milleottocento metri di lunghezza e due svincoli di raccordo alle estremità;

i lavori sono stati appaltati nel 1991 ma, per imprevisti di origine geologica sopravvenuti durante lo scavo, si è presentata la necessità di modificare le metodologie;

questo ha comportato un notevole aumento dei costi rispetto al progetto originario, redatto dall'Anas, che prevedeva uno stanziamento di 38.717.000.000 di lire;

la perizia di variante in corso d'opera ha comportato l'esecuzione di soli ottocento metri di galleria e lo stralcio dei restanti mille metri e dei due svincoli. Per questi lavori è stato redatto da parte dell'Anas il progetto di completamento, per un importo di circa 45 miliardi di lire;

il sindaco del comune di Pinzolo, sul cui territorio insiste la galleria, ha sollecitato recentemente, con una lettera in-

viata nel mese di ottobre 1996 (dd. 4 settembre 1996), un intervento affinché venga applicato l'articolo 7 del decreto-legge n. 495 del 1996 anche per la variante alla strada statale n. 239 di Madonna di Campiglio;

il mancato completamento dell'opera danneggia notevolmente l'ambiente: il traffico veicolare produce un inquinamento inaccettabile, anche dal punto di vista acustico, oltre che, naturalmente, atmosferico. La quantità di veicoli presenti all'interno del centro abitato, oltre a quanto suddetto, espone gli abitanti e gli ospiti a notevoli rischi per l'incolumità personale, oltre che sottoporli a disagi dovuti alle interminabili attese in coda;

il mancato completamento di quest'opera comprometterebbe lo svolgimento dei campionati mondiali di « *snow board* », già assegnati per l'edizione 1999 a Madonna di Campiglio —:

se siano state attivate tutte le procedure di cui all'articolo 7 del decreto-legge n. 495 del 29 settembre 1996;

se non ritenga che la salute dei cittadini e la qualità della vita vadano salvaguardate;

se non ritenga grave ed inaccettabile che lavori appaltati nel 1991 siano ben lungi dall'essere ultimati;

se non reputi importante che i lavori vengano sollecitamente portati a compimento, in considerazione della loro necessità — sia per l'organizzazione che per un fattore di immagine — per i campionati mondiali di « *snow board* », che si terranno a Madonna di Campiglio nel 1999.

(4-05252)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 2614/2665 del 21.1.97 ha comunicato quanto segue.*

I lavori di costruzione della variante alla strada statale n.239 in località Madonna di Campiglio (Km. 16+500-19+000) sono stati esaminati dalla apposita Commissione per

la definizione del contenzioso in materia di opere pubbliche ex articolo 7 del DL. n.495/96.

Dopo tale verifica l'ANAS ha ritenuto di accogliere la proposta di riavviare la procedura per l'affidamento e l'esecuzione delle citate opere.

Il relativo progetto è, al momento, in fase di rielaborazione per sopravvenute esigenze tecniche presso il Compartimento ANAS di Bolzano competente per territorio.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

PAGLIUCA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che all'interrogante risultano i seguenti fatti:

a seguito di finanziamento pubblico ricevuto e ai sensi della legge n. 457 del 1978 il comune di Melfi assegnava alla cooperativa « L'amicizia » un'area di 1425 metri quadrati, stipulando apposita convenzione in data 5 agosto 1980, registrata al protocollo degli atti del comune il giorno 11 settembre 1980;

nella convenzione è stabilito che la cooperativa suddetta doveva realizzare un piano costruttivo, che prevedeva la realizzazione di quattordici alloggi nel rispetto degli *standard* previsti dalla legge n. 457 del 1978;

sembra che la cooperativa, in fase di costruzione, abbia commesso una serie di abusi edilizi, violando le disposizioni normative vigenti, occupando, tra l'altro, 1632 metri quadrati di suolo pubblico destinato a piazza;

a seguito di un esposto da parte di un cittadino, il comando dei vigili urbani e l'ufficio tecnico, sono stati costretti ad eseguire accertamenti;

sulla base degli accertamenti sono stati riscontrati gravi abusi edilizi, nonché violazioni della legge n. 457 del 1978, ed il sindaco di Melfi è stato costretto ad emettere ingiunzione di demolizione;

la convenzione stipulata tra il comune e la cooperativa prevede, all'articolo 7, la decadenza della concessione dell'area qualora la cooperativa realizzi opere edilizie gravemente difformi da quelle previste dal progetto o si verifichino modifiche negli scopi istituzionali della cooperativa, oppure la cooperativa ponga in essere atti che in modo diretto o indiretto compromettano le finalità pubbliche e sociali per le quali l'insediamento residenziale è stato realizzato. Sembra che tutte queste clausole siano state violate;

tra l'altro, non sono stati portati all'attenzione del consiglio comunale i fatti, disattendendo l'applicazione dell'articolo 7 della convenzione; la cooperativa ha, anzi, presentato domanda di condono edilizio, illegittimo perché viola il contratto stipulato tra comune e cooperativa;

nel settembre 1985 venivano assegnati gli alloggi ai soci della cooperativa « L'Amicizia » e nel settembre 1993 veniva sciolta la cooperativa;

in data 5 dicembre 1995 veniva notificata ingiunzione in solido al sindaco di Melfi per il pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico per un importo di duecentosessanta milioni di lire;

è, dunque, da registrare un comportamento omissivo da parte del sindaco di Melfi che appare in totale conflitto di interesse con il comune stesso;

ad avviso dell'interrogante, sarebbe necessario verificare se il sindaco medesimo abbia commesso eventuali violazioni in proposito —:

quali iniziative intenda adottare il Governo per fare chiarezza sull'intera vicenda. (4-04924)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale di questo Ministero, sulla base di quanto riferito dal Comune di Melfi e dalla Prefettura di Potenza, comunica quanto segue.*

La cooperativa « L'Amicizia », a seguito di assegnazione di un suolo per la realiz-

zazione di un fabbricato di edilizia convenzionata stipulava in data 5.8.1980 con il Comune di Melfi un'apposita convenzione. In detta convenzione all'articolo 7 veniva stabilita l'estinzione del diritto di superficie qualora la cooperativa « L'Amicizia » avesse realizzato opere edilizie difformi da quelle previste nel progetto.

I Vigili Urbani del Comune di Melfi accertavano con verbale n. 36 del 3.6.1994 alcune infrazioni alle norme urbanistiche da parte della cooperativa in parola, ed inoltravano l'ingiunzione di demolizione in data 24.6.1994 notificata ai Soci della Cooperativa in data 8.7.1994 seguita da una ulteriore diffida di demolizione in data 2.6.1995.

A seguito di ciò la cooperativa presentava istanza di condono edilizio in data 28.2.1995 relativo al cambio di destinazione di uso dei locali a piano terra, adibiti a deposito artigianale. Al riguardo bisogna precisare che in data 28.3.1986 la cooperativa aveva presentato un'altra istanza di condono edilizio per la diversa destinazione d'uso di una unità immobiliare precedentemente destinata ad attività sociali e poi destinata ad alloggio.

Venivano pertanto sospese le azioni amministrative in attesa dell'esito sulla condonabilità delle opere di cui alle due istanze di condono a tutt'oggi in corso di istruttoria.

In data 5.12.1995 il Comune ingiungeva ai Soci della cooperativa il pagamento di L. 280 milioni, quale tassa di occupazione di un'area comunale libera esistente tra i rispettivi edifici della Cooperativa e la limitrofa piazza per gli anni 1992-93-94. L'area anzidetta era stata restituita al Comune, in data 2.6.1995.

Contro l'ingiunzione di pagamento succitato i Soci della Cooperativa proponevano ricorso al T.A.R. Basilicata che con ordinanza n. 181/1996 sospendeva il provvedimento stesso. A tutt'oggi si è in attesa della sentenza.

Eventuali provvedimenti potranno essere adottati dall'Amministrazione Comunale dopo la definizione delle domande di condono e dopo la sentenza del T.A.R.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

da anni le popolazioni venete interessate chiedono che venga completata l'autostrada A-31 che dovrebbe congiungere la provincia di Vicenza al Trentino;

a tale progetto si oppongono sia alcune forze politiche, quali i Verdi, sia la provincia di Trento, che sta facendo letteralmente ostruzionismo attivo a tale opera;

tale opera è invece oltremodo necessaria, trattandosi del naturale completamento di una rete viaria nata proprio per congiungere le diverse realtà regionali;

in un'Italia che si avvicina al Duemila, con un sistema viario che deve integrarsi addirittura a livello europeo, pare incredibile che esistano resistenze ed aperte contrarietà ad opere tanto elementari —:

quali iniziative intende intraprendere per permettere il completamento dell'opera indicata. (4-01236)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ufficio Speciale per le Autostrade di Bologna con nota del 7.11.96 ha comunicato che la Società Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova in data 28.2.96 ha inviato all'ufficio stesso il progetto di prolungamento dell'Autostrada A31, ai fini del rilascio del « nulla osta di validità tecnica ».*

Detto progetto riguardava principalmente il completamento a Nord dell'Autostrada A/31 Valdastico ed il relativo collegamento con l'Autostrada A/22 « Brennero-Modena », tra le stazioni di Rovereto Nord e Trento, per un importo presuntivo di lire 1.690.000.000.

Il predetto Ufficio di Bologna, a seguito di istruttoria tecnica di rito, ha trasmesso il citato progetto alla Direzione Generale dell'ANAS in data 5.4.96 per i successivi provvedimenti di competenza.

La stessa Direzione con nota del 14.8.96 e successivamente in data 16.9.96 ha richiesto alla Società Concessionaria chiarimenti

in merito alla sospensione di istruttoria sorta a seguito di una proposta alternativa progettuale.

La Società Concessionaria con nota del 31.10.96 ha chiarito che, a seguito di difficoltà sollevate da Enti Locali ha dovuto chiedere la sospensione dell'istruttoria di VIA (Valutazione Impatto Ambientale), al fine di proporre una soluzione progettuale alternativa, volta a minimizzare l'impatto ambientale nella valle dell'Adige.

Tale sospensione è stata ratificata dal Ministero dell'Ambiente con nota del 16.5.96.

La stessa Società ha precisato che, sulla base di valutazioni preliminari, è emersa l'opportunità di adottare una soluzione in variante. Tale scelta prevede un tratto di circa 3 km. di autostrada tracciata quasi interamente in galleria e comporta di conseguenza lo sbocco della galleria di valico in località « Murazzi » poco più a Nord della posizione in località Besenello prevista dal progetto iniziale, con un importo aggiuntivo delle opere valutato in circa L. 50 miliardi.

Per detta variante non è stata svolta alcuna attività progettuale né sono state avviate nuove istruttorie.

Ciò anche per il divieto posto dall'articolo 18/bis della legge 16.10.1975, n.492 che così recita: « Fermo restando il disposto dell'articolo 11 della legge 28.4.1971, n. 287 è altresì sospesa la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorché assentiti amministrativamente ».

Si fa presente che la risposta fornita dall'ANAS è analoga a quella data dall'Ingegner designato per l'accertamento.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

nella zona di Labaro e Prima Porta a Roma esistono ampie zone soggette a rischio di esondazione del fiume Tevere e di alcuni corsi d'acqua;

numerose sono state le segnalazioni e le denunce in ordine alla pericolosità della situazione;

risulta indispensabile ed urgente la realizzazione di adeguate opere di difesa idrica;

il Ministro dei lavori pubblici — Autorità di Bacino del fiume Tevere ha elaborato il « progetto di piano di bacino — primo stralcio funzionale — aree soggette a rischio di esondazione nel tratto del Tevere comprese tra Orte e Castel Giubileo », ed in tale progetto sono previsti anche i necessari interventi per le zone di Prima Porta e Labaro (comune di Roma) —:

se e quali interventi intendano assumere a difesa dei quartieri di Prima porta e Labaro (comune di Roma) dal rischio di esondazione;

se non intendano affrettare e favorire l'iter relativo al progetto di piano di bacino in questione. (4-04915)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, la competente Autorità di Bacino del Fiume Tevere ha comunicato che nell'ambito degli interventi previsti dal Piano Stralcio PS1 risultano inclusi quelli riguardanti le zone di Labaro e Prima Porta.*

