

**LAVORI PUBBLICI***Interrogazioni a risposta scritta:*

**SIGNORINI e GAMBATO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la regione Veneto, nel luglio 1996, assunse con l'allora Ministro dei lavori pubblici Di Pietro l'impegno di verificare « come prima di tre ipotesi » la possibilità di « realizzare complanari alla tangenziale di Mestre »; poi di verificare come seconda l'ipotesi della superstrada dei Bivi ed infine di verificare come terza l'ipotesi di una autostrada a largo raggio attorno a Mestre;

nello studio di fattibilità del settembre 1996 della ProTecO per l'ipotesi di « realizzare complanari » fu proposto, con un'impostazione a schema « invertito » rispetto a quello usato per tutte le complanari, di affiancare sui due lati della tangenziale due corsie autostradali; ma poiché queste tranciavano le rampe di svincolo, imprigionando la tangenziale e rendendo impossibile entrare ed uscire da essa, fu dichiarata irrealizzabile la soluzione complanari così fatte, come era ovvio;

un progetto di fattibilità presentato alla regione nella persona dell'assessore alla viabilità Fontana nel mese precedente, il 28 agosto 1996, aveva dimostrato la possibilità di trasformare, « senza alcuna interruzione dell'esercizio », la tangenziale in una complanare secondo lo schema di tutte le complanari, prototipo delle quali è la complanare di Bologna, trasformando in autostrada centrale l'attuale tangenziale con le sue due corsie da 3,75 metri per senso di marcia e le rispettive corsie di emergenza ed allargandola di 16,20 metri ai due lati per realizzare in entrambi quattro corsie da 3,50 metri per lo smistamento del prevalente traffico locale, valutato dalla Sisplan nel 65 per cento del traffico totale. Trasformazione che è resa facile mediante l'uso di strutture e muri prefabbricati che consentono tempi esecutivi rapidi di appena un anno e costi modesti di soli 250 miliardi;

nonostante questi fatti, due anni dopo il Gruppo di progettazione regionale, nel giugno 1998, ha riproposto il medesimo schema della ProTecO, con le identiche parole di un'esposizione così involuta e intorcinata (e sgrammaticata) da ritenersi ad arte criptata per cercare di non fare subito capire l'errore. Detto gruppo ha così avallato uno schema già dimostrato incoerentemente errato dal progetto di fattibilità presentato alla regione nell'agosto 1996, esattamente 22 mesi prima;

sulla base di questo madornale errore, il suddetto gruppo, formato da 10 tecnici regionali e con la consulenza di 3 fra i maggiori studi di ingegneria veneti, ha confermato irrealizzabili le dette complanari, proponendo un'autostrada esterna a Mestre, diventata nel progetto preliminare il Passante Mira-Quarto di 32,3 chilometri, dal costo valutato in 1.293 miliardi salente a circa 1.500 miliardi con le previste opere complementari (e prevedibilmente a 1.700-1.800 miliardi al consuntivo finale), e richiedente un tempo esecutivo di almeno 6 anni, che con i 4 anni già persi dall'agosto 1996, diventeranno 10 anni ed anche di più, essendo dubbio che il Passante sia realizzabile entro l'anno 2006;

contro il Passante sono insorte tenaci opposizioni da parte delle popolazioni e dei numerosi comuni trevigiani e veneziani e della provincia di Treviso interessati dal suo percorso, che attraversa un territorio molto antropizzato, provocando l'abbattimento di una cinquantina di fabbricati, l'intersezione sconvolgente della rete idraulica e viabile, la devastazione di aziende agricole e la inutilizzabilità dei terreni per le colture di ortaggi doc, quali il radicchio rosso e variegato ed altri ortaggi pregiati, le sole colture capaci di competere sui mercati e di sorreggere l'economia agricola di una vasta area attraversata dai 32 chilometri del Passante e dai 7 chilometri della Bretella di Crea, che renderebbero non utilizzabile per dette colture una fascia larga 1.046 metri per una superficie di circa 4.000 ettari;

