

l'adozione, da sempre atto di amore, non può certo trasformarsi in una orribile scelta di un prodotto umano idonea, tutt'al più, al soddisfacimento dei gusti degli adottanti —:

se i fatti denunciati dall'Associazione amici dei bambini (cfr. *La Stampa* di sabato 3 marzo 2001 alla pagina 12) siano rispondenti a verità e, in caso affermativo, quali provvedimenti intenda assumere per impedire che l'istituto dell'adozione venga stravolto sino ad essere trasformato in un supermarket dei bambini. (4-00382)

GARAGNANI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la recente ordinanza del giudice Ciccone del tribunale di Bologna, che ha accolto il ricorso presentato dal comitato dei cittadini contro l'inquinamento dell'aria, ed ha stabilito di annullare quella parte della delibera della giunta comunale di Bologna che non prevede il divieto di circolazione per i due tempi, per i veicoli dei residenti non catalizzati, eccetera, è, di fatto, intervenuta su fatti che attengono alla competenza dell'amministrazione comunale;

l'ordinanza sembra all'interrogante dettata da « spirito di parte » ed interviene per modificare e revocare atti legittimi dell'amministrazione comunale;

inoltre, siffatta ordinanza sembra evidenziare un atteggiamento di contrarietà nei confronti di iniziative dell'amministrazione comunale e appare tale da compromettere il buon andamento della gestione pubblica;

secondo l'interrogante, è censurabile tale indebita ingerenza su scelte proprie dell'amministrazione comunale —:

in relazione ai fatti esposti in premessa, quali iniziative di propria competenza, eventualmente di carattere disciplinare, intenda adottare nei confronti del dottor Ciccone. (4-00391)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta orale:*

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il vettore pubblico della navigazione marittima, — FS SpA — che gestisce il collegamento Civitavecchia — Golfo Aranci ha subito, nel corso degli anni, un gravissimo decadimento per la flotta non rinnovata e per la mancata modernizzazione, causando l'accumulo di annuali disavanzi di bilancio e subalternità di mercato rispetto ai vettori privati;

le organizzazioni sindacali da una parte, e le Amministrazioni comunali di Civitavecchia e Golfo Aranci, dall'altra, hanno più volte denunciato il comportamento irresponsabile delle Ferrovie, indicando ai vertici della Società e ai Ministri dei Trasporti e della Navigazione l'opportunità di un mutamento di strategia, ripristinando un ruolo attivo delle Ferrovie nel trasporto passeggeri, superando il limite imposto dalle Ferrovie di veicolare solo merci e gommato;

dopo molta insistenza, finalmente, lo scorso 29 maggio, la FS SpA, accettava almeno per i mesi estivi (giugno-settembre) di riattivare il trasporto dei passeggeri, attraverso la nave Logudoro, soddisfacendo la pressante richiesta degli utenti che richiedono esplicitamente il ripristino delle corse del vettore pubblico sulla linea Golfo Aranci, ma a tutt'oggi i dirigenti delle Ferrovie non hanno adempiuto agli impegni assunti con le organizzazioni sindacali e con il Comune di Civitavecchia, rivelando un comportamento ambiguo che danneggia economicamente il servizio pubblico che risulta in quotidiana perdita a causa del solo trasporto merci;

la nave Logudoro è risultata in questi giorni idonea per sostituirla una della Flotta Lauro, venuta meno a causa di avaria, confermando la sua efficienza e la professionalità del suo armamento;

se condivide la politica trasportistica della FS SpA circa i collegamenti marittimi Civitavecchia — Sardegna, che, depennando dai suoi piani il trasporto dei passeggeri, e limitandosi al solo trasporto di merci, ha inferto un durissimo colpo al servizio pubblico posto ai margini e fuori mercato e danneggiando l'economia marittima della città;

se non ritenga, viceversa, ancora possibile un riesame attento e serio del ruolo del vettore pubblico, riordinandolo con provvedimenti di modernizzazione per renderlo competitivo con le Società private, evitando alla popolazione sarda l'impossibilità di scegliere tra servizio pubblico e privato e costringendola ad utilizzare le sole linee private. (3-00132)