Tali interventi di cui esistono già i progetti redatti dall'Ufficio Speciale del Genio Civile per il Tevere e l'Agro Romano saranno finanziati non appena sarà approvato il Piano stesso e allorquando saranno rese disponibili in una successiva legge finanziaria le risorse necessarie, così come prevede la legge 183/89.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

sul *Bollettino Ufficiale* della regione Campania (Burc) del 2 settembre 1996 sono state pubblicate le graduatorie dei progetti approvati per le annualità 1995-1996 del Programma operativo Fesr 1995-1999;

tali graduatorie prevedono al primo posto della Misura c/o Azione 1 il progetto numero 100, proposto dalla Società autostrade meridionali Spa, avente per oggetto l'ammodernamento e l'adeguamento della rete autostradale e dei relativi svincoli dell'Autostrada Napoli-Pompei-Salerno, per un importo complessivo di cofinanziamento richiesto di quarantacinque miliardi e duecentoventi miliardi di lire;

tale progetto prevede due interventi di grande impatto ambientale, fortemente osteggiati da molti cittadini interessati: il mega-svincolo di Torre del Greco e l'allargamento delle corsie nel tratto che attraversa il comune di Portici:

nel primo caso si tratterebbe in particolare di realizzare una mega-struttura di cemento ed asfalto in una delle località più belle paesaggisticamente del comune di Torre del Greco ed in un'area in cui insistono coltivazioni pregiate, quali, ad esempio, quelle della floricoltura, una delle attività agricole più redditizie in termini economici ed occupazionali della provincia di Napoli. Tale progetto trova la ferma opposizione dei lavoratori impegnati in floricoltura. Esistono valide alternative a tale svincolo. Il progetto in questione comporterà, invece, la successiva realizzazione di varie altre strade di collegamento con il centro cittadino, con la conseguente devastazione di gran parte del residuo territorio agricolo torrese, in un'area, peraltro, soggetta a vincolo della legge n. 431. L'opera prevista, in pratica, sfiorerà i balconi e le finestre di edifici preesistenti, oltre a cancellare vaste superfici di parchi alberati privati, con gravissimo danno per la salute dei residenti, che si troverebbero direttamente esposti a respirare — ventiquattro ore su ventiquattro — ossido di azoto, ossido di carbonio, benzene, piombo, anidride carbonica ed altri particolari « oltre al rumore costante », tutti ai massimi livelli di concentrazione, e comunque superiori di molto a qualsiasi limite preventivo per la salute umana. In zona si è anche formato un attivo comitato contrario a tale progetto —:

se il progetto sia corredato della valutazione di impatto ambientale;

in caso affermativo, quali misure di minimizzazione si prevedono nei casi sopra accennati;

se possa accedere al cofinanziamento Fesr un'opera che comporta gravi danni alla salute dei cittadini, all'ambiente naturale, al paesaggio ed all'economia delle località interessate;

quali iniziative intendano assumere per evitare l'ulteriore devastazione ambientale del territorio vesuviano;

se non si intendano valutare ipotesi di viabilità alternative, largamente praticabili, che siano davvero capaci di decongestionare il traffico locale con un basso impatto ambientale. (4-05443)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, l'ANAS ha reso noto che la Giunta regionale della Campania ha ritenuto di inserire nel Bollettino Ufficiale del 2.09.1996 il programma presentato dalla Società SAM comprendente una prima parte di interventi facenti parte del più vasto programma di ammodernamento ed adeguamento della sede autostradale e degli svincoli della A3 Napoli-Pompei-Salerno. Il contributo di cofinanziamento complessivo è pari a L. 45.220.000.000.*

Tra gli interventi proposti dalla citata società rientra il nuovo svincolo di Torre del Greco Nord, ma non risulta alcun intervento che interessi il tratto autostradale ricadente nel Comune di Portici. Inoltre il nuovo svincolo è reso necessario dalla inadeguatezza dell'attuale ingresso in autostrada che ha caratteristiche geometriche e stradali tali da non risultare più adatte alle necessità di traffico.

La Società concessionaria SAM ha precisato che:

il previsto intervento non ricade in aree protette;

il progetto ha seguito pienamente il necessario iter autorizzativo ed ha conseguito il previsto nulla osta del Ministero dell'Ambiente.

Non risulta, infine, all'ANAS che l'opera prevista possa sfiorare balconi e finestre, in quanto la stessa è ubicata in un'area a densità di popolazione non elevata. Al contrario, l'ANAS fa presente che detto svincolo sarà ben collegato con la ordinaria viabilità mediante il semplice adeguamento e completamento della viabilità già esistente in zona.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

RICCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del bilancio, dei lavori pubblici e delle risorse agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere:

se, in riferimento allo stanziamento di 6.500 miliardi per il Mezzogiorno deliberato dal Cipe per interventi infrastrutturali, intendano finanziare la diga di Piano dei Limiti del consorzio di Capitanata, con sede in Foggia. Le realizzazioni del progetto esecutivo, che trovasi presso l'ufficio dighe del ministero dei lavori pubblici, oltre a fronteggiare la presente disoccupazione locale, consentirà l'adozione di colture intensive con la creazione di ulteriori posti di lavoro. (4-02342)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto i relativi elementi di risposta sono stati forniti dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri — Servizio Nazionale Dighe, dal Provveditorato alle OO.PP per la Puglia e dall'Ufficio Legislativo del Ministero del Bilancio e della P.E.*

A tal riguardo si fa presente che nel quadro del programma di irrigazione del proprio comprensorio esteso per circa 67.000 ha, il Consorzio per la bonifica della Capitanata — con sede in Foggia — realizzò negli anni '60 la diga di Occhito sul f. Fortore.

Successivamente, esigenze di approvvigionamento potabile resero necessario che parte delle acque invase ad Occhito venissero dirottate, previa potabilizzazione, per gli usi civili.

Allo scopo, quindi, di ripristinare i volumi destinati all'irrigazione, nonché per incrementare le disponibilità idriche com-

plessive il suddetto Consorzio ottenne finanziamenti dagli organismi dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno per la redazione del progetto di massima e poi di quello esecutivo per la realizzazione di uno sbarramento in materiali sciolti, sempre sul f. Fortore, a valle della diga di Occhito in loc. Piano dei Limiti.

Nel nuovo invaso si accumulerebbero:

gli eventuali sfiori della diga di Occhito;

i deflussi relativi all'interbacino tra le due dighe;

le portate derivate, mediante traversa di captazione e galleria di gronda, dal limitrofo Vallone S. Maria.

Il progetto esecutivo in questione, datato settembre 1987, a firma del Prof. Ing. Carlo Lotti e collaboratori, è stato esaminato dalla IV sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'adunanza del 26.10.1989. Il relativo parere, emesso con il voto n. 559, nel considerare il progetto come meritevole di approvazione, ne subordinava però la realizzazione all'ottemperanza di alcune prescrizioni, per la cui verifica si delegava il Servizio Dighe.

Con nota n. 12754 del 29.10.1993, il Provveditorato regionale alle OO.PP. per la Puglia ha trasmesso al Servizio Dighe il progetto esecutivo, datato marzo 1990, aggiornato in ottemperanza alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Il progetto aggiornato è stato esaminato dal Servizio Dighe (con risultanze dell'istruttoria consegnate in apposita relazione del luglio 1994) che lo ha ritenuto solo parzialmente rispondente alle prescrizioni a suo tempo operate e ha quindi disposto per ulteriori indagini ed integrazioni.

Sono attualmente in corso di elaborazione le integrazioni progettuali richieste.

Per quanto, invece, concerne il finanziamento il Ministero del Bilancio ha reso noto in primo luogo la necessità di individuare il soggetto competente, amministrazione centrale o regionale, a selezionare i programmi di mantenimento e sviluppo della base produttiva ed i progetti di intervento infrastrut-

turale in grado di risolvere i nodi che ostacolano la crescita del settore considerato o dell'area ai fini dell'applicazione della delibera CIPE 12.07.1996 concernente il riparto delle risorse recate dal decreto-legge 344/96 a favore delle aree depresse.

Il Ministero del Bilancio, inoltre, fa presente che le disponibilità sono notevolmente inferiori ai 6.500 mld. cui fa riferimento l'interrogante. Nella richiesta delibera del 12 luglio 1996 il CIPE ha infatti, proceduto ad accantonamenti pari al 35% delle risorse derivanti dai mutui di cui al citato decreto-legge n. 344/96 (calcolate, in via di larga approssimazione, in 10.000 mld.) per le esigenze di cui ai punti 1 e 2; mentre nella successiva seduta dell'8 agosto 1996, a fronte di un fabbisogno rappresentato per oltre 8.000 miliardi di lire, ha destinato complessivamente un'ulteriore quota (pari al 35%) alle varie linee di intervento specificate al punto 3. La « restante quota » destinata al finanziamento dei programmi e progetti di intervento di cui al punto 4 è quindi quantificabile in circa 3.000 mld..

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

in data 10 ottobre 1996, è stata interrotta al traffico la variante, a scorrimento veloce alla strada statale n. 18 nel tratto (una decina di chilometri) compreso tra le uscite di Vallo Scalo e Vallo della Lucania;

la chiusura, dovuta a sopravvenuta inagibilità della galleria ubicata in località « Pattano », è stata causata dal distacco, dalla volta della stessa, delle canalette per la raccolta dell'acqua;

la suddetta strada, la cui manutenzione è affidata alla provincia di Salerno, ancorché di costruzione recente, è stata più volte in passato soggetta a chiusura per analoghi motivi;

l'ultima sospensione al traffico è stata adottata per consentire i lavori di impianto e sistemazione delle canalette di cui oggi si lamenta il distacco;

la suddetta strada riveste importanza strategica per la circolazione viaria di un bacino di utenza molto esteso, comprendente gran parte del parco nazionale del Cilento;

l'unica alternativa a detta strada è costituita dal tortuoso percorso della vecchia statale n. 18, assolutamente non idonea a supportare il carico di traffico attuale; ciò si traduce, immediatamente, in un ingente aggravio in termini di tempo e di costi per l'intera zona, già di per sé depressa —

quali misure intenda adottare, per sanare la denunciata situazione di disagio;

se vi siano responsabilità nella direzione dei lavori, nella manutenzione o negli eventuali collaudi del suddetto tratto di strada;

se sia conoscenza di eventuali rischi per l'incolumità di cose e persone corsi in passato dagli automobilisti nel percorrere la citata galleria. (4-05352)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade fa presente che la strada a scorrimento veloce, variante alla SS.18, nel tratto compreso tra le uscite di Vallo Scalo e Vallo della Lucania, esula dalla competenza dell'Ente stesso, in quanto l'arteria è stata costruita dall'Amministrazione Provinciale di Salerno, che ne ha curato e cura attualmente la manutenzione.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

la realizzazione del progetto di costruzione del tratto in nuova sede Fontaniva-Cittadella della S.S. 53, nella provincia di Padova, è diventata improcrastinabile per la risoluzione di problemi legati al traffico, al moltiplicarsi degli incidenti stradali e all'incremento dell'inquinamento acustico e atmosferico del centro abitato di Fontaniva;

malgrado la disponibilità dei finanziamenti sia da parte della regione che dell'Anas, il progetto sembra essersi un'altra volta arenato per la mancanza del parere favorevole del ministero dei beni culturali e ambientali;

da 18 anni ormai i cittadini di Fontaniva aspettano invano la fine di una situazione annosa e intollerabile, che mette in grave rischio la viabilità e la sicurezza stessa delle persone;

da quanto si apprende dalla stampa, la prossima manovra finanziaria prevede drastiche riduzioni dei finanziamenti assegnati all'Anas che potrebbero in gran parte interessare proprio la regione Veneto;

il Veneto, regione tra le più produttive e attualmente trainante l'intera economia del paese, risulta già pesantemente penalizzato sul piano delle infrastrutture —

quali iniziative il Ministro intenda intraprendere per salvaguardare gli interventi stradali nella regione ed evitare conseguenze drammatiche per l'economia del Veneto;

quali siano i veri motivi dei ritardi verificatisi nella realizzazione dei lavori del tratto Fontaniva-Cittadella della S.S. 53, ritardi che continuano a provocare gravi danni alla viabilità e alla sicurezza delle persone;

se il Ministro, anche nella prospettiva di una riduzione dei finanziamenti all'Anas, intenda comunque adoperarsi per appianare i nuovi problemi sorti e per assicurare la costruzione della strada, considerandola un intervento indispensabile per la viabilità della provincia di Padova;

quali siano i tempi certi entro i quali si prevede l'ultimazione dell'opera.

(4-00235)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto, si comunica che il progetto del tratto in variante della SS. 53 — Postumia tra Fontaniva e Cittadella (PD), già approvato in sede di Conferenza dei

servizi tenutasi a Roma il 10.11.95 ha ricevuto anche il parere favorevole ai fini idraulici del Magistrato alle Acque di Venezia. Quest'ultimo, ha formulato anche alcune prescrizioni tecniche ed ha richiesto altresì agli Enti territorialmente interessati di procedere ad una modesta integrazione degli atti progettuali prima dell'inizio della parte dei lavori riguardanti la prevista demolizione di una arginatura di 2^a categoria.