la regione, a causa di queste opposizioni che non riusciva a superare, decise di

chiedere l'intervento dello Stato, il cui Ministro dei lavori pubblici Bordon costituì presso l'Anas una commissione di diversi componenti, fra i quali quattro cattedratici dell'Iuav, per valutare e comparare le varie soluzioni proposte o possibili per risolvere il nodo della tangenziale ed indicare la soluzione migliore;

la commissione ha preso in considerazione le soluzioni presentate dalla regione (il Passante Mira-Quarto) o patrociinate dagli enti oppositori (i due *tunnel* a 30 metri sotto la tangenziale) e dal comune di Venezia (l'Asse dei Bivi), ma non ha preso in considerazione la soluzione complanare, scartata per gli errori di cui sopra, della cui fattibilità invece alcuni commissari, ed in particolare il professor Siviero dell'Iuav, erano sicuramente, ad avviso dell'interrogante, a conoscenza per i motivi spiegati in seguito;

in ogni caso la commissione, conoscendo bene i documenti ufficiali dai quali risulta che l'ipotesi di « realizzare complanari alla tangenziale » era la prima soluzione che la regione si era impegnata a verificare e proprio per questo motivo era obbligata, in quanto commissione incaricata di indicare al Ministro dei lavori pubblici la soluzione migliore, di verificare le motivazioni per le quali queste complanari erano state dichiarate non realizzabili, prima dalla ProTecO nel 1996 e poi dal gruppo di progettazione nel 1998, due anni dopo che alla regione era stato presentato un progetto di fattibilità che dimostrava facilmente attuabile la complanare e quindi false le ripetute affermazioni contrarie;

questo obbligo era diventato più imperativo per la commissione in quanto un autorevole convegno organizzato dall'ordine degli ingegneri di Treviso il 16 luglio 1999 a Ca' dei Carraresi aveva dato visibilità anche alla soluzione complanare, scartata dal gruppo di progettazione regionale ma riconosciuta valida dalla commissione di viabilità e dallo stesso consiglio dell'ordine. Proprio per questo l'ordine aveva invitato i rispettivi progettisti a pre-

sentare tutte le soluzioni proposte, compresa la soluzione complanare, ed aveva chiesto che, dovendosi realizzare un'importante opera di pubblico generale interesse, tutte le diverse proposte fossero obiettivamente confrontate dalle amministrazioni responsabili per la scelta della soluzione più idonea a risolvere il nodo della tangenziale di Mestre;

la commissione era obbligata alla verifica anche perché la fattibilità della complanare era nota ad uno dei suoi commissari, il professor ingegner Siviero che era presente a detto convegno come relatore per la soluzione dei *tunnel* ed aveva quindi preso conoscenza del facile modo per realizzarla;

per tutti questi motivi, la commissione era perfettamente in grado di prendere diretta conoscenza del madornale errore che aveva portato a scartare la soluzione complanare ed era altrettanto in grado di prendere in considerazione, di sua iniziativa, questa soluzione per confrontarla con tutte le altre; per cui la mancata comparazione appare da essa voluta e certamente intenzionale;

di conseguenza la decisione che, dopo nove mesi di gestazione, la commissione ha partorito a favore dei *tunnel* a 30 metri sotto la tangenziale, è invalidata da un « insanabile vizio di non completa comparazione » che non ha tenuto conto della soluzione complanare;

questa complanare va invece attentamente considerata in quanto pare l'unica soluzione capace di sciogliere il nodo di Mestre rapidamente e con efficienza ottimale per diversi motivi tecnici e funzionali. A questi si aggiunge l'importante disponibilità ad un *project financing* per la complanare di una nostra primaria società che fa autostrade e viadotti per migliaia di miliardi in vari Paesi del mondo. La complanare sarebbe pertanto realizzabile senza esborsi da parte dello Stato;

per di più, sull'esempio delle gallerie trasparenti antinquinamento realizzate nella nuova grande arteria che sottopassa

