

pietosire i passanti ai limiti della loro vera e propria anche messa in schiavitù —:

quale sia l'opinione in merito all'episodio descritto da parte dei ministri, interpellati, responsabili sia delle questioni relative all'immigrazione che dell'attività delle forze dell'ordine;

perché le forze di polizia ed i carabinieri, assistendo a simili fenomeni, non accertino d'ufficio l'identità dei/delle questuanti almeno quando sono accompagnati da innocenti ed inconsapevoli bambini in tenerissima età per verificare quanto sopra ipotizzato;

se sia corretto che ad un cittadino (non mi ero in un primo tempo qualificato come deputato) venga risposto «di non avere ordini», «che tanto fanno quello che vogliono», e che «poi tanto tornano il giorno dopo» con ciò perfettamente chiarendo il sentimento diffuso di disagio ed impotenza che — al di là dell'impegno personale — poliziotti e militari evidenziano sul fenomeno dell'immigrazione, ben diversamente dai rassicuranti proclami del Governo. (4-30979)

\* \* \*

#### LAVORI PUBBLICI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

TORTOLI e SESTINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la legge 5 gennaio 1994, n. 36, prevede, all'articolo 21 che il Ministro dei lavori pubblici nomini, con proprio decreto, i componenti del Comitato per la vigilanza sull'uso delle risorse idriche;

fra i compiti istituzionali del Comitato rientra, ai sensi del medesimo articolo 21, la vigilanza sulla regolare determinazione e sul regolare adeguamento delle tariffe del servizio idrico;

la determinazione ed i successivi adeguamenti della tariffa del servizio idrico sono attribuiti, dall'articolo 13 della legge n. 36 del 1994, agli enti locali;

la legge della regione Toscana 21 luglio 1995, n. 81, ha previsto che tutte le funzioni degli enti locali in materia di servizi idrici, incluso il potere di determinare ed adeguare le tariffe, siano esercitate congiuntamente a mezzo di consorzi obbligatori, denominati autorità d'ambito, costituiti fra gli stessi enti locali;

nella regione Toscana, pertanto, l'esercizio del potere di vigilanza del Comitato sulle tariffe si sostanzia in un controllo sull'operato delle autorità d'ambito, competenti a determinare e ad adeguare le tariffe;

con proprio decreto il Ministro dei lavori pubblici ha recentemente nominato i nuovi componenti del Comitato e, fra di essi, è stato nominato il dottor Paolo Peruzzi, in rappresentanza della regione Toscana;

il dottor Paolo Peruzzi, oltre che componente del Comitato, è anche direttore generale dell'autorità d'ambito n. 3 — medio Valdarno della regione Toscana, con funzioni e responsabilità di notevole rilievo nella gestione del citato ente —:

quali provvedimenti intenda adottare per porre rimedio alla evidente situazione di incompatibilità derivante dagli incarichi ricoperti dal dottor Paolo Peruzzi, che risulta essere, al medesimo tempo, «controllore», in quanto componente del Comitato, e «controllato», in quanto direttore generale dell'autorità d'ambito n. 3 della regione Toscana. (4-30921)

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

se ritenga che le Regioni siano in grado di gestire, garantendo idonei standard di sicurezza, gli oltre 27.000 chilometri di strade statali che saranno cedute dall'Anas;

se non ritenga più opportuno procedere all'attuazione del federalismo stradale in maniera graduale, evitando pericolosi vuoti gestionali. (4-30925)

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

per quali motivi i costi degli interventi in corso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria siano saliti dai 6.000 miliardi ipotizzati ad oltre 11.000;

quali siano i tempi preventivati per la chiusura definitiva dei cantieri. (4-30927)

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

quali iniziative urgenti intenda assumere per procedere al potenziamento della strada statale Tiburtina, nel tratto compreso tra l'autostrada del grande raccordo anulare e Tivoli;

se sia a conoscenza del quotidiano stato di congestionamento dell'arteria e dei disagi che questo determina ai residenti nei comuni di Guidonia Montecelio e Tivoli;

se non ritenga che la prossima apertura dei mercati generali porterà alla quasi paralisi della circolazione lungo la consolare in mancanza di valide alternative viarie;

per quale motivo, ad oggi, non siano state assunte iniziative atte a decongestionare la statale. (4-30933)