L'ANAS infine fa presente che non risulta più necessaria la Valutazione Impatto Ambientale considerato che, in accordo con la Regione Veneto, è stata modificata la tipologia del tratto in questione da quattro a due corsie.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

SCALIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dell'ambiente. — Per sapere — premesso che:*

dal 1993 sono stati interrotti i lavori di realizzazione dello schema idrico connesso all'invaso di Blufi;

l'interruzione dei lavori è stata determinata da una perizia di variante che ha fatto lievitare sensibilmente i costi per il completamento delle opere dagli iniziali centottanta miliardi agli attuali duecentosessanta, di cui duecentoventicinque dichiarati indifferibili;

lo schema idrico di Blufi prevedeva la realizzazione di un vaso di oltre ventidue milioni di metri cubi, a suo tempo affidata, con procedure d'urgenza, a trattativa privata, alle imprese Astaldi, Di Penta, Impresem, Vita;

alla diga si aggiunsero, su proposta delle stesse imprese, la realizzazione di due traverse sui torrenti Canna e Pomieri, nonché di una galleria di adduzione da Fosse Canne, per un importo di sessanta miliardi. Opere queste non previste in nessun piano delle acque;

anche a seguito di smottamenti, ampiamente previsti e prevedibili data la na-

tura dei terreni, si è resa necessaria la predisposizione della variante che ha comportato l'aumento dei costi;

si è spesso parlato anche di opere di recupero e qualificazione ambientale per circa trentotto miliardi, ma di queste non si conoscono i contenuti e le fonti di finanziamento;

l'unica opera finora realizzata è stata la galleria di adduzione da Fosso Canne al bacino di Blufi completata da tempo. La stessa agisce come galleria drenante, facendo così disperdere, secondo le valutazioni condotte dall'ente parco delle Madonie, circa venti litri di acqua al secondo;

si è appreso di recente che la dispersione dell'acqua è dovuta all'intercettazione di una falda profonda, del cui regime non era prevista la modifica fra le deroghe inserite nel decreto istitutivo del parco delle Madonie, che riguardavano invece la realizzazione della captazione a Fosso Canne;

la realizzazione delle traverse sui torrenti Canna e Pomieri contrasta radicalmente con la destinazione a zona « A », di riserva integrale con immutabilità assoluta del parco delle Madonie;

gravi preoccupazioni sono state espresse dai sindaci dei comuni di Castelbuono, Geraci, e Pollina per il grave pregiudizio che la captazione di acque a Fosso Canne sta causando al loro apporto idrico;

per la realizzazione del corpo diga è previsto l'utilizzo di materiali inerti per sei milioni di metri cubi, da rinvenire nelle zone vicine con un conseguente rilevante impatto ambientale. In particolare, è stata individuata una possibile cava in località Cozzo Serre Rosse, nel comune di Castellana Sicula, per la quale l'assessore per il territorio e l'ambiente, in data 5 dicembre 1995, ha concesso il nulla osta all'impianto, ai sensi dell'articolo 5 della legge regionale n. 181 del 1981, in favore della società consortile Diga di Blufi r.l.;

quasi tutti i proprietari dei terreni interessati, che si trovano a ridosso del

paese di Castellana Sicula, in zona vocata ad insediamenti residenziali stagionali, hanno manifestato la chiara volontà di opporsi alla realizzazione della cava;

appaiono del tutto privi di concretezza i progetti di recupero ambientale connessi alla realizzazione della diga. Non è chiaro se vi sia e in che cosa consista il piano per le cave di prestito, ed eventualmente da chi e come verrà effettuato il recupero ambientale dei siti;

sembra che le competenti autorità giudiziarie stiano indagando sia su possibili reati connessi all'apertura di nuove cave nella zona sia al completamento dei lavori della diga. Non è da escludere che alla prosecuzione dei lavori possano essere connessi sia precisi interessi mafiosi, in particolar modo sulla gestione delle cave, sia illeciti interessamenti da parte di esponenti delle istituzioni che nessuna titolarità hanno rispetto alla realizzazione delle suddette opere idriche —:

se siano a conoscenza di quanto in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se non ritengano di dover intervenire affinché venga abbandonato il progetto delle due traverse dai torrenti Canna e Pomieri, sia per l'esiguità dell'apporto idrico che ne può derivare, sia per l'insanabile contrasto con la regione siciliana, poiché l'area in oggetto è già stata individuata come zona «A» del parco delle Madonie, e, pertanto, rigidamente protetta;

se sia mai stato fatto uno studio-bilancio di bacino per rispondere alle gravi preoccupazioni espresse da numerose comunità madonite, che vedono messe a rischio le loro già esigue riserve d'acqua potabile;

se sia stata effettuata una valutazione d'impatto ambientale e quale concretezza e fattibilità abbiano i progetti di recupero ambientale connessi alla diga Blufi;

se ci sia e in che cosa consista il piano per le cave di prestito, ed eventualmente da chi e come verrà effettuato il recupero ambientale dei siti;

se corrisponda al vero che l'area di Serre Rosse sia stata sottoposta a vincolo paesaggistico da parte della sovrintendenza di Palermo e, in caso affermativo, se ciò non determini, ai sensi dell'articolo 7 della legge regionale n. 24 del 1991, la nullità di fatto del nulla osta rilasciato dall'assessore per il territorio all'impianto della cava;

se siano a conoscenza di recenti passaggi di proprietà di terreni interessati dalla proposta di cava. (4-04276)

RISPOSTA. — In merito alla interrogazione in oggetto la Direzione Generale della Difesa del Suolo di questo Ministero con nota n. TD/1023 del 19.11.96 ha comunicato quanto segue.

Il serbatoio di Blufi sottende le acque del bacino dell'Imera meridionale ed ha una capacità utile di 22 milioni di m³.

Esso è a servizio di una grande derivazione d'acqua ad uso potabile di alcuni Comuni delle Province di Caltanissetta e Palermo.

La domanda di concessione di derivazione, avanzata dalla Cassa per il Mezzogiorno nel 1982 prevede:

di derivare nel territorio del Comune di Petralia Sottana provincia di Palermo, dal fosso Canna, affluente del fiume Pollina (bacino 13,6 Km²) alla quota 1140 m. s.l.m., in località contrada Canale, la portata massima di 10.000 l/sec., e media di 1341/sec. e di addurre tali acque attraverso una galleria di valico dello sviluppo di 2800 m. nel limitrofo bacino dell'Imera Meridionale, restituendole alla quota 1134,4 m. s.l.m.;

di regolare i deflussi sopraindicati e gli apporti (872 l/sec) del bacino del fiume Imera Meridionale sotteso dallo sbarramento (Km² 73,2) e quindi in totale 1006 l/sec. nel serbatoio di Blufi della capacità utile di 22 milioni di m³, tra le quote di invaso 612 e 584 m. s.l.m., realizzato sbarrando con una diga di materiale sciolto la vallata del fiume Imera Meridionale 3 km. a monte della confluenza del torrente S. Giorgio;

di derivare dal serbatoio di Blufi nel territorio dei Comuni di Petralia Sottana e

Blufi provincia di Palermo alla quota minimo invaso, 584 m. slm la portata massima di 1200 l/sec e media di 678, 6 l/sec per alimentare l'impianto di potabilizzazione di Blufi e l'omonimo acquedotto;

di utilizzare le acque potabilizzate per fornire ai Comuni serviti dall'acquedotto le seguenti portate di punta (secondo le indicazioni del P.R.G.A. per l'anno 2015): Caltanissetta 192,6 l/sec; Barrafranca 39,2 l/sec; Butera 14,1 l/sec.; Mazzarino 55,3 l/sec.; Pietraperzia 34,5 l/sec.; Resuttano 51,1 l/sec.; Gela 264 l/sec.; Licata 150 l/sec.; ed in totale 800,8 l/sec.;

di fornire alla quota 584 per le esigenze della Valle del Fiume Imera Meridionale, nei periodi di magra una dotazione di 1,5 milioni di m³ annui, pari ad una portata continua di l/sec. 47,6;

di restituire nell'alveo del fiume Imera a quota 550,50 m. s.l.m. attraverso gli organi di scarico del serbatoio la portata media di 237 l/sec. non altrimenti utilizzabili.

Detta domanda è stata completamente istruita.

Nel corso dell'istruttoria di cui al T.U. sulle Acque non sono state presentate significative opposizioni. L'utilizzazione è conforme alle previsioni del P.R.G.A.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 384 del 27.9.1990 ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione di grande derivazione e dell'autorizzazione provvisoria all'inizio dei lavori ex articolo 13 T.U. 1775/1933.

Con decreto ministeriale n. 2263 del 15.11.90 l'AGENSUD è stata autorizzata all'esecuzione dei lavori relativi alle opere della grande derivazione, compreso il serbatoio.

Il progetto esecutivo della Diga Blufi è stato approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. — a norma del Regolamento sulle dighe di ritenuta —.

Le reti di distribuzione collegate al serbatoio di Blufi e l'impianto di potabilizzazione hanno ottenuto i finanziamenti previsti dalla legge 64/1986.

L'Ente Acquedotti Siciliani è responsabile dell'attuazione di dette opere e dell'invaso.

La pratica di concessione non è ancora conclusa in quanto si è in attesa di ricevere dall'Assessorato Regionale LL.PP. — Ufficio del Genio Civile di Palermo — lo schema di disciplinare da porre a base della concessione.

Con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 3.4.96 n. 2428, è stata autorizzata per il completamento della costruzione dell'invaso di Blufi la deroga a diverse leggi statali e regionali, al fine di consentire l'apertura delle cave occorrenti per la realizzazione del corpo della diga ed è stato altresì previsto, contestualmente al piano di coltivazione delle cave, anche il recupero ambientale utilizzando finanziamenti provenienti dal quadro comunitario.

Con la medesima ordinanza il Commissario governativo (nominato per fronteggiare la situazione di emergenza idrica) è stato autorizzato a porre in essere tutti i provvedimenti per il completamento, la funzionalità, la mitigazione dell'impatto ambientale e la sistemazione idraulico forestale e territoriale relativi all'allacciamento dei bacini contermini al serbatoio di Blufi al fine di completare l'intero schema acquedottistico e i lavori già finanziati e appaltati con fondi della regione Sicilia.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

SCANTAMBURLO, SAONARA e MAZZOCCHIN. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

trentatré anni fa l'Anas iniziò la progettazione della nuova strada statale « del Santo », n. 307, da Padova a Resana, per una lunghezza di circa trenta chilometri;

dopo molti anni di studi, consulenze, incertezze e rinvii, furono realizzati in tempi successivi due stralci: quello intermedio (Borgoricco-Reschigliano) e quello a sud (Reschigliano-Padova), attualmente non ancora aperto al traffico;

nel frattempo è paurosamente cresciuto il traffico lungo la strada statale

« del Santo », che attraversa i centri storici urbani di più comuni (Resana, Loreggia, Camposampiero, Campodarsego, Cadoneghe), con un tracciato talmente ristretto da essersi meritata la denominazione di « strada della morte », a causa del numero altissimo di incidenti e di vittime che vi sono avvenute e che vi avvengono;

L'Anas ha confermato più volte la disponibilità a finanziare con settanta miliardi di lire il terzo e ultimo stralcio (da Borgoricco a Resana);

l'amministrazione provinciale di Padova, su delega di Anas e regione Veneto, sta predisponendo il progetto esecutivo del terzo stralcio;

il Ministro dei lavori pubblici, in data 14 ottobre 1996, ha risposto ad un'interrogazione a risposta scritta, presentata al Senato, con nota pubblicata sul *resoconto sommario* n. 10 del 25 giugno 1996, affermando che « l'Anas precisa di avere realizzato la nuova statale del Santo » —:

se sia a conoscenza del fatto che, dopo così tanto tempo, la nuova strada statale del Santo n. 307 è realizzata soltanto per due stralci, dei quali il secondo non ancora funzionante;

se non intenda impegnarsi affinché il ministero e l'Anas mantengano come assolutamente finalizzata alla realizzazione del terzo stralcio — il cui progetto esecutivo sta per essere presentato — la disponibilità dei settanta miliardi già accantonati a tale scopo, al fine di portare finalmente a conclusione una strada tanto breve che aspetta da così lungo tempo, evidenziando pure che essa costituirà uno dei percorsi religiosi fuori della regione Lazio che moltissimi pellegrini utilizzeranno nel prossimo anno santo, per recarsi dai luoghi antoniani di Padova ai luoghi antoniani di Camposampiero. (4-05560)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS precisa che il progetto generale per l'ammodernamento della statale 307, approvato dal proprio Consiglio di Amministrazione, prevedeva la realizzazione*

di una variante all'estesa di circa 23 Km suddivisa in tre lotti. Di detti lotti, il primo, da Reschigliano di Campodarsego a S. Michele delle Badesse di circa 6 km è stato già aperto al traffico, mentre il terzo, da Padova a Reschigliano di Campodarsego di circa 8 Km. anch'esso completato, sarà aperto al transito entro il prossimo mese di maggio, una volta completate le opere complementari gestite in economia diretta.

Lo stesso Ente, relativamente al secondo lotto, da S. Michele delle Badesse all'innesto sulla statale n. 245, a Piombino Dese, di circa 9 Km, rientrando negli interventi previsti nello stralcio attuativo del Piano Triennale ANAS 1994/96 e facente parte del Piano Decennale della viabilità di Grande Comunicazione per un importo di £ 70 miliardi, fa presente che la Regione Veneto con delibera n. 3634 dello scorso agosto, ha delegato l'Amministrazione Provinciale di Padova a provvedere alla necessaria progettazione. Tale progettazione è stata recentemente sospesa a seguito di un esposto presentato da alcuni cittadini di Piombino Dese tendente allo spostamento del tracciato della nuova arteria nel suo tratto terminale.