Lecco, la predetta complanare, nei tratti dove attraversa zone abitate, può essere coperta con una galleria trasparente insonorizzante che eliminerebbe l'inquinamento acustico, mentre appositi impianti depuratori abbatterebbero i gas di scarico. Pertanto con un'ulteriore spesa di 180-200 miliardi si otterrebbe un risultato di eccezionale rilevanza ambientale, neutralizzando l'inquinamento dell'enorme numero di automezzi che transiteranno sulla nuova infrastruttura, anziché trasferirlo in parte ad altre zone abitate, come si prevedrebbe di fare con tutte le altre soluzioni;

oltre a queste determinanti motivazioni, va considerato molto significativo il fatto che la soluzione dei *tunnel*, che dall'ex assessore Fontana sarebbe stata spregiavamente definita « soluzione del tubo », risulta decisamente contrastata in regione dagli opposti schieramenti politici;

i motivi addotti da questi sembrano assai validi perché, secondo un esperto come il presidente della Padova-Venezia, i *tunnel* assorbirebbero solo 30.000 dei 170.000 automezzi che ora intasano la tangenziale, per cui ne resterebbero ancora 140.000 che, considerando il loro aumento annuo del 5 per cento, in appena tre o quattro anni ritornerebbero a 162.000 od ai 170.000 automezzi attuali, continuando poi ad aumentare fino al completo blocco della tangenziale. Si rivelerebbe quindi inutile per decongestionare la tangenziale un intervento che costerebbe 2.000 miliardi; e questo varrebbe, con pochi anni in più, anche se i *tunnel* assorbissero tutto il traffico autostradale che è il 35 per cento del totale, quindi al massimo 60.000 automezzi;

questo intervento inoltre appare problematico in quanto presenterebbe enormi problemi di idrologia sotterranea per le falde ed avrebbe ancora insoluti problemi per la difficoltosa collocazione delle lunghissime rampe necessarie per il suo inserimento nell'A4 sia a nord che a sud, nonché per il suo collegamento con la Romea e con il costruendo « Corridoio Adriatico » di trasporti intermodali, già ap-

provato dal Consiglio europeo e per il quale l'Ue ha previsto una spesa di ben 42 mila miliardi;

pertanto, fra gli opposti schieramenti « trasversali » di coloro che vogliono i *tunnel* sotterranei e di coloro che vogliono il Passante Mira-Quarto si è acceso un contrasto che ha portato ad una situazione di stallo difficile da superare, peggio che se si fosse ancora al punto partenza; e tutto questo per quell'errore di impostazione iniziale che, se non ci fosse stato, avrebbe consentito di indicare fin dall'inizio valida la soluzione complanare che avrebbe permesso di risolvere il problema del nodo di Mestre già entro l'anno 1997. Si sarebbero risparmiati ai veneti tre anni di danni e di costi enormi;

quindi una soluzione complanare, essendo diversa dalle due predette soluzioni che ora si contrappongono, e quindi essendo neutra rispetto agli opposti schieramenti trasversali che le sostengono, consentirebbe, senza che per nessuno sia una sconfitta, di risolvere il problema della tangenziale di Mestre lasciando poi tutto il tempo per approfondire e valutare altre soluzioni che siano ottimali anche per il fondamentale Corridoio Adriatico, quale quella presentata autorevolmente da *Il Giornale dell'Ingegnere* del 15 aprile 2000. Un articolo di detto quindicinale infatti illustra il progetto di fattibilità di una « Autostrada sublagunare Tessera-Venezia-Chioggia » che si propone di dare valido inizio al Corridoio Adriatico con un tratto di autostrada realizzato per tronchi immersi dentro il fondale della laguna, senza alcun danno ambientale e con percorso diritto sul quale, con vincoli adeguatamente inseriti all'estremità del Ponte della Libertà, si troverebbe collegata la stessa Venezia. Questa autostrada, che per la sua realizzazione godrebbe di « contributi strutturali » dell'Ue forse fino al limite dell'80 per cento del suo costo di 1.750 miliardi, che così si ridurrebbe ad appena 350 miliardi, collegherebbe l'A27 mediante la Bretella di Tessera e l'A4 da Quarto all'intersezione della Romea presso Chioggia con un percorso di 41 chilometri, più