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

nella giornata di martedì 11 luglio 2000 si è verificata in località Colonna, in provincia di Como, una frana di pietre che scendendo senza sosta dalla parete che costeggia la strada, vicino al torrente Camoggia, hanno bloccato per ore la Statale Regina 340, principale arteria di collegamento tra l'altolago e la città di Como;

la rete di contenimento ha impedito la caduta dei sassi più grossi, ma è risultata non idonea a frenare la moltitudine di pietre di dimensioni ridotte che per molti minuti hanno continuato a precipitare invadendo la strada;

la frana si è verificata in un tratto percorso non solo dalle auto, ma anche da molti pedoni, trattandosi di un tragitto che collega il centro abitato e il cimitero del paese di Colonna;

solo grazie all'intervento dei vigili del fuoco si è riusciti a liberare il manto stradale dalle pietre e a riavviare la circolazione, ponendo fine agli enormi disagi venutosi a creare;

la rete installata dall'Anas nel settembre del 1998, come dimostrato dal pericoloso episodio descritto, risulta non idonea a trattenere le pietre più piccole che franando riescono a raggiungere il manto stradale;

tale situazione di pericolo è stata già tempestivamente segnalata tramite un'ordinanza del sindaco di Colonna, Elisabeth Soldarini, nei confronti dell'Anas, ordinanza attraverso la quale si chiede il ripristino della rete secondo modalità adeguate a garantire la sicurezza —:

se il Ministro non intenda sollecitare un intervento urgente da parte dell'Anas per rimediare all'ormai insostenibile situazione di rischio e degrado presente in più punti della Statale 340, evitando il ripetersi di nuovi incidenti in cui è messa in pericolo la vita stessa degli automobilisti e dei passanti;

se il Ministro intenda garantire il suo diretto interessamento affinché l'ordinanza, tempestivamente presentata dal sindaco di Colonna, venga recepita in tempi brevissimi e si possa al più presto intervenire per ripristinare una situazione di adeguata sicurezza su quel tratto della Statale 340;

se il Ministro non ritenga che per la Statale 340 sia particolarmente urgente la messa in sicurezza dell'intero tratto che

collega l'alto lago di Como con la città di Como, e che nel brevissimo periodo, attraverso un accurato sopralluogo, sia opportuno dare inizio ad efficaci interventi tesi a scongiurare situazioni di pericolo, analoghe a quella descritta, presenti in altri tratti della 340. (4-30937)

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

il tratto di autostrada A9, meglio noto come Como-Laghi, versa ormai da anni in condizioni precarie; la capacità di portata del ramo autostradale, che collega lo svincolo autostradale della metropolitana milanese, con la vicina dogana di Brogeda, è quotidianamente invaso da un numero enorme di mezzi pesanti che finiscono con l'intasare l'arteria di collegamento;

è stata approvata da tempo in Svizzera la nuova legge federale sul traffico pesante. Tale legge prevede che dal 2005 sarà abolito il limite di portata di 28 tonnellate e sarà consentito il passaggio ai camion fino a 40 tonnellate;

le conseguenze di tale provvedimento porteranno a un consistente aumento del traffico pesante sull'asse autostradale internazionale Milano-Como-Chiasso, dovuto al dirottamento dei Tir dai valichi alpini del Brennero e del Monte Bianco, che sulla direttrice gottardiana conseguirebbero, invece, un risparmio di circa 300 chilometri, se diretti nei territori centrali della Germania. Si prevede un incremento di circa 4000 mezzi al giorno che andranno ad aggiungersi al già consistente volume di 4300 mezzi attuale;

il traffico commerciale comasco è già nelle attuali condizioni sufficientemente caotico e non potrebbe sopportare un aumento previsto del 50 per cento circa che tale provvedimento porterà, sarebbe quantomeno necessaria per evitare un collasso delle arterie comasche l'abrogazione del divieto di transito notturno dei Tir in territorio Elvetico, perlomeno per quanto concerne le grandi arterie;

la legge del 28 dicembre 1959, n. 1146 prevede l'applicazione di un'imposta di lire 18.000 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di cose trasportate da autoveicoli e rimorchi adibiti a trasporti internazionali di cose, importati temporaneamente dall'estero ed appartenenti a persone residenti stabilmente all'estero; tale legge prevede inoltre nell'articolo 2 la possibilità di esenzioni quando sussista reciprocità di trattamento tributario, reciprocità di trattamento che data l'introduzione della nuova imposta da parte della Svizzera verrebbe a mancare;