La definizione della precitata, eventuale variazione è all'esame di tutti gli Enti Territoriali interessati dall'opera e, ad oggi, l'ANAS comunica di essere ancora in attesa di conoscere i nuovi sviluppi del progetto.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

SCARPA BONAZZA BUORA. — *Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:*

l'interrogante ha appreso dalla stampa nazionale il caso delle opere pubbliche « sospettate » dalla Corte dei conti di celare irregolarità (notizia per altro mai smentita), cinque delle quali, in particolare, riguardanti il territorio veneto, e segnatamente:

1) la costruzione della variante tra il km. 9.500 e il km. 11.500 della strada statale n. 1-bis in località Lozzo di Cadore

(importo venticinque miliardi, poi elevato a 36,9 miliardi ed assegnata a trattativa privata);

2) la costruzione della galleria della strada statale n. 346 di Cencenighe (importo di 10,3 miliardi, appalto assegnato a trattativa privata dal dipartimento Anas di Venezia dopo che il consiglio di amministrazione dello stesso ente aveva disposto la gara pubblica);

3) la costruzione del tratto della strada statale n. 51 di Alemagna, alle porte di Cortina d'Ampezzo, tra il chilometro 79 e il chilometro 100 (appalto di 28 miliardi assegnato a trattativa privata);

4) i lavori di costruzione del primo stralcio della strada statale n. 10 in prossimità di Monselice (appalto Anas di 8,5 miliardi, accresciuto con perizia di variante di ulteriori 3.1 miliardi, ed assegnato a trattativa privata a causa di « ragioni tecniche », secondo quanto spiegato dall'Anas;

5) i lavori in vario tratto della strada statale n. 249 (vari appalti assegnati a trattativa privata, « giustificata » dall'urgenza, sempre secondo la spiegazione Anas —:

se la notizia sia fondata o meno;

se sia stata aperta un'indagine atta a verificare le suddette presunte irregolarità, tenendo conto del fatto che, oltre alla formulazione dell'appalto-lavoro possono esservi delle irregolarità anche nella fase di progettazione, direzione lavori e collaudo;

se la procedura d'indagine, dato il fatto che il riserbo è già stato violato dalla stampa, tenga eventualmente conto dell'ampia possibilità di inquinamento delle prove, a suffragio in particolare della non applicabilità della trattativa privata;

se lo strumento della trattativa privata, considerato l'ordinamento vigente, sia da ritenere legittimo ed applicabile nei lavori in oggetto ed in quelli in corso d'appalto;

se corrisponda al vero, che il dipartimento Anas di Venezia abbia agito contrariamente al parere di organi superiori, quali il Consiglio di amministrazione dello stesso ente, ed ai pareri del Consiglio di Stato;

quali provvedimenti intenda infine adottare per garantire la trasparenza in relazione ai fatti ricordati e per garantire in futuro le pari opportunità nel mercato delle opere pubbliche ed il rispetto della leale concorrenza. (4-02846)

RISPOSTA. — In riferimento alla interrogazione in oggetto e facendo seguito all'ispezione disposta dal Ministro pro tempore in data 25/9/96 si invia copia della relazione conclusiva di detti accertamenti.

Gli allegati alla relazione di che trattasi, non inviati data l'entità, sono a disposizione della SV On.Le qualora reputi opportuno consultarli.

ALLEGATO

Relazione dell'ing. Ernesto Luca Iovino, direttore del nucleo operativo di Padova del magistrato alle acque, in merito agli accertamenti eseguiti presso l'Anas a seguito dell'incarico conferito dal servizio ispettivo del ministero dei lavori pubblici con nota in data 08 ottobre 1996, n.2964 di protocollo.

PREMESSE.

Con nota n. 2964- di protocollo in data 08.10.1996 il Servizio Ispettivo Sezione 1° — del Ministero dei Lavori Pubblici ha conferito allo scrivente l'incarico di esperire le opportune indagini, da effettuare mediante accertamenti diretti presso l'ANAS in merito ai fatti segnalati con l'interrogazione parlamentare presentata dall'On. Dott. Scarpa Bonazza Buora (Atti parlamentari Camera dei Deputati -allegato B ai resoconti della

seduta del 02 agosto 1996) e riguardanti le seguenti opere pubbliche realizzate dallo stesso Ente suddetto:

1) la costruzione della variante tra il km 9+500 ed il km 11+500 della strada statale n. 51/bis « di Alemagna » - località Lozzo di Cadore (importo L. 25.000.000.000= poi elevato a L. 36.900.000.000=). In merito necessita far presente che sulla fotocopia della interrogazione parlamentare inviata allo scrivente risulta trascritto « statale n. 1/bis »; deve trattarsi di mero errore di dattilografia in quanto il lavoro riguarda la strada statale n. 51/bis;

2) la costruzione della galleria della strada statale n. 346 « del Passo San Pelleggrino » in prossimità dell'abitato di Cencenighe in provincia di Belluno (importo L. 10.300.000.000=);

3) la costruzione del tratto della strada statale n. 51 « di Alemagna », alle porte di Cortina d'Ampezzo, tra il km 79+000 (Venas di Cadore) ed il km 100+000 (Zuel di Cortina) (appalto di L. 28.000.000.000=);

4) costruzione del primo stralcio della strada statale n. 10 « Padana Inferiore » in prossimità di Monselice (importo L. 8.500.000.000=, accresciuto di ulteriori L. 3.100.000.000=);

5) lavori in vari tratti della strada statale n. 249 « Gardesana Orientale » (vari appalti assegnati a trattativa privata).

In ottemperanza all'incarico ricevuto, lo scrivente ha proceduto all'esecuzione dei necessari accertamenti presso la sede del Dipartimento ANAS di Venezia, la sede della sezione staccata di Belluno dello stesso Dipartimento, nonché presso la Direzione Generale ANAS di Roma.

Conseguentemente, in base alla documentazione visionata, che si allega in copia fotostatica dell'originale, si ritiene di esporre quanto di seguito riportato.

1) costruzione dello variante tra il km 9+500 ed il km 11+500 della strada statale n. 51/bis « di Alemagna » -

località Lozzo di Cadore (importo L. 25.000.000.000= poi elevato a L. 36.900.000.000=).

Il Compartimento ANAS di Trento, previa specifica comunicazione alla Direzione Centrale Tecnica di Roma (protocollo n. 27382 del 04.12.1989, Allegato 1.01) con la quale faceva presente, tra l'altro, lo stato di complessiva instabilità del versante del monte Revis con conseguente incessante crollo di volumi rocciosi, anche di notevoli dimensioni e quantità, sul piano viabile con un insostenibile pericolo per la vita umana, ha espletato, in data 30.12.1989, una indagine esplorativa di mercato in modo da consentire l'immediato affidamento dei lavori in argomento, in attesa dell'acquisizione dei necessari pareri e sulla base di un progetto esecutivo predisposto in precedenza dal Comune di Lozzo di Cadore dell'importo complessivo di L. 40.255.200.000 di cui L. 29.7250.000.000= per lavori a base di appalto.

Il risultato della predetta gara esplorativa è riportato nell'allegato verbale di gara (Allegato 1.02) e relativa relazione integrativa (Allegato 1.03) datata 30.12.1989 (protocollo n.29630/C. 6) inviata alla Direzione Generale ANAS.

Conseguentemente il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, nell'adunanza del giorno 25.01.1990 con voto n. 33 (Allegato 1.04), ha approvato il progetto esecutivo n. 9912= del 15.12.1989, con riduzione dell'importo a L. 39.565.000.000 di cui L. 29.720.000.000 per lavori, e contestuale proposta di affidamento a trattativa privata ai sensi dell'articolo 5 - 1 comma, lettera d) - della legge 584/1977 in considerazione del carattere di estrema urgenza ed indifferibilità dei lavori, al fine di eliminare lo stato di potenziale pericolo per la transitabilità e per la vita umana.

Con lo stesso voto venne proposto anche il miglioramento del ribasso d'asta offerto in sede di gara dal 6,26% al 15,00%.

Successivamente, lo stesso Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del giorno 01.03.1990 con voto n. 287 (Allegato 1.05), riesaminò il medesimo progetto, adeguato

alle prescrizioni del Ministero per i BB.C.C.AA., approvandolo nell'importo rettificato in L. 39.570.000.000= e confermando l'affidamento dei relativi lavori a trattativa privata.

Pertanto, la Direzione Centrale Amministrativa Gestione Lavori dell'ANAS, con fonogramma in data 24.04.1990 protocollo n. 765/71/709 (Allegato 1.06), autorizzò il Compartimento ANAS di Venezia (ex Trento) alla consegna dei lavori sotto le riserve di legge.

Il Compartimento ANAS di Venezia, sezione staccata di Belluno, consegnò i lavori in data 30.07.1990 all'Associazione Temporanea di Imprese STICEA S.p.A. e VIDONI S.p.A. (Allegato 1.07).

Il relativo contratto a trattativa privata venne quindi stipulato in Roma in data 04.04.1991 (repertorio n. 20552) tra la Direzione Generale ANAS di Roma e l'Associazione Temporanea di Imprese STICEA S.p.A. e VIDONI S.p.A. con sede in Tavagnacco (Udine) per l'importo netto di L. 25.143.000.000= (Allegato 1.08).

Tale contratto venne quindi approvato e reso esecutivo, unitamente al progetto suddetto, con decreto ministeriale in data 19.06.1991 n. 1843/VE/71/709 (Allegato 1.09).

Ancora, il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nell'adunanza del 07.11.1991, voto n. 1170 (Allegato 1.10), esaminò con parere favorevole la perizia tecnica e suppletiva del progetto sopra richiamato, necessaria per esigenze geotecniche e per un miglior inserimento ambientale del tracciato stradale, per l'importo di L. 16,31 5.712.426= delle quali L. 11.800.000.000= per maggiori lavori al netto dei ribassi del 15% e del 20%. Conseguentemente l'importo complessivo delle opere risultò di L. 48.557.108.285= di cui L. 36.943.000.000 per lavori a misura al netto.

Il relativo atto aggiuntivo venne anch'esso stipulato in Roma in data 18.11.1992, repertorio n. 21293, per l'importo netto di L. 11.800.000.000= (Allegato 1. 11).

La suddetta perizia tecnica suppletiva e di variante ed il relativo atto aggiuntivo

vennero quindi approvati con decreto ministeriale in data 13.03.1993 n. 6328/71/709 (Allegato 1. 12).

Nuovamente, in data 23.10.1993 n. 141, venne redatta una nuova perizia di variante tecnica per lavori e suppletiva per le sole somme a disposizione dell'Amministrazione, sulla quale si pronunciò favorevolmente il Consiglio di Amministrazione con voto n. 1254 reso nell'adunanza del 16.12.1993.

Il conseguente 2° atto aggiuntivo venne stipulato in Roma in data 18.10.1994, repertorio n. 21841 (Allegato 1. 13).

Come già detto, i lavori risultano consegnati in data 30.07.1990, con verbale in pari data (Allegato 1. 07); gli stessi risultano ultimati in data 07.11.1994 e quindi con un ritardo di giorni 34 sul tempo utile contrattuale previsto, come risulta dal certificato di ultimazione firmato con riserva dall'Associazione Temporanea di Imprese appaltatrice (Allegato 1. 14).

Per quanto consentito dagli atti visionati i lavori medesimi risultano ancora da collaudare. Infatti la Commissione di Collaudo, nominata con delega n. 814 in data 25.10.1993 ha eseguito una sola visita in corso d'opera in data 15.11.1994 (Allegato 1. 15).

- 2) Costruzione della galleria della strada statale n.346 «del Passo S. Pellegrino» in prossimità dell'abitato di Cencenighe (progressiva 28+719) (importo L. 10.300.000.000=).

Il progetto dei lavori di costruzione della galleria della strada statale n. 346 in prossimità dell'abitato di Cencenighe (progressiva 28+719) è stato redatto dal Compartimento di Venezia, n.22 del 19.03.1990, ed è stato esaminato con esito favorevole dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nell'adunanza del giorno 26.04.1990, con voto n.436, per l'importo complessivo di L. 17.500.000.000= di cui L. 12.165.000.000= per lavori all'appalto, dei quali veniva proposto di provvedere a mezzo di licitazione privata (Allegato 2. 01).

Successivamente, a seguito di autorizzazione della Direzione Generale ANAS (nota

n. 6283 in data 25.06.1990, non rinvenuta in atti) la Direzione Compartimentale di Venezia eseguiva una indagine di mercato per « far luogo all'affidamento dei lavori » In argomento, come risulta dalla relazione in data 19.07.1990, allegata alla presente (Allegato 2. 02).

Conseguentemente, lo stesso Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza dell'11.10.1990, con voto n. 844 (Allegato 2. 04), ritenendo la sussistenza di motivi di eccezionale urgenza ed imprevedibilità, come segnalato in precedenza dallo stesso Compartimento di Venezia, con nota n. 36463 in data 25.09.1990 (Allegato 2. 03), e quindi ricorrenti le condizioni previste dall'articolo 5 -lettera d) della legge n. 584 del 08.08.1977, esprimeva parere favorevole all'affidamento dei lavori a trattativa privata con aggiudicazione all'impresa Bonifati S.p.A. - Costruzioni Generali - di Roma, con elevazione del ribasso offerto in sede di indagine di mercato dal 7,98% al 15,00%.