**PAROLO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 36, nel tratto Lecco-Colico, è di fatto l'unica arteria di accesso per l'intera provincia di Sondrio;

nei giorni festivi la superstrada 36 è interessata da un intenso traffico turistico;

a causa della completa chiusura della galleria Monte Piazza, direzione nord, nei giorni festivi si formano code chilometriche che interessano i territori della bassa Valtellina e dell'alto Lario, determinando una totale paralisi anche delle arterie secondarie (SP-72), con conseguenti situazioni di pericolo e disagio per le popolazioni e per gli automobilisti;

la galleria Monte Piazza, direzione nord, è chiusa da diversi mesi a causa di evidenti cedimenti strutturali e copiose infiltrazioni di acqua, tali da determinarne l'inagibilità;

con precedente atto ispettivo (4/14955) del 19 gennaio 1998 si segnalava al Ministro dei lavori pubblici che « in alcune gallerie si sono verificati cedimenti strutturali del piano stradale, al punto che i marciapiedi sono stati in gran parte

divelti » e che « si sono verificate numerose infiltrazioni d'acqua nelle gallerie, causate da evidenti anomalie costruttive »;

in data 26 settembre 2000 l'interrogante replicando al Ministro dei lavori pubblici in commissione lavori pubblici della Camera dei deputati ricordava allo stesso che con precedenti atti ispettivi « erano state segnalate le problematiche connesse alla strada statale 36 quali in particolare i cedimenti strutturali e le infiltrazioni di acque verificatesi nelle gallerie »;

la galleria Monte Piazza, direzione sud, è già stata interessata da parziali lavori di messa in sicurezza che avrebbero interessato un tratto di solo 40 metri per un costo di circa 300 milioni, con conseguente chiusura per alcuni mesi del 2000;

l'Anas, al fine di poter eseguire i lavori nella galleria Monte Piazza, direzione nord, ha realizzato alcuni mesi fa un *by-pass* in località Corenno con deviazione del traffico in direzione nord nella opposta galleria;

a causa della evidente situazione di pericolo si verificano pressoché quotidiani incidenti, alcuni dei quali hanno già provocato vittime umane;

nei giorni scorsi al solo scopo di prevenire le situazioni di pericolo e disagio i parlamentari della provincia di Sondrio hanno proposto all'Anas di aprire al traffico, nelle ore pomeridiane della domenica, entrambe le carreggiate della galleria Monte Piazza direzione sud e contestualmente chiudere la strada statale 36 al traffico in direzione nord in località Bellano;

la proposta come risulta da interviste rilasciate a giornali locali dai funzionari Anas, non è nemmeno stata presa in considerazione —:

se, ai sensi del comma 1 articolo 1 della legge n. 109 del 1994, che testualmente recita « In attuazione dell'articolo

97 della Costituzione l'attività amministrativa in materia di opere e lavori pubblici deve garantire la qualità ed uniformarsi a criteri di efficienza e di efficacia, secondo procedure improntate a tempestività, trasparenza e correttezza, nel rispetto del diritto comunitario e della libera concorrenza tra gli operatori», non intende promuovere un'indagine tecnico-amministrativa mirante ad individuare con certezza la responsabilità per lavori eseguiti non a regola d'arte e privi di qualsiasi requisito previsto dalla legge;

ad avviso dell'interrogante i costi necessari per la definitiva messa in sicurezza delle gallerie dovrebbero essere imputati ai progettisti, direttori dei lavori, imprese e funzionari pubblici, ciascuno per le singole e rispettive responsabilità che dovessero emergere dalle indagini svolte, e della questione dovrebbe essere interessata la magistratura —:

quali siano i tempi ed i costi necessari per risolvere definitivamente le problematiche inerenti la strada statale 36 ed i modi con i quali verranno eseguiti i necessari lavori;

se sia a conoscenza che in concomitanza con gli eventi alluvionali che hanno interessato la provincia di Sondrio nell'autunno del 2000, tali da indurre il Governo a dichiarare lo stato di calamità naturale, l'Anas ha completamente chiuso al transito la strada statale 36 in entrambe le direzioni, causando la totale paralisi del traffico, conseguentemente isolando di fatto la Valtellina dal resto del territorio nazionale, con le evidenti conseguenze in una situazione di dichiarata emergenza;

se non ritenga di dover verificare le modalità con le quali è stato realizzato il *by-pass* di Corenno, e accertare se a parità di costi e tempi, non sarebbe stato possibile realizzare opere con maggiori garanzie per la sicurezza e l'incolumità dei cittadini.