breve di 29 chilometri del tortuoso percorso corrente prima lungo il Passante e la bretella di Crea fino alla Romea e poi discendente lungo la gronda lagunare, con un percorso totale di 70 chilometri e maggiori costi di esercizio di 100-200 miliardi l'anno per i 29 chilometri percorsi in più;

detta Autostrada sublagunare, prolungata ad inserirsi nell'A14 a Cesena, completerebbe il Corridoio Adriatico dell'itinerario E55 che discende la costiera fino a Lecce e, con l'itinerario E45 Cesena-Orte che si inserisce nell'A1, innerverebbe tutta l'Italia centro-meridionale realizzando così un efficiente collegamento fra il centro-sud ed il nordest e l'Europa centro-orientale e balcanica. Si realizzerebbe finalmente anche una seconda autostrada a raddoppio dell'A1, alleggerendone l'intenso traffico e decongestionando il sovraccarico nodo di Bologna sul quale esso gravita. Si otterebbe così l'enorme vantaggio di evitare che l'Italia resti spaccata in due parti, come ora troppo spesso succede per lunghe ore, a causa delle sempre più frequenti interruzioni dell'unica direttrice dell'A1;

infine, dal momento che si è accettato il concetto di aumentare la capacità di trasporto della tangenziale approvando il progetto di utilizzare la sua terza corsia, pur a scapito della sicurezza, con 23 piazzole allargate di 6 metri all'esterno sui due lati del suo corpo stradale, sarebbe contraddittorio non considerare altrettanto accettabile il concetto di potenziarne la capacità di trasporto con un suo allargamento di 16,20 metri. L'essenziale differenza è che, mentre si spenderebbero 60 miliardi per aumentarne, secondo il progettista ingegner Savi, la capacità di trasporto del 20 per cento entro il giugno 2002 con un intervento definito « tamponne », con la complanare invece si spenderebbero 250 miliardi per triplicarne la capacità di trasporto, aumentandola cioè del 300 per cento con un « intervento risolutivo » attuabile entro lo stesso giugno 2002. Intervento anche più sicuro in quanto si conserverebbero le corsie di emergenza necessarie per la sicurezza dell'autostrada centrale e generante minime

interferenze sul traffico in quanto per fare la complanare si lavorerebbe all'esterno della tangenziale e per essa non occorrebbe spostare le linee di delimitazione delle corsie della tangenziale per ridurre di 0,25 metri le due corsie di 3,75 per ricavare tre corsie uguali di 3,50 metri. Lavoro difficile da eseguire in mezzo ad un traffico sempre più o meno congestionato. Un progetto coordinato che, variando il progetto in appalto, prevedesse di allargare le piazzole da 6 a 16,20 metri e di congiungerle, porterebbe a realizzare la complanare come completamento di un progetto già in via di assegnazione dell'appalto;

così facendo, non solo il rapporto costi/benefici dell'intervento risolutivo sarebbe più che triplo dell'« intervento di tamponne », ma soprattutto con il primo intervento si conseguirebbe l'enorme vantaggio di non dover più spendere i 2.000 miliardi per fare i *tunnel* sotto la tangenziale od il Passante Mira-Quarto, con tempi esecutivi biblici di fronte ad un'urgenza estrema e con i conseguenti costi astronomici della congestione in seguito calcolati. I miliardi così risparmiati potrebbero essere assai meglio spesi per realizzare il Corridoio Adriatico, che devierebbe da Mestre il futuro imponente traffico autostradale fra il centro-sud ed il nord-est italiano ed europeo. Intanto si realizzerà anche l'autostrada Pedemontana veneta che distoglierà da Mestre i grandi traffici fra l'est e l'ovest dell'Italia e dell'Europa. Cosicché sulla complanare di Mestre transiterebbe un sempre minor traffico autostradale in proporzione al crescente traffico di smistamento locale, che a sua volta potrà essere alleggerito con una « normale strada di raccordo esterno » fra Mogliano e Mira, che colleghi le diverse arterie esistenti fra il Terraglio e la Riviera Brenta, ora tutte convergenti su Mestre. Questo raccordo smisterebbe fra dette arterie una parte del traffico che ora esse convogliano tutto sull'infrastruttura che attraversa la città;