L'importo complessivo delle opere veniva quindi rettificato in L. 15.100.000.000= di cui L. 10.340.250.000= per lavori a misura in appalto.

Il Compartimento ANAS di Venezia, sezione staccata di Belluno, consegnò i lavori in data 06.02.1991 all'impresa Bonifati SpA. (Allegato 2. 05).

Con nota n.105/-99/709 del 04.04.1991 (Allegato 2. 06) la Direzione Generale ANAS autorizzava la stipula del contratto di appalto che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 29.05.1991, repertorio n. 20621, per l'importo netto previsto di L. 10.340.250.000= (Allegato 2. 07).

Detto contratto ed il progetto come sopra richiamato vennero quindi approvati con D.A. in data 09.08.1991, n. 2370/99/709 (Allegato 2. 08).

Successivamente, a seguito della necessità emersa in corso d'opera di spostare l'imbocco Nord della galleria, a causa di un riscontrato rischio geologico, in data 17.06.1992 vennero sospesi i lavori (Allegato 2. 09) e, in data 16.07.1992, venne redatta dal Compartimento di Venezia la perizia di variante tecnica e suppletiva n. 120 dell'importo complessivo di L. 4.150.188.773=.

I lavori vennero ripresi, limitatamente al completamento del tratto di galleria già scavato, il 16.11.1992 (Allegato 2. 10).

Il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 16.12.1992, con voto n. 1366, ritenne meritevole di approvazione la perizia suddetta per l'importo ridotto di L. 3.287.903.510 di cui L. 2.016.344.126= per maggiori lavori al netto del ribasso del 15,00% come sopra riportato. Conseguentemente l'importo complessivo delle opere venne elevato a nette L. 12.356.594.126= (Allegato 2. 11).

Visto il prolungarsi dell'iter amministrativo i lavori vennero ripresi, limitatamente alle opere da eseguirsi in sotterraneo e fino alla concorrenza dell'importo netto contrattuale già assentito, il 24.01.1994 (Allegato 2. 12).

Con decreto in data 10.03.1994 n. 1085/99/709 la Direzione Generale dichiarava i lavori di pubblica utilità nonché urgenti ed indifferibili ed autorizzava la consegna sotto riserva di legge dei maggiori e variati lavori come previsto nella perizia di variante tecnica e suppletiva n. 120 (Allegato 2. 13). I lavori vennero ripresi il 18.03.1994 (Allegato 2. 14).

Con nota n. 3633/99/709 del 21.03.1994 (Allegato 2. 15) la Direzione Generale ANAS autorizzava la stipula dell'atto aggiuntivo che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 17.06.1994, repertorio n. 21784, per l'importo netto di L. 2.016.344.126=.

La perizia di variante tecnica e suppletiva n. 120 ed il relativo atto aggiuntivo vennero quindi approvati con D.A. in data 26.08.1994 n. 3697/99/709 (Allegato 2. 16).

Ancora, in data 05.01.1995 ravvisando la necessità di apportare alcune modifiche al tracciato originario, vennero nuovamente sospesi i lavori (Allegato 2. 17) e, in data 29.05.1995 n. 57, venne redatta la seconda perizia di variante tecnica e suppletiva dell'importo complessivo di L. 650.066.981= di cui L. 324.005.866= per lavori, che fu approvata con D.A. n. 3794 del 27.03.1996 (Allegato 2. 20). Non risulta che in merito si sia espresso il Consiglio di Amministrazione. I lavori vennero ripresi il 28.06.1996 (Allegato 2. 21).

Come già detto, i lavori sono stati consegnati in data 06.02.1991, come risulta dal relativo verbale redatto nella stessa data e sottoscritto sotto le riserve di cui all'articolo 337 della legge 2248/1865 ed articolo 10 del Regolamento 350/1895 (Allegato 2. 05) e risultano ancora in corso alla data della verifica eseguita dallo scrivente. Alla stessa data risultano emessi n. 12 S.A.L. per complessive L. 12.084.371.297= per lavorazioni eseguite a tutto il 31.08.1995 (Allegato 2. 19).

Come risulta dalla lettera di revoca di nomina del 28.02.1995, protocollo n. 1840/94, della Direzione Generale, la Commissione di Collaudo risulta composta da due soli membri (Allegato 2. 18).

- 3) Costruzione del tratto della strada statale n.51 « di Alemagna », alle porte di Cortina d'Ampezzo, tra il km 79+000 (Venas di Cadore) ed il km 100+000 (Zuel di Cortina) (appalto di L. 28.000.000.000=).

In data 20.04.1991 il Direttore del Centro n. 6 del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, a seguito di specifico sopralluogo, redigeva un verbale di eccezionale urgenza; ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5 - lettera d)-della legge 584/1977, ricorrente per l'esecuzione dei lavori in argomento (Allegato 3. 01). Conseguentemente, in pari data il Capo Compartimento disponeva la immediata redazione del progetto esecutivo necessario per i lavori medesimi e l'inoltro dello stesso alla Direzione Generale ANAS per l'attivazione delle procedure di affidamento dei lavori a termini abbreviati ai sensi dell'articolo 5 predetto.

Tale progetto (n. 68 del 07.05.1991) veniva quindi esaminato con parere favorevole dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del giorno 16.05.1991, con voto n. 533 (Allegato 3. 02), poi rettificato a causa di un errore di trascrizione nell'adunanza del giorno 20.06.1991, con voto n. 735 (Allegato 3. 05). per un importo complessivo di L. 46.848.000.000= di cui L. 33.405.400.000= per lavori in appalto.

Con tali voti veniva altresì espresso parere favorevole all'esecuzione dell'appalto a

trattativa privata in base alle risultanze della gara esplorativa precedentemente effettuata dal Compartimento di Venezia (non rinvenuta in atti) ma con elevazione del ribasso offerto dal 12,70% al 15,00%.

Conseguentemente, la Direzione Generale ANAS di Roma, con fonogramma in data 14.06.1991, protocollo n.1909/148/751 (Allegato 3. 03), e lettera di pari data e protocollo (Allegato 3. 04) affidava i lavori alla Impresa Costruzioni ing. E. Mantovani S.p.A. ed autorizzava lo stesso Compartimento di Venezia a procedere alla consegna dei lavori sotto le riserve di legge in attesa della stipula del contratto di appalto. Per tanto i lavori furono consegnati in data 19.07.1991 (Allegato 3. 06).

Con nota n. 1909-2777/148/751 del 30.08.1991 (Allegato 3. 07) la Direzione Generale ANAS autorizzava la stipula del contratto di appalto che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 31.10.1991 repertorio n. 20879. per un importo netto di L. 28.394.590.000 (Allegato 3. 08).

Successivamente, con decreto ministeriale in data 29.11.1991 n. 5123/148/751 veniva approvato il progetto n. 68 indicato nonché il contratto a trattativa privata suddetto (Allegato 3. 09).

In data 14.04.1993, n. 64, veniva predisposta, per migliorare l'impatto ambientale, una perizia di variante tecnica con riduzione di intervento e di spesa per lavori e suppletiva per le sole somme in diretta amministrazione, aggiornata poi in data 07.09.1993, dell'importo complessivo di L. 41.048.803.750= di cui L. 27.61.5.220.240= per lavori al netto del ribasso del 15,00% come sopra indicato. Tale perizia fu approvata dal Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 05.10.1993, con voto n.949, (Allegato 3. 11).

Con nota n.3050/148/751 del 14.07.1994 (Allegato 3. 12) la Direzione Generale ANAS autorizzava la stipula del 1° atto aggiuntivo che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 29.09.1994, repertorio n. 21834 (Allegato 3. 13).

La perizia di variante tecnica e suppletiva n.64 ed il relativo atto aggiuntivo vennero quindi approvati con D.A. in data 22.11.1994 n. 4839/148/751 (Allegato 3. 14).

Tutti i lavori risultano regolarmente ultimati, come da verbale redatto in data 05.12.1995, allegato in copia non firmata (Allegato 3. 16).

Non è stato possibile visionare la relativa contabilità in quanto trasmessa alla Commissione di Collaudo che alla data della verifica non aveva ancora emesso il relativo certificato di collaudo in quanto ancora in fase di costituzione (Allegato 3. 17).

È da porre in evidenza che per i lavori in argomento è stato disposto apposito procedimento da parte della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Belluno (Allegato 3. 10) conclusosi con l'archiviazione dello stesso (Allegato 3. 15). Si allegano i relativi atti rinvenuti tra la documentazione amministrativo-contabile dei lavori.

- 4) Costruzione del primo stralcio della strada statale n. 10 « Padana Inferiore » in prossimità di Monselice (importo L. 8.500.000.000= accresciuto di ulteriori L. 3.100.000.000=).

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nell'adunanza del giorno 11.10.1990, con voto n. 841 ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto preliminare riguardante l'ammodernamento della strada statale n. 10 nel tratto Monselice-Legnago.

Il medesimo Consesso, nella stessa data, con successivo voto n. 842 ha ritenuto meritevole di approvazione il progetto esecutivo del 1° lotto del progetto esecutivo di costruzione del primo stralcio funzionale della stessa strada statale n. 10 nel medesimo tratto Monselice-Legnago redatto dal Compartimento di Venezia in data 22.03.1990 n. 40 ed aggiornato il 9.04.1990, per un importo ridotto di L. 14.937.630.000= di cui L. 10.117.500.000= per lavori in appalto (Allegato 4.02).

Con lo stesso voto è stato espresso altresì parere favorevole all'affidamento dei lavori a trattativa privata ricorrendo nella circostanza le condizioni di cui all'articolo 5 - lettera b) - della legge 584/1977 per un importo di nette L. 8.599.875.000= al netto del ribasso offerto del 15,00%.

Il ricorso alla trattativa suddetta è stato giustificato con il riconoscimento dell'interferenza e dell'interconnessione dei lavori in argomento con quelli in esecuzione nello stesso periodo per conto dell'Amministrazione Provinciale di Padova e secondo quanto ribadito esplicitamente dal Compartimento di Venezia con nota n. 36462 in data 25.09.1990 (Allegato 4.01).

Conseguentemente, la Direzione Generale ANAS di Roma, con lettera in data 05.12.1990, protocollo n. 3070/101/751, (Allegato 4.03) affidava i lavori alla Associazione Temporanea di Impresa composta dalla Scarparo Costruzioni S.p.A., Intercantieri S.p.A., Schiavo Costruzioni S.p.A. e Costruzioni Finesso S.r.L. e con nota n. 779/101/751 del 04.04.1991 (Allegato 4.04) autorizzava la stipula del contratto di appalto a trattativa privata che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 28.10.1991 repertorio n. 20860 per un importo netto di L. 8.599.875.000 (Allegato 4.05).

Tale contratto, unitamente al progetto n.40 sopra indicato, veniva poi approvato con decreto ministeriale in data 12.05.1992 n. 5212/101/751 (Allegato 4.07).

Successivamente, lo stesso Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del giorno 12.05.1992 con voto n. 631 (Allegato 4.08) esprimeva parere favorevole all'approvazione della perizia di variante tecnica e suppletiva n. 45 del 20.03.1992 dell'importo di L. 7.419.862.456=, ridotto a L. 7.367.630.781= di cui L. 3.170.946.314 per maggiori lavori al netto del ribasso del 20,00%.- Detta perizia è stata giustificata con la riscontrata presenza di strati argillosi sottostanti il piano di posa dei rilevati di notevole altezza e per adeguare la pavimentazione alle reali condizioni del traffico, L'approvazione della perizia suddetta è avvenuta con decreto ministeriale in data 26.06.1992 n. 2775/101/751 (Allegato 4.09).

Con nota n. 5136/101/751 del 04.02.1993 (Allegato 4.10) la Direzione Generale dell'ANAS autorizzava la stipula del 1° atto aggiuntivo che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 25.05.1993 repertorio n. 21476, per un importo netto di L. 3.170.946.314= (Allegato 4.11).

Successivamente, in Roma in data 30.01.1993 repertorio n. 22066 (Allegato 4.12), veniva stipulato un atto di rettifica per prendere atto del cambiamento della ragione sociale di alcune imprese facenti parte dell'ATI.

Non è stato possibile visionare gli atti di contabilità in quanto gli stessi sono presso la Commissione di Collaudo, nominata con delega in data 24.03.1992, protocollo n. 428 (Allegato 4.06).

5) lavori in vari tratti della strada statale n. 249 « Gardesana Orientale » (dal km.44+940 al km.47+390, dal km.52+840 al km.53+170, dal km.60+980 al km.62+230, dal km.67+050 al km.67+140, dal km.72+020 al km.78+010) (vari appalti assegnati a trattativa privata).