(3-00141)

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

VIII Commissione

REALACCI e MOLINARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Mezzogiorno sconta un pesante *gap* infrastrutturale che si ripercuote sul proprio tessuto socioeconomico;

questo ritardo va colmato con il potenziamento delle vie di comunicazione e l'ammodernamento di una rete di collegamenti non più funzionali alle dinamiche positive in atto da alcuni anni nel sud del nostro Paese;

la Basilicata, in considerazione della sua particolare ubicazione geografica, si pone come cerniera del sud tra tirreno ed adriatico ma è la regione meno dotata di arterie di comunicazione; basti pensare che non ha un aeroporto e Matera è l'unico capoluogo di provincia in Italia a non essere raggiunto dalla ferrovia;

la strada statale 658 Potenza-Melfi, ad una sola carreggiata, è l'unica strada che collega l'intera regione allo stabilimento Fiat di Melfi ma totalmente inadeguata con un tragico corollario di morti a causa dell'elevato volume di traffico pesante e pendolare in considerazione dei 10 mila addetti del settore auto;

la regione Basilicata, le province di Potenza e Matera, i vari enti locali interessati hanno più volte sollecitato il raddoppio di questa vitale arteria per lo sviluppo lucano ed interregionale —:

quali iniziative intenda adottare il Governo affinché si possa giungere in tempi ragionevolmente brevi al raddoppio della strada statale 658 Potenza-Melfi e in chiave più generale quali sono i programmi dell'Esecutivo per potenziare la dotazione infrastrutturale della regione Basilicata.

(5-00112)

ZACCHEO e FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la stampa nazionale (*Il Giornale* del 18 luglio 2001; *Corriere della Sera* del 19 luglio 2001) riferisce della durissima presa di posizione assunta dagli amministratori locali dell'Emilia Romagna e della Lombardia nei confronti del Presidente del Magistrato per il Po e del Segretario dell'Autorità di Bacino;

i predetti amministratori contestano, in particolare, il fatto che ad oltre 8 mesi dalle calamità naturali che colpiranno il nord d'Italia non risulterebbero avviate opere concrete atte a prevenire, nel periodo dell'autunno-inverno prossimo, nuove possibili esondazioni sui territori in questione —:

se i fatti siano noti al ministro e, per quanto di competenza, quali urgenti iniziative intenda assumere in merito. (5-00113)

LUPI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 12 luglio la Corte di Giustizia europea si è pronunciata, con sentenza, sulla legittimità della normativa nazionale che consente al titolare di una concessione edilizia o di un piano di lottizzazione approvato la realizzazione diretta delle opere di urbanizzazione a scomputo totale o parziale del contributo dovuto per il rilascio della concessione;

la legislazione statale vigente in materia di modalità esecutive di un piano attuativo di iniziativa privata (articolo 28 della legge n. 1150 del 1942 come modificata dalla legge n. 765 del 1967 e articolo 11 della legge n. 10 del 1977) prevede che la realizzazione delle attrezzature collettive sia riconducibile al promotore, a sue spese, in contropartita del pagamento del contributo dovuto al comune a titolo di concessione edilizia, senza perciò far ricorso all'applicazione delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori;

la Corte di Giustizia ha specificato che la Direttiva 93/37/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, osta all'applicazione della suddetta normativa nazionale nel caso in cui il valore della realizzanda opera eguagli o superi la soglia da essa stabilita;

ne discende che viene messa in discussione la realizzazione diretta delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria eseguite a scomputo degli oneri di concessione edilizia per importi pari o superiori a 5 milioni di euro;

gli enti locali potrebbero interpretare nei modi più disparati la pronuncia della Corte di Giustizia bloccando la realizzazione di iniziative programmate o già in essere;

la suddetta pronuncia potrebbe provocare dubbi sulla applicabilità della normativa in questione anche alle opere sotto soglia con gravi ripercussioni per i residenti a causa del differimento delle fasi di realizzazione delle opere di urbanizzazione funzionali agli edifici;

nella fattispecie non si pone una questione di sovrapposizione tra la disciplina urbanistica e quella sulle opere pubbliche, che hanno due ambiti di applicazione differenti e del tutto distinti, in quanto nella realizzazione di un piano attuativo il comune non commissiona come stazione appaltante un'opera ma stabilisce convenzionalmente con il privato che lo stesso si assuma a propria cura e spese gli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria; le opere di urbanizzazione in questione possono essere definite, infatti, pertinenti all'insediamento, in quanto strettamente connesse ed al servizio dell'ambito oggetto dell'intervento e come tali rientranti nel quadro economico dell'iniziativa proposta dai soggetti privati, si tratta cioè, di una prestazione di risultato imposto dalla legge in quanto connaturata alla tipologia di intervento —:

se, vista la grave situazione di incertezza che si è venuta già determinando,

non intenda attivarsi con urgenza per confermare la legittimità della normativa sulla realizzazione diretta delle opere a scomputo il cui valore sia inferiore alla soglia comunitaria, garantendo, in tal modo, l'uniformità del comportamento degli enti locali su tutto il territorio nazionale nell'attuazione dei piani esecutivi di iniziativa privata e sollecitando, in questo quadro, anche l'eventuale intervento del Governo italiano presso l'Unione europea affinché questa, nell'ambito del progetto di modifica delle vigenti direttive in materia di appalti pubblici, attualmente all'esame del Parlamento europeo, sancisca definitivamente la praticabilità delle opere di interesse generale realizzate direttamente dal promotore dell'intervento, secondo le disposizioni della disciplina urbanistica.