tutto questo premesso e constatando che, da quanto è stato esposto, appare ancora lontana la soluzione di un pro-

blema che è stato giustamente definito di « emergenza nazionale », gli interroganti chiedono di sapere -:

se il Ministro intenda far accertare i motivi che hanno dato sfortunato inizio all'intera vicenda, per un errore madornale che, per colpa o per dolo di chi lo ha commesso, ha portato a scartare come non realizzabile la soluzione complanare, che invece è stata dimostrata facilmente realizzabile da un valido progetto di fattibilità presentato alla regione fin dall'agosto 1996, in modo da provvedere a far correggere l'errore compiuto, al fine di ristabilire la verità dei fatti e di confermare la fattibilità della soluzione complanare;

se il Ministro intenda far riesaminare dalla commissione in precedenza nominata, o meglio da altra commissione di tecnici ed esperti diversi dai precedenti, oppure dai suoi stessi uffici competenti, tutte le soluzioni da chiunque presentate, compresa la complanare, per confrontarle fra loro per una decisione obiettiva che porti ad attuare la soluzione il più possibile rapida, conveniente ed efficiente del nodo della tangenziale di Mestre;

se il Ministro intenda anche far accertare quali sono e di chi sono le responsabilità delle conseguenze che ne sono derivate per i 4 anni finora perduti. Conseguenze che, valutando il costo della congestione gravante sull'economia dei trasporti in 700-1.000 miliardi l'anno, sono costate alla economia generale fra i 3.000 ed i 4.000 miliardi, oltre alle gravissime conseguenze derivate dal numerosissimi incidenti verificatisi in questi 4 anni, con danni gravi alle cose e danni di entità grande e non monetizzabile alle persone per i tanti feriti e soprattutto per alcuni tragici decessi;

se il Ministro ritenga conveniente risolvere con poca spesa o addirittura con il finanziamento privato, il nodo di Mestre con la predetta complanare, eventualmente disinquinata con gallerie trasparenti, nel tempo esecutivo uguale a quello previsto per l'utilizzazione della terza corsia. Soprattutto considerando che la realizza-

zione dei due *tunnel* sotto la tangenziale oppure del Passante Mira-Quarto richiederebbe un tempo minimo di 6 anni, che potrebbe in pratica salire ad 8 od anche 10 anni, gravando l'economia dei trasporti con costi della congestione che nel frattempo salirebbero da 700 a 1.400 miliardi l'anno per l'aumento del tempo perduto che nel frattempo si raddoppierebbe da 30 a 60 minuti. In 6-10 anni il costo salirebbe pertanto intorno ai 6.000-10.000 ed anche più miliardi, al quali si aggiungerebbe il costo di costruzione di 2.000 miliardi, per l'astronomica spesa di 8.000-12.000 miliardi od anche di più, se nel frattempo la tangenziale andasse in sempre più frequenti fasi di blocco;

data l'urgenza del problema e la gravità dei fatti segnalati dalla presente interrogazione, la sollecita risposta che sarà data dal Ministro dei lavori pubblici sia, probabilmente, anche trascritta e comunicata a tutte le varie amministrazioni regionali, provinciali e comunali ed alle varie autorità interessate alla assai poco trasparente vicenda oggetto dell'interrogazione, per fare chiarezza e dare l'indispensabile trasparenza a un problema di interesse dello Stato, della regione e dell'intera popolazione che da tale problema è coinvolta.