In data 20.02.1991 il Compartimento per la Viabilità per il Veneto organizzò presso la Prefettura di Verona, dopo aver inviato a tutti i partecipanti in data 21.01.1991 una copia del progetto dei « lavori urgenti a salvaguardia dell'utenza da mobilitazioni litiche », una conferenza dei servizi tra tutti gli Enti Pubblici interessati, per acquisirne i relativi nulla-osta (Allegato 5.01).

Successivamente, previa autorizzazione della Direzione Generale ANAS di Roma in data 20.12.1991, protocollo n. 21999, il medesimo Compartimento eseguì una indagine di mercato per l'appalto dei lavori in argomento. Le risultanze di tale indagine sono riportate nell'allegata relazione datata 30.01.1992 (Allegato 5.02) con la quale la stessa Direzione Compartimentale, nel ribadire l'estrema urgenza che l'esecuzione delle opere rivestiva, come da verbale in data 11.01.1992 (non rinvenuto in atti), comunicava alla Direzione Generale suddetta che l'offerta più vantaggiosa risultava quella presentata dall'Associazione Temporanea di Imprese formata dalle imprese Fondedile Costruzioni S.r.L., Italsonda S.p.A. e C.L.I.O.S. S.r.L. con un ribasso offerto pari all'8,40%.

Conseguentemente veniva redatto uno specifico progetto esecutivo in data

15.01.1992 n. 18 dell'importo di L. 14.390.000.000= di cui L. 10.738.900.000= per lavori.

Detto progetto, veniva ritenuto meritevole di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS nell'adunanza del 12.03.1992, con voto n. 344 (Allegato 5.03). Con lo stesso voto veniva espresso parere favorevole all'affidamento dei relativi lavori a trattativa privata, in base alle risultanze dell'indagine di mercato sopra riportata ma con un aumento del ribasso offerta al 15,00%, ritenendo nella fattispecie, stante l'eccezionale urgenza, applicabile l'articolo 9-punto 2-lettera c)- del decreto-legge 19.12.1991, n. 406.

Lo stesso progetto, quindi, veniva approvato, agli effetti anche dell'urgenza e dell'indifferibilità, con decreto ministeriale in data 07.04.1992, n. 1314/238/709 (Allegato 5.04).

Quindi, la Direzione Generale ANAS di Roma, con fonogramma e lettera in data 09.04.1992, protocollo n. 1314/238/709 (Allegato 5.05), affidava i lavori alla ATI citata ed autorizzava lo stesso Compartimento di Venezia a procedere alla consegna dei lavori sotto le riserve di legge in attesa della stipula del contratto di appalto.

Con nota n.160 del 23.06.1993 il Ministro dei Lavori Pubblici, ai sensi del decreto-legge 29/1993, autorizzava a procedere alla definizione dell'iter procedurale relativo all'affidamento a trattativa privata di lavori, già disposto e non ancora perfezionato con l'approvazione del relativo contratto (Allegato 5.08).

Conseguentemente con nota n.4775/238/709 del 29.07.1993 (Allegato 5.09) la Direzione Generale ANAS autorizzava la stipula del contratto di appalto che, quindi, veniva stipulato in Roma in data 30.09.1993 repertorio n.21615 per un importo netto di L. 9.128.065.000 al netto del ribasso del 15,00% (Allegato 5.10).

Successivamente, con D.A. in data 27.10.1993 n. 4579/238/709 veniva approvato il progetto n. 18 indicato nonché il contratto a trattativa privata suddetto per l'importo complessivo di L. 12.473.106.350 di cui L. 9.128.065.000 per lavori (Allegato 5.11).

I lavori risultano regolarmente ultimati in data 25.11.1992 come evidenziato nello stato finale dei lavori (Allegato 5.12) e nella relazione di accompagnamento al conto finale (Allegato 5.13) e collaudati con esito positivo, come da relativo certificato di collaudo allegato alla presente (Allegato 5.14) che ha confermato l'importo dello stato finale dei lavori eseguiti in nette L. 9.102.850.280=.

È da porre in rilievo che il contratto di appalto a trattativa privata è stato stipulato in data 30.09.1993, quindi a lavori già ultimati, in quanto la Direzione Generale ANAS, con nota n. 2075 in data 20.10.1992, aveva presentato alla Avvocatura Generale dello Stato alcuni specifici quesiti in merito all'affidamento di alcuni lavori a trattativa privata, come si evince dalle note n. 108212 in data 06.11.1992 (Allegato 5.06) e n. 345 in data 04.01.1993 (Allegato 5.07) della stessa Avvocatura Generale, allegate anch'esse alla presente.

ELENCO ALLEGATI.

S.S. 51/bis « di Alemagna ».

1.01) *Copia della comunicazione del Compartimento della Viabilità di Trento,, del 04.12.1989, protocollo n.27382;*

1.02) *Copia del verbale della gara esplorativa effettuata dal Compartimento della Viabilità di Trento in data 30.12.1989;*

1.03) *Copia della relazione integrativa della gara esplorativa effettuata dal Compartimento della Viabilità di Trento in data 30.12.1989, protocollo n.29630/C.6;*

1.04) *Copia del voto n. 33 del 25.01.1990 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

1.05) *Copia del voto n.287 del 01.03.1990 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

1.06) *Copia del fonogramma del 24.04.1990, protocollo n.765/71/709, della Direzione Generale dell'ANAS;*

1.07) *Copia del verbale di consegna dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 30.07.1990;*

1.08) *Copia per stralcio del contratto a trattativa privata della Direzione Generale*

dell'ANAS del 04.04.1991 repertorio n.20552;

1.09) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n.1843/VE/71/709 del 19.06.1991 e relativa lettera di trasmissione;*

1.10) *Copia del voto n. 1170 del 07.11.1991 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

1.11) *Copia per stralcio dell'atto aggiuntivo della Direzione Generale dell'ANAS del 18.11.1992 repertorio n. 21293 e relativa lettera di trasmissione del 10.12.1992, protocollo n. 1285;*

1.12) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n.6328/VF/71/709 del 13.03.1993;*

1.13) *Copia per stralcio del 110 atto aggiuntivo della Direzione Generale dell'ANAS del 18.10.1994 repertorio n. 21841;*

1.14) *Copia del Certificato di Ultimazione dei Lavori del 10.11.1994;*

1.15) *Copia della lettera del 19.10.1994 di comunicazione di sopralluogo da parte del Presidente della Commissione di Collaudo.*

S.S. 346 « del Passo San Pellegrino ».

2.01) *Copia del voto n. 436 del 26.04.1990 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

2.02) *Copia del verbale della indagine di mercato e della relativa relazione di accompagnamento effettuate dal Compartimento della Viabilità di Venezia in data 19.07.1990 e lettera di trasmissione del 25.05.1990, protocollo n. 6283;*

2.03) *Copia della lettera del 25.09.1990, protocollo n.36463, del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto;*

2.04) *Copia del voto n. 844 del 11.10.1990 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

2.05) *Copia del verbale di consegna dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 06.02.1991;*

2.06) *Copia della lettera del 04.04.1991, protocollo n. 105/99/709, della Direzione Generale dell'ANAS;*

2.07) *Copia per stralcio del contratto a trattativa privata della Direzione Generale dell'ANAS del 29.05.1991 repertorio n.20621;*

2.08) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 2370/99/709 del 09.08.1991 e relativa lettera di trasmissione;*

2.09) *Copia del verbale di sospensione dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 17.06.1992;*

2.10) *Copia del verbale di ripresa parziale dei lavori n. 1 del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 16.11.1992;*

2.11) *Copia del voto n. 1366 del 16.12.1992 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

2.12) *Copia del verbale di ripresa parziale dei lavori n. 2 del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 24.01.1994;*

2.13) *Copia del Decreto del Direttore Generale dell'ANAS del 10.03.1994 n. 1085/99/709;*

2.14) *Copia del verbale di ripresa lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 18.03.1994;*

2.15) *Copia della lettera del 21.03.1994, protocollo n. 3633, della Direzione Generale dell'ANAS;*

2.16) *Copia del Decreto dell'Amministratore Straordinario dell'ANAS del 26.08.1994 n. 3697/99/709 e relativa lettera di trasmissione;*

2.17) *Copia del verbale di sospensione dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 05.01.1995;*

2.18) *Copia della lettera del 28.02.1995, protocollo n. 1840/94, della Direzione Generale dell'ANAS;*

2.19) *Copia del 120 Stato di Avanzamento dei Lavori a tutto il 31.08.1995;*

2.20) *Copia del Decreto dell'Amministratore dell'ANAS n. 3794/99/709 del 27.03.1996 e relativa lettera di trasmissione;*

2.21) *Copia del verbale di ripresa lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 28.06.1996.*

S.S. 51 « di Alemagna ».

3.01) *Copia del verbale di eccezionale urgenza del 20.04.1991 del Direttore del*

Centro n. 6 del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto;

3.02) *Copia del voto n.533 del 16.05.1991 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

3.03) *Copia del fonogramma del 14.06.1991, protocollo n. 1909/148/751, della Direzione Generale dell'ANAS;*

3.04) *Copia della lettera del 14.06.1991, protocollo n. 1909/148/751 della Direzione Generale dell'ANAS;*

3.05) *Copia del voto n. 735 del 20.06.1991 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

3.06) *Copia del verbale di consegna dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, Sezione Staccata di Belluno, del 19.07.1991;*

3.07) *Copia della lettera del 30.08.1991, protocollo n.1909-2777/148/751, della Direzione Generale dell'ANAS;*

3.08) *Copia per stralcio del contratto a trattativa privata della Direzione Generale dell'ANAS del 31.10.1991 repertorio n. 20879;*

3.09) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 5123/148/751 del 29.11.1991 e relativa lettera di trasmissione;*

3.10) *Copia del Decreto di Acquisizione n. 195/93-45 del 21.04.1993 della Procura della Repubblica di Belluno, del verbale di notifica e del verbale di acquisizione;*

3.11) *Copia del voto n.949 del 05.10.1993 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

3.12) *Copia della lettera del 14.07.1994, protocollo n. 3050, della Direzione Generale dell'ANAS;*

3.13) *Copia per stralcio del 1° atto aggiuntivo della Direzione Generale dell'ANAS del 29.09.1994 repertorio n.21834;*

3.14) *Copia del Decreto dell'Amministratore Straordinario dell'ANAS del 22.11.1994 n. 4839/148/751 e relativa lettera di trasmissione;*

3.15) *Copia della lettera del 20.01.1995, protocollo n.Q.2.2/95-S.M., della Questura di Belluno e verbale di restituzione;*

3.16) *Copia del certificato di ultimazione totale dei lavori del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto, del 05.12.1995;*

3.17) *Copia della lettera del 19.06.1996, protocollo n. 674, del Compartimento per la Viabilità per il Friuli.*

S.S. 10 « *Padana Inferiore* ».

4.01) *Copia della lettera del 25.09.1990, protocollo n. 36462, del Compartimento Regionale della Viabilità per il Veneto;*

4.02) *Copia del voto n.842 dell'11.10.1990 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

4.03) *Copia della lettera del 05.12.1990, protocollo n. 3070/101/751, della Direzione Generale dell'ANAS;*

4.04) *Copia della lettera del 04.04.1991, protocollo n. 779/101/751, della Direzione Generale dell'ANAS;*

4.05) *Copia per stralcio del contratto a trattativa privata della Direzione Generale dell'ANAS del 28.10.1991 repertorio n.20860;*

4.06) *Copia della lettera del 24.03.1992, protocollo n. 428, della Direzione Centrale Tecnica dell'ANAS di nomina della Commissione di Collaudo;*

4.07) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 5212/101/751 del 12.05.1992;*

4.08) *Copia del voto n. 631 del 12.05.1992 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

4.09) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 2775/101/751 del 26.06.1992;*

4.10) *Copia della lettera del 04.02.1993, protocollo n. 5136/101/751, della Direzione Generale dell'ANAS;*

4.11) *Copia per stralcio del 1° atto aggiuntivo della Direzione Generale dell'ANAS del 25.05.1993 repertorio n. 21476;*

4.12) *Copia per stralcio dell'atto di rettifica della Direzione Generale dell'ANAS del 30.01.1993 repertorio n. 22066.*

S.S. 249 « *Gardesana Orientale* ».