gli introiti derivanti dall'applicazione dell'imposta prevista dalla legge di cui al punto precedente potrebbero essere proficuamente utilizzati quali fonti per il miglioramento delle infrastrutture viabilistiche di confine, miglioramenti necessari per affrontare l'incremento del traffico pesante previsto per i prossimi anni, in particolar modo per quanto concerne la provincia di Como —:

se il Ministro non ritenga opportuno cercare di ottenere dalla Svizzera l'abrogazione del divieto di transito notturno dei mezzi pesanti sul territorio elvetico così da evitare una congestione del traffico comasco;

se il Ministro non valuti positivamente la possibilità dell'applicazione dell'imposta prevista dalla legge 28 dicembre 1959, n. 1146, imposta che permetterebbe di ottenere dei cospicui contributi per il miglioramento delle infrastrutture viarie e ferroviarie di confine, così come è nelle intenzioni della vicina Svizzera che prevede di destinare i due terzi degli introiti derivanti dall'imposta di cui sopra per la costruzione delle nuove trasversali ferroviarie alpine, destinate a dirottare il traffico commerciale dalla strada al treno, e un terzo per finanziare opere dei Cantoni. Quale esempio si consideri che il Canton Ticino, confinante con la provincia di Como, beneficerà di circa 25 milioni di franchi l'anno;

se il Ministro non intenda altrimenti chiedere in virtù di tale legge l'esenzione

per i mezzi di trasporto di merci italiani dalla imposta sopra menzionata, che la Svizzera ha deciso di introdurre, stabilendo così una reciprocità di trattamento;

se il Ministro non possa altresì concordare una soluzione valida che non finisca per aggravare ulteriormente la già satura condizione del traffico commerciale comasco, richiesta già precedentemente inoltrata attraverso interrogazioni parlamentari in data 9 febbraio 1998 e in data 29 settembre 1998;

quali provvedimenti il Ministero abbia intenzione di promuovere per ampliare la capacità di trasporto del tratto di autostrada A9;

in quali tempi tali provvedimenti verranno realizzati. (4-30956)

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

i canali Sottobattaglia, Bagnarolo, Cagnola e Pontelongo per buona parte del loro corso noti come « Vigendone », dichiarato navigabile dal decreto-legge gr 31 maggio 1917 n. 1536, fanno capo all'amministrazione dello Stato e quindi del Magistrato delle acque (Nucleo operativo di Padova); alla data del 27 maggio 2000 tale Autorità era competente della manutenzione del corso d'acqua in questione, e ciò in virtù della legge istitutiva del Magistrato delle acque, Legge 5 maggio 1907 n. 257, che decretava l'istituzione dell'ufficio adibito « al buon governo delle acque pubbliche »;

in particolare (articolo 14), tale legge assegna alla competenza del presidente del M.d.A. « la gestione tecnica, economica ed amministrativa dei lavori concernenti le opere di navigazione interna » di cui al regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, nonché « anche le attribuzioni assegnate in precedenza ai prefetti dalla legge sulle opere idrauliche » di cui al testo unico 25 luglio 1904 n. 523, che riguardano « il regime delle acque, la pulizia delle acque pubbliche, le darsene, ecc... »;

il richiamato regio decreto 11 luglio 1913 n. 959 precisa inoltre un significativo concetto di opere di manutenzione: esse sono « tutti i lavori occorrenti: a) per conservare nelle vie navigabili l'attitudine all'esercizio della navigazione, mantenendo le dimensioni e forme delle vie stesse, nonché i porti e scali, gli edifici, le conche, gli ascensori, i piani inclinati ed altri simili mezzi; b) per rendere sicura la navigazione col segnalamento in conformità alle norme da stabilirsi col regolamento ».

il presidente del Comitato « Remada a Seconda », professor Giancarlo Turato, ha stilato la seguente nota: dichiarando che nei giorni precedenti domenica 28 maggio 2000 aveva preso contatto con il Genio Civile di Padova per l'apertura della Conca di Battaglia gli era stato assicurato che per tale operazione non vi era alcun problema, cosa che infatti avvenne alle ore 9.00 di domenica. Ciò per quanto riguarda il Genio Civile.

Per quanto concerne invece il Magistrato alle Acque di Padova, era venuto a conoscenza, il 26 sera, dall'operatore dell'Arco di Mezzo di Battaglia che questi non aveva ricevuto nessun ordine di aprire l'acqua per domenica, anzi era stato diffidato dal signor Pavan (credo operatore del Magistrato) dal compiere alcuna operazione a riguardo.