(4-33087)

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

con atto in data 19 febbraio 1993, n. 20216 di rep. segretario generale, non preceduto da gara, il comune di Mantova affidava ad uno Studio associato di architetti di Roma l'incarico di predisporre gli elaborati necessari per la richiesta di finanziamento dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia, finanziando un rimborso spese di lire 30.250.000;

con dgc n. 847, in data 18 novembre 1997, si procedeva alla « conferma dell'incarico di progettazione della nuova sede del palazzo di giustizia di Mantova allo studio Pellegrin associati di Roma ed assunzione di anticipazione nell'ambito del

fondo rotativo per la progettualità, istituito dalla Cassa depositi e prestiti », per l'importo presuntivo di lire 5.939.102.452 + Iva + 2 per cento Cnpaia + compensi per collaudi, al netto della riduzione del 20 per cento, applicata a posteriori, unitamente alla eccessiva maggiorazione del 45 per cento per rimborso spese;

l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici – Servizio ispettivo –, con nota prot. 18450/00/ISP, in data 31 agosto 2000, ha comunicato al sindaco del comune di Mantova e al professor Giuliano Longfils, già capogruppo consiliare presso lo stesso comune sino all'aprile 2000, che « il consiglio dell'autorità, nella riunione del 27 giugno 2000, ha ritenuto di segnalare alla procura regionale della Corte dei conti l'ipotesi di danno erariale derivante dal comportamento dell'amministrazione comunale di Mantova »;

con dgc n. 222, in data 28 settembre 2000, è stato approvato, per la richiesta di finanziamento dei lavori di costruzione del nuovo palazzo di giustizia, il progetto generale definitivo di lire 103.865.038.836 ed il progetto esecutivo – I stralcio –, dell'importo di lire 27.000.000.000, di cui lire 8.000.000.000 per espropri, riferiti all'intero progetto generale, anziché al solo I stralcio esecutivo;

se come dichiarato dallo studio Pellegrin associati nella lettera, in data 30 giugno 1993, lo studio stesso aveva già redatto l'80 per cento del progetto esecutivo, è evidente che la scelta della localizzazione del palazzo di giustizia era già stata decisa, di fatto, fuori dalla sede istituzionale, pur facendo figurare, nella variante al piano regolatore generale del 1993-1994, la riserva della individuazione alla strumentazione esecutiva e cioè al P.P., adottato con Dcc n. 122, in data 15 settembre 1998, ed approvato con Dcc n. 169 del 16 dicembre 1999 e Dcc n. 38 del 18 febbraio 2000, che ha, naturalmente, recepito quanto già deciso in precedenza;

nella convenzione non si fa mai alcun cenno alla progettazione di massima ed esecutiva (ora, preliminare, definitiva ed

esecutiva) e, men che meno alla direzione lavori, ma esclusivamente a generiche attività e studi occorrenti per la richiesta di finanziamento e per ottenere i pareri preventivi, prevedendo, per tali attività, il riconoscimento di un rimborso spesa di lire 30.250.000, che si presume forfettario e che è stato finanziato, dando poi atto che, qualora l'amministrazione avesse ottenuto il finanziamento, sarebbero stati riconosciuti allo Studio associato, per l'espletamento dell'incarico, i compensi professionali riferiti alla vigente tariffa;

da tale generale formulazione della cosiddetta « clausola a rischio » per il progettista e tenuto conto che il ministero della giustizia, per il finanziamento per l'edilizia giudiziaria, richiedeva in allora e richiede tuttora il progetto esecutivo, si vuole interpretare la convenzione come affidamento dell'incarico di progettazione completa, mentre, con la clausola a rischio, si è inteso aggirare, almeno in via provvisoria, l'obbligo di copertura finanziaria della spesa, sancito, a pena di nullità, dall'articolo 23 del decreto-legge n. 66 del 1989, convertito in legge n. 144 del 1989 e dall'articolo 55 della legge n. 142 del 1990 (ora articolo 191 Tullell);

pertanto, la radicale nullità della clausola, contraria a norme imperative per il comune, comporta il ridimensionamento dell'incarico a mero studio di fattibilità e non di progettazione esecutiva;

infine, l'estensione dell'incarico alla direzione lavori risulta in contrasto giusta determinazione dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici n. 10, in data 7 marzo 2000, con il decreto legislativo n. 157 del 1995;