5.01) *Copia del verbale della conferenza dei servizi effettuata in data 20.02.1991;*

5.02) *Copia del verbale della indagine di mercato e della relativa relazione di accompagnamento effettuate dal Compartimento della Viabilità di Venezia in data 27.01.1992 ed in data 30.01.1992;*

5.03) *Copia del voto n.344 del 12.03.1992 del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS;*

5.04) *Copia del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 1314/238/709 del 07.04.1992;*

5.05) *Copia della lettera del 07.04.1992, protocollo n. 1314/238/709 e del fonogramma di pari data e numero della Direzione Generale dell'ANAS;*

5.06) *Copia della nota del 06.11.1992, protocollo n.108212, dell'Avvocatura Generale dello Stato;*

5.07) *Copia della nota del 04.01.1993, protocollo n. 345, dell'Avvocatura Generale dello Stato;*

5.08) *Copia della lettera del 23.06.1993, protocollo n. 160, della Direzione Generale dell'ANAS;*

5.09) *Copia della lettera del 29.07.1993, protocollo n. 4775/238/709 della Direzione Generale dell'ANAS;*

5.10) *Copia per stralcio del contratto a trattativa privata della Direzione Generale dell'ANAS del 30.09.1993 repertorio n. 21615;*

5.11) *Copia del Decreto del Direttore Generale dell'ANAS n. 4579/238/709 del 27.10.1993;*

5.12) *Copia dello stato finale dei lavori eseguiti a tutto il 25.11.1992 del 15.12.1993;*

5.13) *Copia della relazione di accompagnamento del conto finale del 26.01.1994;*

5.14) *Copia del certificato di collaudo del 07.07.1994.*

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

risulta all'interrogante che da sette anni numerosi giovani della provincia di Napoli vengono assunti a titolo precario presso la società Autostrade come sostituti casellanti per brevi periodi;

terminato il periodo, i giovani non hanno la possibilità di essere assunti a titolo definitivo presso l'ente —:

se il Ministro intenda accertare i fatti;

se, ove lo consentano le esigenze funzionali e le possibilità economiche, ritenga

opportuno sollecitare l'assunzione dei suddetti lavoratori. (4-03999)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto la Società Autostrade S.p.A., interpellata in merito dall'ANAS, ha fatto presente che il ricorso ad assunzioni di « personale stagionale di esazione » avviene per la necessità di assicurare l'espletamento del servizio nel periodo estivo, ed è fondato su presupposti di natura giuridica (L. 230162; articolo 8/bis L. 79/83; articolo 23 L. 56/87), recepiti nel C.C.N.L. riguardante il personale delle Concessionarie di autostrade e trafori.*

La Società Autostrade S.p.A. dichiara di aver sempre dato la precedenza nelle assunzioni, secondo precise graduatorie di anzianità degli aspiranti, al personale straordinario già in precedenza utilizzato e, tale linea, è confermata anche in sede contrattuale.

Allo stato attuale, con lo sviluppo di sistemi di esazione automatizzata quali viacard, telepass e fast pay, si è creato un esubero di personale. Tale problema, seppur gestito dalla Società con specifici piani di riqualificazione, con il ricollocamento del personale in ruolo verso aree scoperte e con il blocco del « turn over »; ha comunque creato un comprensibile rallentamento delle prospettive di assunzione definitiva del personale straordinario, a cui, la Società Autostrade, continua comunque ad offrire possibilità di impiego.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

STEFANI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione e della sanità. — Per sapere — premesso che:*

esiste da tempo un particolare conglomerato bituminoso, denominato « asfalto drenante », caratterizzato da alcune caratteristiche che ne determinano la superiorità rispetto a tutti gli altri tipi di asfalto; infatti questo risulta meno sdruciolevole sia in presenza di pioggia che di gelo, visto che la sua struttura è tale per

cui l'acqua scivola nei suoi interstizi, e lì eventualmente gela, sotto il livello di appoggio dei pneumatici; l'acqua non viene sollevata e non pregiudica la visibilità, come invece succede con gli asfalti tradizionali; per finire, tale conglomerato si distingue per una minore usura rispetto agli altri;

è riscontrato che, per le caratteristiche di questo asfalto, vengono limitati notevolmente gli incidenti stradali, specie sulle autostrade, con un risparmio notevole di vite umane, ricoveri ospedalieri ed invalidità civili;

nelle operazioni di manutenzione del manto stradale non tutti gli enti pubblici, e non sempre, utilizzano l'asfalto drenante qui descritto —:

se non si ritenga indispensabile obbligare gli enti interessati e competenti alla costruzione e alla manutenzione delle strade ad utilizzare l'asfalto oggetto della presente interrogazione. (4-06275)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione in oggetto l'ANAS con nota n. 241 del 20/02/97 ha comunicato di usare già da tempo nuove tipologie di pavimentazione, tra le quali i recenti conglomerati bituminosi drenanti e fonoassorbenti e, di aver adeguato e ammodernato con tali nuove tecnologie centinaia di chilometri di strade statali, in prossimità dei centri abitati, su tratti particolarmente sdruciolevoli ed in relazione all'intensità del traffico.*

Lo stesso Ente, facendo presente che eguali interventi di miglioramento ed adeguamento sono previsti sul patrimonio in esercizio; riferisce che tutte le nuove strutture viarie saranno dotate di pavimentazione drenante e/o fonoassorbente.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

STORACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere:*

se risulti al Governo che i lavori di costruzione della galleria Predelle sulla

strada statale n. 523 in provincia di Parma, siano stati eseguiti dall'Impresa Pizzarotti e C. (appaltati a tale impresa per conto dell'Azienda autonoma della strada dall'Autocamionale della Cisa spa di Parma), con notevole difformità al progetto esecutivo e con notevole pregiudizio dalla stabilità delle strutture portanti la galleria predetta;

se corrisponda al vero che lo spessore della galleria Predelle sia stato realizzato per una larghezza di venticinque centimetri, anziché di settantacinque centimetri previsti dal progetto esecutivo;

se corrisponda al vero che la Commissione di collaudo in opera abbia riscontrato notevoli e altri preoccupanti malversazioni tali da provocare una eventuale recessione del contratto di appalto e senza che l'Autocamionale della Cisa spa sia preoccupata da tali situazioni, evidenziando un'irresponsabilità fuori dal comune;

se il Ministro dei lavori pubblici ritenga opportuno procedere, senza indugio, al ritiro della concessione ed alla nomina di un commissario governativo al fine della tutela del patrimonio e per evitare l'aggravarsi dei costi a carico dello Stato.

(4-03629)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto si rende noto che nelle scorso mese di ottobre è stata costituita una Commissione di inchiesta al fine di accertare i fatti rilevati dalla S.V. Onorevole.*

La suddetta Commissione dopo aver esaminato la documentazione esistente presso i competenti Uffici dell'ANAS (Compartimento di Bologna e Direzione dei Lavori) ha ritenuto necessario richiedere un'integrazione documentale alla Direzione Lavori e alla Società Concessionaria.

La Commissione, inoltre, ha effettuato accertamenti di tipo geotecnico e geomeccanico del rivestimento e dell'arco rovescio della galleria in quanto la stessa è innestata in versante posto in situazione complessa.

Ai fini dell'acquisizione dell'esatto spessore del rivestimento della galleria in questione risulta necessario procedere ad un ulteriore rilevamento tecnico con l'impiego di georadar e sonar che viene eseguito in questi giorni dall'ISMES ed i cui risultati saranno consegnati all'ANAS entro la fine del corrente mese di febbraio.

La Commissione ha comunicato che, venuta a conoscenza dei risultati ISMES, redigerà una dettagliata relazione in merito agli esiti degli accertamenti effettuati.

Non appena l'ANAS darà comunicazione di tali risultati, la S.V. Onorevole verrà informata in merito agli esiti dei sopracitati accertamenti.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

il tratto Tortona — Carbonara Scrivia (Alessandria) della strada statale per Genova registra continui gravi incidenti stradali;

il consigliere comunale di Tortona Franco Carabetta (di forza Italia), dopo l'ultimo incidente stradale del 12 ottobre scorso, ha chiesto la tombinatura in cemento dei fossi fiancheggiatori del tratto stradale citato —:

se ritenga fondata la richiesta in questione e in caso affermativo, quali disposizioni intenda impartire all'Anas affinché siano rimosse — con soluzioni tecniche appropriate — le cause dello stato di pericolosità del tratto stradale in questione.
(4-05666)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione in oggetto l'ANAS, con nota n. 0169 del 28.01.1997, rappresenta quanto segue.*

Il tratto della strada statale n. 35 « dei Giovi » tra Tortona e Carbonara Scrivia si sviluppa in rettilineo tutto in pianura e presenta una sezione stradale che varia in larghezza tra mt. 7,50 e mt. 8,00.

La parte di strada ricadente in Comune di Carbonara Scrivia è fiancheggiata da fossi di guardia per la raccolta delle acque meteoriche e non presenta alcun pericolo tale da richiedere protezioni marginali.

La tratta ricadente in territorio di Tortona è in parte fiancheggiata da regolari fossi di guardia in terra e per circa 1500 metri da fossi laterali costruiti in calcestruzzo con sezione trapezoidale.

Al fine di migliorare la sicurezza, il competente Compartimento ANAS di Torino interverrà, nei limiti delle disponibilità economiche per l'ordinaria manutenzione del 1997, nel tratto ove sono presenti i fossi rivestiti in calcestruzzo, mediante la posa in opera di opportune barriere metalliche, in attesa di concordare la realizzazione di opere di urbanizzazione di competenza delle Amministrazioni comunali interessate, tese a coprire gli stessi, mediante la realizzazione di marciapiedi.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

TORTOLI, DELL'UTRI, PARENTI e PALMIZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

gli interroganti sono convinti che la variante di valico non sia un capriccio o un lusso, ma una necessità che ha il pregio di migliorare l'efficienza e la qualità del trasporto di persone e merci;

riteniamo che la contraddittorietà, dato che nasce da scarsa sensibilità al problema e incapacità di recepire le esigenze della popolazione e di non valutare i dati tecnici, è solo un freno all'investimento ed alla realizzazione di una infrastruttura che non può essere rinviata, dati i vantaggi che ne derivano; solo coloro che ancora insistono sulla politica del « tanto peggio tanto meglio » e dei propri interessi di facciata fanno finta di non sapere;

l'ondeggiamento di alcuni esponenti progressisti e dell'Ulivo, e soprattutto del suo segretario nazionale, onorevole Massimo D'Alema, che si è schierato sul « no »,

passando anche sopra l'autonomia decisionale delle regioni Emilia e Toscana e senza rispetto per i cittadini, ricorda alla popolazione della provincia di Firenze una storia simile, quando, con la famosa « telefonata » e presa di posizione dell'allora segretario nazionale del PCI-PDS, onorevole Achille Occhetto, si cambiò strada a proposito della operazione Fiat-Fondiarìa —

se il Presidente del Consiglio e i Ministri interrogati, visto che sono già consapevoli della necessità di procedere con la massima urgenza in favore dell'attivazione dei finanziamenti necessari, intendano escludere ogni ulteriore atto da parte di chi ancora non si è accorto che siamo nel 2000 e che agli interessi del Paese antepone quelli della propria bottega. (4-02507)

RISPOSTA. — *In riferimento alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che il problema della Variante di Valico è stato oggetto di attento esame da parte del Consiglio dei Ministri.*

Dalla volontà governativa è emerso l'orientamento di dare attuazione ad un intervento volto a porre in sicurezza la circolazione sull'Autostrada Firenze-Bologna.

Pertanto con legge 23.12.96 n. 662, pubblicata sulla G.U. n. 303 del 28.12.96 - Serie Generale - è stata disposta (articolo 2 comma 87) la concessione alla Società Autostrade S.p.A. a partire dal 1997 al 2016, di un contributo di L. 20 miliardi annui per il nuovo tratto Aglio-Canova della citata Autostrada.

Il finanziamento verrà impiegato per l'ammortamento dei mutui che la Società stessa è autorizzata a contrarre.

Si ricorda che sulla G.U. del 3 ottobre 1996 è stato pubblicato l'avviso di prequalifica con il quale la Società Autostrade ha messo in gara i lavori dei cunicoli pilota delle gallerie di base, per un importo a base d'asta di 117,2 miliardi di lire, la cui ultimazione è prevista entro la fine del 1998.

Al termine dell'indagine geologica verranno terminate le due gallerie definitive e completati i lavori del tratto in questione, per il quale è previsto una ulteriore spesa di 1600 miliardi di Lire.

Altri 300 miliardi di Lire saranno necessari per opere aggiuntive cioè per interventi occorrenti per rispettare le prescrizioni disposte dalla valutazione di impatto ambientale e di lavori che servono per venire incontro alle esigenze delle Province e dei Comuni della zona.