Il giorno 27 si è subito attivato per avere delucidazioni dal Magistrato alle Acque e dopo diverse telefonate è riuscito a parlare con il geometra Scanu (dirigente del Magistrato) esponendo la situazione, per cui se non vi fosse stata acqua a sufficienza, la remada non si sarebbe potuta svolgere. Verso le 15.00 di sabato il geometra gli assicurò che aveva dato ordine al manovratore di Battaglia perché facesse defluire, dal mattino del 28, almeno venti cm. d'acqua.

Domenica 28 molte imbarcazioni, già verso le 6.30 erano in acqua, poca, a dire il vero, come gli altri anni. Alle 7.00 venne aperto l'Arco di Mezzo e l'acqua defluisce aumentando un po' il livello del canale.

A questo punto tutto sembrava tranquillo e normale: acqua poca, come spesso era accaduto, ma si pensava che con il

passare del tempo e con l'apertura dei Roncajette il livello aumentasse.

Purtroppo niente di tutto ciò, nemmeno un filo d'acqua dal Roncajette che, come si sa, avrebbe dovuto con la sua acqua far da muro a quella proveniente da Battaglia. Si può ben immaginare cosa successe quel giorno; in alcuni tratti c'era solo fango, barche impantanate, sommozzatori impossibilitati ad agire ed andare in soccorso di chi poteva averne bisogno. Fortunatamente non si è verificato alcun incidente. Solo vivaci proteste e da parte di molti il sospetto di sabotaggio della manifestazione. Alle nostre richieste verbali e scritte, che furono presentate nei giorni seguenti al Magistrato, a tutt'oggi nessuna risposta scritta;

l'Assessore all' Ambiente del Comune di Battaglia Terme ha fatto pervenire al Nucleo Operativo di Padova dal Magistrato alle Acque la seguente nota dichiarando che: per la manifestazione « Remada a Seconda », del 28 maggio 2000, al Comitato Organizzatore nella persona del Professor Gianfranco Turato, era stata assicurata, da parte dell'Ente in indirizzo, la navigabilità del fiume Vigenzone, da Battaglia Terme a Bovolenta/Pontelongo, con un significativo afflusso di acqua tramite il Canale Roncajette che doveva avvenire di conseguenza utilizzando l'Arco di Mezzo del Canale della Battaglia; (l'acqua di questo corso superiore era ai livelli massimi).

Questa navigabilità è stata praticamente inesistente, come è stato riportato dagli organi di stampa locali (*il Mattino* del 31 maggio 2000) e da testimonianza diretta del sottoscritto a bordo di una imbarcazione sino al Museo della Navigazione Interna, pochi centimetri d'acqua, non permettevano nemmeno l'uso dei remi alle oltre 100 imbarcazioni presenti; numerosi sono stati gli inconvenienti e le proteste, come si può facilmente immaginare.

Come Comune di Battaglia Terme, luogo di partenza della manifestazione ed in forme varie, da sempre, patrocinatore della Remada, chiediamo di accertare le responsabilità di quanto avvenuto, per po-

ter essere in grado di rispondere ai cittadini coinvolti nei fatti accaduti ed a quanti ne fanno richiesta —:

a) quali risposte ha fornito il Magistrato alle Acque-Nucleo Operativo di Padova alle richieste fatte da enti e comitati;

b) quali assicurazioni intende fornire — in una logica di cooperazione interistituzionale con la regione Veneto — alle legittime attese degli Enti Locali interessati e dei cittadini, del Comitato Organizzatore in ordine alla programmazione della « Remada a Seconda » del 2001.

(4-30977)

\* \* \*

#### LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

*Interrogazione a risposta orale:*

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

il Rapporto 2000 sull'economia del Mezzogiorno d'Italia realizzato dallo Svimez, evidenzia il preoccupante aumento del *gap* fra l'Italia del centro-nord e l'Italia meridionale ed insulare;

il tasso di disoccupazione medio nel 1999 è pari al 22 per cento nel Mezzogiorno contro il 6,5 per cento del Centro-Nord;

il Rapporto 2000 indica, quale terapia per ridurre il forte divario, non già la flessibilità dei contratti di lavoro, ma piuttosto norme di impiego a livelli retributivi differenziati;

secondo lo Svimez « la flessibilità normativa del rapporto di lavoro massimizza i suoi effetti nelle strutture economiche più forti e dinamiche, ma di per sé non è in grado di rimuovere gli ostacoli allo sviluppo nelle aree più svantaggiate »;

l'orientamento espresso da Svimez, per autorevolezza delle fonte, introduce