in generale, si osserva che, dopo il recupero, avvenuto negli anni ottanta, del palazzo Collredo e del fabbricato in via Conciliazione, e dopo il recupero, negli anni novanta, della ex scuola media « S. Bettinelli », attuali sedi del tribunale di Mantova (con spesa di oltre 21 miliardi circa), sarebbe stato e sarebbe tuttora sufficiente il recupero di un fabbricato limitrofo per l'ampliamento degli uffici giudi-

ziari, ma l'istinto faraonico per nuove spese e l'alibi dell'assunzione della spesa – pur sempre pubblica –, a carico dello Stato, hanno impedito di dar corso alla soluzione più semplice e razionale;

la somma a disposizione per acquisizione dell'area, eccetera, di complessivi lire 8.000.000.000, corrispondente a 1/3 circa del progetto esecutivo di – I stralcio – di totali lire 27.000.000.000, risulta spropositata perché, nella stima di massima, allegata al progetto generale, i vetusti capannoni da demolire, per di più con copertura in cemento amianto, sinora non incapsulato e soggetto ad onerosa operazione di asporto e smaltimento, hanno ricevuto una eccessiva (doppia) valutazione, anche per quanto riguarda l'area di sedime dei capannoni;

inoltre, il piano di esproprio deve essere limitato agli immobili necessari per il I stralcio e non può essere esteso agli immobili previsti per i successivi ipotetici stralci, anticipando alla ditta proprietaria l'indennità relativa ai successivi stralci;

la soluzione per il I stralcio non è, altresì, funzionale e rispondente ai requisiti tecnici previsti dall'articolo 51 del R.E. e dal R.I. e risulta contraddittoria, perché rinvia a fase successiva l'installazione dell'impianto di riscaldamento, che potrebbe essere finanziata con l'utilizzo di modesta parte della cospicua somma (circa 4 o 5 miliardi di lire) che si intende destinare subito (!) all'esproprio degli immobili necessari per i successivi lotti;

tanto più, se si considera che, come risulta dal voto del Cta del provveditorato regionale alle opere pubbliche di Venezia, n. 25, in data 19 novembre 2000, pagina 3, ultimo capoverso, « nel corpo da ristrutturare, che conserverà l'attuale forma e consistenza, facente pure parte del I stralcio esecutivo, sono stati localizzati gli uffici del Giudice di pace, degli ufficiali giudiziari, della polizia giudiziaria e gli archivi », per cui, senza riscaldamento, i locali degli uffici non sarebbero addirittura agibili in attesa ed in vista del finanziamento dei successivi lotti;

è sorprendente e sconcertante che, nel I stralcio esecutivo, sia invece prevista, per parcheggio ed archivi, la realizzazione del solo piano interrato del previsto nuovo corpo principale di fabbrica di ben cinque piani fuori terra, destinato agli uffici del tribunale civile e penale e della procura della Repubblica –:

se non si ritenga che le gravi irregolarità, emerse nella localizzazione dell'intervento e nell'affidamento dell'incarico di progettazione, debbano comportare la disapprovazione e il non accesso al finanziamento del progetto definitivo generale e del progetto esecutivo – I stralcio –, con invito all'amministrazione comunale di Mantova a reperire altre soluzioni (che, nell'attuale realtà cittadina, concretamente esistono) meno costose per lo Stato e per il comune stesso, nel rispetto delle procedure di legge;

se il Ministro della giustizia, unitamente al Ministro dei lavori pubblici non ritenga, al contrario, più utilmente percorribile la strada del decentramento della vetusta casa circondariale di Mantova, che si presenta in condizioni di insufficiente capienza e conseguente antigienicità e che, situata in pieno centro storico cittadino ed adiacente all'attuale tribunale di via Poma, non garantisce adeguata sicurezza. Detto decentramento offrirebbe la possibilità di ristrutturare ed ampliare gli spazi del carcere, con una spesa di gran lunga inferiore ai 100 miliardi di lire circa (già indicati in premessa), modificandone l'uso a tutto vantaggio del tribunale stesso. (4-33093)