Ciò è di supporto al progetto di potenziamento ferroviario sulla tratta Milano-Firenze.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

TREMAGLIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

sono in corso lavori per la costruzione del raccordo stradale Seriate-Nembro-Gazzaniga nonché scavi per l'apertura della galleria Montenegrone in località « Salt del gat », sulla via Kennedy, nel comune di Villa di Serio (Bergamo) al confine con Gavarno;

tali lavori comportano gravi disagi per la popolazione, in particolare per i residenti della zona, quali la presenza di enormi quantità di polvere e rumore insopportabile, causato dagli impianti di scavo, dai pesanti mezzi di trasporto e dal brillamento delle mine, senza contare la situazione caotica del traffico;

sono stati avanzati due progetti dai residenti nelle zone limitrofe ai cantieri: uno prevede lo spostamento dei cantieri sul versante di Tribulina e Negrone, frazione di Scanzo, l'altro di utilizzare una fresa per lo scavo, anziché il brillamento di mine;

il primo progetto sembra più accettabile da parte dell'impresa dei lavori, purché l'Anas intervenga, magari con una dilazione dei tempi di consegna dei lavori, prevista entro la fine del 1997;

il secondo viene escluso perché l'impresa sostiene che il mutamento di tecnologia avrebbe costi troppo elevati;

in seguito alle rimostranze dei cittadini, all'intervento dell'unità sanitaria lo-

cale dell'Amministrazione comunale di Villa di Serio, la ditta responsabile dei lavori ha cercato di attuare alcune migliorie che gli abitanti ritengono inadeguate e insoddisfacenti —:

se intendano intervenire presso l'Anas e l'impresa al fine di attuare lo spostamento dei cantieri e di provvedere a ripristinare condizioni di lavoro che non compromettano la salute dei residenti nelle zone interessate agli scavi. (4-03472)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto, sulla base degli elementi forniti dall'Ente Nazionale per le Strade -ANAS - si rappresenta quanto segue.*

L'ANAS — Compartimento di Milano, avuta notizia dei disagi di carattere ambientale lamentati dai Comuni di Villa di Serio e Nembro, ha prontamente effettuato sopralluoghi in cantiere prendendo contatti con i responsabili dell'impresa esecutrice dei lavori, responsabile unica dei problemi legati alla conduzione del cantiere stesso.

In tali sopralluoghi l'impresa ha dichiarato che la U.S.S.L. n. 10 di Albino aveva evidenziato la necessità di ridurre le polveri e la rumorosità del cantiere.

A tal proposito il Compartimento ANAS di Milano ha constatato che la polvere sollevata al transito dei mezzi di cantiere veniva drasticamente ridotta bagnando tutta l'area di cantiere ed effettuando una pulizia continua del tratto di strada provinciale interessata dai lavori.

Per quanto concerne la rumorosità dei macchinari necessari per effettuare la ventilazione all'interno della galleria Montenegrone durante i lavori, la stessa era stata limitata inglobando i suddetti macchinari all'interno di una struttura fono-assorbente che smorzava la rumorosità.

L'ANAS fa comunque presente che il controllo e l'efficacia di tali interventi effettuati dall'Impresa sono di esclusiva competenza della U.S.S.L. n. 10 di Albino che non ha ufficialmente trasmesso alcun rapporto all'Ufficio compartimentale ANAS.

Per quanto attiene al problema della rumorosità causata dallo scoppio delle mine

in galleria, il Compartimento, esaminate le richieste dei Comuni interessati ed anche al fine di accelerare il procedere dei lavori, ha recentemente ordinato all'impresa esecutrice di potenziare i macchinari necessari per lo scavo in galleria e di effettuare lo stesso anche all'imbocco lato Seriate in località Tribulina di Scanzo Rosciate.

Si fa infine presente che il progetto dei lavori in argomento aveva ricevuto l'approvazione degli Enti locali nonché i pareri favorevoli, sia ai fini urbanistici sia ambientali, dalla Regione Lombardia e dai competenti Ministeri.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

l'associazione di imprese Cetti-Sacis di Como è risultata aggiudicataria dell'appalto relativo ai lavori di completamento della strada statale 394 del Verbano orientale, nel tratto Colmegna-Maccagno, per oltre 6.500 milioni di lire, a seguito di gara informale, esperita dall'Anas, compartimento di Milano, con un ribasso del 13,10 per cento;

a seguito delle note vicende di « tangentopoli », l'appalto è stato bloccato e solamente con l'emanazione del decreto-legge n. 551 del 1994 il tutto si è rimesso in moto;

la predetta associazione di imprese, in relazione al decreto di cui sopra, ha fatto istanza all'Anas di valutare la procedura di affidamento, autorizzando la consegna dei lavori, dichiarandosi disposta a mantenere l'offerta a suo tempo formulata, comunicando l'immediato inizio dei lavori;

l'Anas, direzione generale, con nota 13 novembre 1995, ha invitato il compartimento di Milano a valutare con urgenza quanto proposto dalla predetta associazione di imprese per le definitive determinazioni;

risulta che Milano abbia già risposto e che tutto sia fermo a Roma —:

quali concrete iniziative intenda adottare, e con quali tempi, per sbloccare la

situazione che, allo Stato, sta determinando un grave danno economico alla predetta associazione di imprese, in particolare, e alle popolazioni interessate in generale. (4-05592)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione in oggetto l'ANAS, con nota n. 2604 del 23/12/96 comunica che la Commissione istituita per la risoluzione del contenzioso tra le imprese appaltatrici e lo stesso Ente, ha espresso parere negativo al riaffidamento dei lavori nel tratto Colmegna-Maccagno della statale 394 all'impresa CETTI-SICFS.*

La Direzione Generale dell'ANAS precisa che, alla luce di quanto evidenziato, occorrerà procedere all'aggiornamento del progetto anche ai sensi della legge 216/95 e quindi, ad un nuovo appalto dei lavori.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

l'amministrazione provinciale di Parma ha già tempo sottolineato, con atti ufficiali, come prioritaria la necessità della costruzione del ponte sul fiume Taro tra Noceto-Medesano e Collecchio;

la stessa regione Emilia-Romagna ha inserito, anch'essa da tempo, nel proprio piano di sviluppo la realizzazione delle due arterie della Cispadana e della Pedemontana, mentre l'Anas già dal giugno 1993 aveva assicurato la propria disponibilità a partecipare alla progettazione ed a eseguire lo studio geologico-geotecnico;

il tracciato della via Emilia, che attraversa tutti i centri abitati, si trova, ormai da anni, in una situazione di pericolosa saturazione del traffico, specialmente all'altezza di Ponte Taro, con conseguenti incolonnamenti durante varie ore della giornata, rendendo quindi necessario valorizzare l'asse pedemontano che da Traversetolo proseguirebbe per il territorio a sud di Piacenza e di cui il tassello più importante è senz'altro il collegamento tra Noceto-Medesano e Collecchio con il ponte sul fiume Taro, che consentirebbe di sbloccare lo storico ostacolo che il fiume ha da sempre rappresentato nei rapporti tra est

ed ovest della provincia; inoltre la realizzazione del ponte consentirebbe un riequilibrio dei due poli, in quanto Collecchio vedrebbe ampliarsi verso ovest il proprio bacino di utenza, mentre Medesano potrebbe assolvere quelle funzioni di sviluppo residenziale e produttivo che il primo comune, ormai saturo, entro breve non potrà più assorbire — :

quali concrete iniziative intenda adottare, e con quali tempi, in modo da coordinare gli enti interessati perché si giunga al più presto alla stesura del progetto definitivo la cui realizzazione offrirebbe una riduzione dei tempi di percorrenza e una migliore accessibilità ai centri della zona interessata, comportando indubbi vantaggi alle località e al flusso turistico globale della provincia di Parma, soprattutto quello giornaliero, oggi reso quasi proibitivo dal traffico intenso lungo la via Emilia. (4-05783)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto, l'Ente Nazionale per le Strade con nota n. 2717 del 28.1.97 ha comunicato che per il superamento del fiume Taro sono stati previsti due ponti: uno in corrispondenza dell'Asse viario Cispadano e l'altro in corrispondenza dell'asse pedemontano.*

Il primo tratto dell'asse viario cispadano comprendente il ponte sul fiume Taro è stato recentemente appaltato e stanno per darsi inizio ai lavori.

Relativamente alla redazione del progetto esecutivo del lotto dell'Asse pedemontano comprendente il secondo ponte su detto fiume Taro, il predetto Ente ha assicurato la propria disponibilità a coordinarne la progettazione ed ha incluso nei propri programmi per il 1997 le spese per le occorrenti indagini geognostiche.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

sono in corso lavori sull'autostrada Milano-Laghi, consistenti nella posa di pareti fono-assorbenti nei tratti prospicienti

od attraversanti centri abitati, nonché nella predisposizione delle carreggiate per la « terza corsia », mediante l'eliminazione della corsia di emergenza e la costruzione di piazzole di sosta laterali;

a dividere le corsie di marcia sono stati negli ultimi anni realizzati separatori « New Jersey » in cemento armato; pertanto, le due o tre corsie per senso di marcia sono ora diventate una pista obbligatoria dalla quale è impossibile uscire, poiché lateralmente lunghi tratti sono costituiti dalle predette barriere anti-rumore;

non vi sono visibili vie di fuga e/o uscite di sicurezza che potrebbero diventare determinanti nel momento in cui, in caso di incidente, occorre allontanarsi il più velocemente possibile dalle zone pericolose (basti pensare ai periodi di nebbia, alle ipotesi di incendio di autovettura, ai casi di impossibilità a muoversi di mezzi di soccorso e sicurezza) — :

se si sia tenuto conto — nell'approntare i lavori — che la possibilità di uscire a piedi dalla carreggiata può essere determinante per salvare vite umane e se questo aspetto sia stato preso in considerazione in sede di progettazione e realizzazione delle opere. (4-04656)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione in oggetto l'ANAS, con note nn.2421 e 218 rispettivamente del 11/12/96 e del 23/01/97 riferisce che i lavori in questione, programmati con cadenze studiate per non incidere eccessivamente sulla viabilità, stante l'elevato volume di traffico presente su tale autostrada, sono stati preventivati in due diverse fasi.*

Una prima fase dei lavori che prevedeva un ampliamento in sede a quattro corsie nel tratto MILANO - BIVIO DI LAINATE e a tre corsie nel tratto BIVIO DI LAINATE - GALLARATE, è stata ultimata come previsto entro il 31/12/96.

Per la seconda fase, che prevede l'ampliamento definitivo della autostrada nel tratto Fiorenza Gallarate con il ripristino della corsia di emergenza, il succitato Ente comunica che il progetto è attualmente all'esame

dei suoi Uffici Tecnico-Amministrativi per il successivo avvio delle procedure approvative presso la Direzione Generale del Coordinamento Territoriale dello scrivente Dicastero.

Relativamente alle perplessità avanzate dalla S.V. On. Le circa il nuovo spartitraffico centrale « New jersey » l'ANAS riferisce che, lo stesso, è stato installato su tutta la rete autostradale al fine di garantire sia la sicurezza degli utenti sia le condizioni di attraversamento.

Infine, si rappresenta che, sui tratti ove sono installate le barriere fonoassorbenti di maggiore lunghezza, sono previste, per eventuali emergenze, apposite aperture in funzione di « via di fuga ».

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.

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

durante il periodo di recente maltempo, si sono verificati danni ed allagamenti sulla strada statale n. 659 di Antignorio e Formazza (Verbania);

gli allagamenti sono avvenuti segnatamente ai chilometri 32 e 33 nell'abitato di Boschetto e Valdo di Formazza, e cioè in punti dove da tempo le autorità comunali, la comunità montana, amministratori provinciali ed anche l'interrogante avevano più volte sottolineato il problema, dovuto al basso livello della strada statale rispetto ai terreni vicini e l'impossibilità di un agevole scarico delle acque;

in un altro punto, segnalato come pericoloso, al chilometro 26+700, in località Foppiano, si sono registrate frane e cadute di sassi;

più volte l'Anas si era impegnata ad intervenire su questa strada, il che non è avvenuto —:

come intenda attivarsi presso l'Enas del Piemonte al fine di eliminare gli inconvenienti sopra indicati;

con l'occasione e nel quadro di una più generale manutenzione della strada, se

intenda accertare la volontà o meno dello stesso ente a rendere percorribile anche l'ultimo tratto della strada statale n. 659 verso Passo San Giacomo, chiusa da tempo al traffico, con evidente compromissione di tutte le attività poste a monte della frazione Riale di Formazza. L'utilizzo della strada dovrebbe essere ovviamente consentito solo durante il periodo estivo e limitato al traffico leggero. (4-05609)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto l'ANAS informa che per quanto riguarda la situazione alla chilometrica 32+000 sulla strada statale n. 659 in località Boschetto, la livelletta stradale forma una depressione in corrispondenza del fiume Toce. Tale tratto è soggetto a frequenti allagamenti e, al fine di eliminare tale inconveniente, è in corso di redazione una perizia per la realizzazione di una variante al tracciato.*

In corrispondenza del Km.33+000, in località Valdo, l'ANAS ha redatto e recentemente approvato una perizia di sistemazione idraulica e procederà quanto prima all'attivazione delle procedure di appalto.

In località Foppiano, alla progressiva 25+700, l'Impresa CEVO ha eseguito lavori di sistemazione della statale in questione sebbene a causa del fallimento della stessa impresa tali lavori non siano stati completati.

Compatibilmente con le procedure amministrative connesse a tale fallimento, si sta predisponendo una nuova perizia per il completamento delle opere.

Per quanto attiene, infine, il completamento della strada sino a Passo S. Giacomo l'ANAS ha rappresentato come tale completamento sia vincolato ad un accordo con le Autorità elvetiche per l'apertura di un collegamento tra Italia e Svizzera.

Per completezza di informazione, si comunica che in data 5.12.1995 è stato interessato il Ministero degli Affari Esteri per un parere in merito alla possibilità della realizzazione del citato collegamento. Ad oggi si resta in attesa del richiesto parere.

Il Ministro dei lavori pubblici: Costa.