**DE CESARIS.** — *Al Ministro dei lavori pubblici, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

a Pomezia (Roma), in via Catullo 75, dal 1995 abita Antonio Dell'Aira, la moglie Giorgina e le due figlie, una delle quali la più piccola è soggetta a crisi epilettiche, mentre l'altra di diciassette anni è autistica;

la famiglia Dell'Aira ha uno sfratto esecutivo in corso e per il prossimo 22

dicembre 2000 è fissata la data di esecuzione dello sfratto con l'ausilio della forza pubblica dopo che grazie alla solidarietà fattiva di tanti cittadini di Pomezia, del sindaco, di forze politiche e sindacali, in passato ha impedito l'esecuzione dello sfratto;

non è degno di un Paese civile che famiglie in difficoltà economiche e con portatori di *handicap* siano forzosamente estromessi dal proprio alloggio senza che le istituzioni pubbliche siano in grado di garantire loro il passaggio da casa a casa —:

come intendano garantire il diritto alla casa per la famiglia Dell'Aira e alle altre famiglie nelle condizioni della citata famiglia;

quali iniziative siano state prese o siano allo studio del Governo affinché alle famiglie con sfratto esecutivo composte da ultrasessantacinquenni, con portatori di *handicap* o con redditi medio bassi sia garantito il passaggio da casa a casa;

se non ritengano necessario emanare urgentemente un provvedimento di sospensione degli sfratti di almeno sei mesi per le famiglie in condizione di disagio economico e sociale dando strumenti e mezzi ai comuni per garantire il passaggio da casa a casa. (4-33115)

\* \* \*

## LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

**GARDIOL, CENTO e DE CESARIS.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo del 1° dicembre 1997 n. 468 all'articolo 12 comma 4 riserva ai soggetti impegnati in progetti Lsu la quota del 30 per cento dei posti da ricoprire mediante avviamenti a selezione (di cui all'articolo 16 della legge 28 febbraio 1987, n. 56);

sia la legge del 17 maggio 1999 n. 144, nell'articolo 45, comma 8, sia il decreto legislativo del 28 febbraio 2000, n. 81 ribadiscono la riserva del 30 per cento nelle assunzioni come strumento di stabilizzazione occupazionale dei lavoratori Lsu;

il decreto-legge n. 346 del 2000 innalza limitatamente all'anno 2001 dal 30 per cento al 50 per cento la percentuale di detta riserva nelle assunzioni;

nell'ordinanza ministeriale n. 153 del 30 maggio 2000 all'articolo 2, il Ministero della pubblica istruzione stabiliva che i posti disponibili per i concorsi sono definiti detratti i contingenti concernenti le assunzioni obbligatorie e la riserva del 30 per cento per i soggetti impegnati in lavori socialmente utili;

con decreto ministeriale 23 novembre 2000 n. 262 (punto 3.4) il Ministero della pubblica istruzione ha sospeso per l'anno 2000/2001 l'applicazione della riserva di legge nelle assunzioni prevista per i lavoratori socialmente utili;

con la circolare ministeriale n. 263 (punto 8.8 dell'allegato B) la pubblica istruzione specifica che sulle disponibilità dei posti di collaboratore scolastico i Provveditorati agli studi dovranno effettuare le assunzioni a tempo indeterminato escludendo i lavoratori socialmente utili in quanto attesa di (altra) stabilizzazione occupazionale;

l'applicazione delle riserve stabilite della normativa in vigore per i lavoratori socialmente utili per le prossime 7868 assunzioni recentemente autorizzate dal Governo per i profili Ata, a fronte di circa 30 mila posti vacanti, consentirebbe in tempi brevi la reale stabilizzazione occupazionale di migliaia di Lsu impegnati da anni nelle scuole come collaboratori scolastici e amministrativi —:

come si ritenga di poter sospendere con un decreto ministeriale e con una circolare ministeriale le riserve per le assunzioni previste e rese obbligatorie dalle leggi in vigore in materia di lavoratori socialmente utili;