(5-00114)

PAROLO e GUIDO DUSSIN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

uno degli obiettivi principali del programma del Governo è quello della modernizzazione del Paese attraverso la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali;

il documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2002-2006 evidenzia la necessità della realizzazione in tempi rapidi di opere pubbliche che agevolino l'unificazione del territorio e l'apertura al crescente traffico europeo, assicurando per l'Italia un ruolo di ponte tra Unione europea e paesi del bacino del Mediterraneo e di cerniera tra Est e Ovest europeo;

proprio per accelerare il processo della realizzazione delle grandi opere pubbliche il Governo ha già presentato alle Camere il disegno di legge, A.S. n. 374, recante Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti industriali strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive —:

in tema di infrastrutture stradali, sulla base di quali criteri verranno suddivisi sul territorio i finanziamenti disponibili, tra nord, centro e sud, e quali siano le opere viarie prioritarie in ordine di tempo che possano assicurare per l'Italia quel ruolo strategico nell'ambito della Comunità europea citato in premessa.

(5-00115)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il tratto autostradale che collega Salerno a Reggio Calabria rappresenta uno degli assi stradali che desta le maggiori problematiche per la viabilità nazionale, a causa degli intensi flussi di traffico e della diffusa presenza di cantieri che costringono gli automobilisti a grossi disagi; nei prossimi giorni, con l'inizio delle vacanze estive per milioni di italiani, si prevede che l'infrastruttura viaria sarà percorsa da un numero di veicoli di gran lunga superiore alle proprie capacità;

come intenda affrontare, sulla base delle esperienze negative degli scorsi anni, l'emergenza « esodo » sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria in modo da garantire allo stesso tempo la sicurezza degli automobilisti e ragionevoli tempi di percorrenza, quanti cantieri si prevede saranno aperti durante il periodo di massima utilizzazione dell'autostrada e quali azioni di supporto e di informazione verranno attivate durante i giorni di massima presenza di autoveicoli al fine di ridurre il più possibile i disagi.

(5-00116)

VIGNI, ABBONDANZIERI, VIANELLO, SANDRI, DAMERI, BANDOLI, CHIANALE, RAFFAELLA MARIANI, ZUNINO e PIGLIONICA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

partecipando all'assemblea annuale dell'ANCE, il Ministro ha annunciato in-

vestimenti nel campo delle infrastrutture per circa 180 mila miliardi entro il 2006;

nel DPEF si indica invece una previsione molto diversa, pari a 100 mila miliardi;

appare peraltro del tutto imprecisato, nel DPEF, a cosa si riferisca tale cifra: mentre al punto III.2.2. si parla di un importo complessivo del programma di « investimenti pubblici » pari a 100 mila miliardi, al punto III.1 questa cifra viene invece riferita alla « modernizzazione di tutte le reti infrastrutturali » (comprendendo in tale voce, si suppone, non solo le infrastrutture di trasporto, ma anche gli interventi per l'assetto idrogeologico e per il sistema idrico);

sempre al punto III.2.2 del DPEF si dice che il finanziamento dei progetti relativi agli investimenti pubblici « è per il 50 per cento a carico del bilancio pubblico e per il restante 50 per cento ottenuto con il metodo del *project financing* » —:

quale sia effettivamente la cifra complessiva a carico del bilancio dello Stato prevista per gli interventi relativi alle opere pubbliche e, in questo ambito, quale percentuale sia prevista per le infrastrutture di trasporto, quale per gli interventi sul sistema idrogeologico, quale per il sistema delle risorse idriche. (5-00117)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

BUTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'autostrada A9 risulta essere pericolosa, eccessivamente onerosa, straordinariamente trafficata (soprattutto per quanto riguarda il traffico pesante) nonostante il ruolo di cerniera tra l'Italia e la vicina Confederazione Elvetica;

l'autostrada A9 non ha la terza corsia e non gode della giusta manutenzione;

il tratto più pericoloso risulta essere quello tra il casello di Grandate e la dogana di Brogeda sul quale insistono

piazzole di cortesia sistematicamente occupate in modo abusivo da mezzi presenti che recano disturbo alle numerose abitazioni circostanti;

la più famosa risulta essere la piazzola Fati per la quale da anni il sottoscritto chiede un intervento risolutivo da parte della società Autostrade;

la prefettura di Como, oltre ai reiterati tentativi del sottoscritto, ha inviato in data 18 maggio e 18 giugno 2001 alla Direzione del II Tronco della società Autostrade richiesta di realizzazione di barriere antirumore e l'applicazione di misure di dissuasione della sosta nella citata piazzola Fati e nella bretella di accesso della dogana;

la società Autostrade non ha mai fornito alla prefettura la benché minima risposta —:

se sia a conoscenza del motivo la società Autostrade si rifiuta sistematicamente di rispondere alla massima autorità periferica di Governo in ordine al citato gravissimo problema vissuto ormai come un'autentica angoscia dai comaschi residenti nei pressi della piazzola Fati;

se sia a conoscenza del motivo per il quale la società Autostrade non interviene per quanto di sua competenza nella manutenzione della A9 e della piazzola Fati nonostante ripetuti solleciti;

se non ritenga che sia il caso, di concerto con gli Enti locali e la regione Lombardia aprire un tavolo sulle condizioni dell'autostrada A9 ponendo particolare attenzione alla realizzazione della terza corsia, alla questione del traffico pesante, dell'esoso pedaggio e alla situazione dei residenti nelle zone limitrofe.

(5-00105)

PAPPATERRA e PECORARO SCANIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ANAS ha approvato il Programma triennale 2000/2003 relativo alla viabilità;

il programma prevede nel triennio investimenti per complessivi 3.452 miliardi;

con riferimento alla Calabria si prevedono solamente due interventi sulla SS. 18 e sulla Trasversale delle Serre per l'importo di 20 miliardi;

tale impostazione, ove confermata dal Ministro delle infrastrutture, condannerebbe la Regione ad ulteriori condizioni di arretratezza, nel mentre, al contrario, si rendono necessari per il definitivo sviluppo della Regione fondamentali interventi infrastrutturali;

nei giorni scorsi la giunta regionale della Calabria ha approvato su proposta dell'Assessore Regionale ai lavori pubblici ingegner Misiti un programma di interventi per oltre quattromila miliardi da definire in un accordo di programma Quadro con il Governo;

risultano palesi le contraddizioni tra i due livelli di programmazione e soprattutto l'indeterminatezza delle previsioni;

le scelte dell'ANAS hanno provocato giustificate reazioni e forti preoccupazioni tra le forze sociali ed istituzionali calabresi —:

i criteri e le valutazioni che abbiano ispirato l'ANAS nelle sue scelte di programmazione;

se non ritenga il Ministero delle infrastrutture in sede di approvazione del programma di rivedere l'impostazione dell'ANAS relativamente alla Calabria stanziando ulteriori somme a quelle previste nel piano. (5-00111)

**REDUZZI.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'opera — oggetto di interrogazione — riguarda il completamento dell'asse interurbano Seriate-Ponte San Pietro-Mapello (provincia di Bergamo) classificato MI1083-77/99;

la realizzazione dell'infrastruttura (ritenuta dall'ANAS prioritaria perché di interesse nazionale) è bloccata dal 1991;

la gara di appalto, avviata nel 1999, si è conclusa nel gennaio 2001 con l'aggiudicazione dell'opera ad una ditta di Chieti;

tre ditte hanno presentato ricorso contro l'aggiudicazione;

il 6 giugno 2001 il TAR di competenza (Lazio) accoglie il ricorso di un'altra ditta e sentenza l'annullamento dell'aggiudicazione. L'ANAS non procede a nuova aggiudicazione perché non ancora a conoscenza delle motivazioni del dispositivo della sentenza del TAR;

ulteriori ritardi dell'avvio dei lavori sono inaccettabili ed intollerabili;

i disagi sono notevolissimi: traffico lentissimo sempre (in media per 5 Km. 45 minuti); conseguente inquinamento atmosferico; danni alla salute; danni all'economia locale, provinciale e regionale... perché i tempi lunghi di percorrenza di brevi tratte di strada statale sono uno spreco di tempo e di risorse per le tante attività produttive che gravitano sul territorio e/o devono inevitabilmente usufruire dell'attuale strada statale 342, della quale l'asse interurbano in questione sarebbe una salutare alternativa —:

come il ministero intenda operare per tutelare i cittadini che abitano nel territorio interessato dalla struttura da completare. (5-00118)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**SARDELLI, GIUSEPPE GIANNI, SCALIA, VOLONTÈ, GIBELLI e SANZA.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel comparto degli appalti per i servizi di pulizia, le Ferrovie dello Stato, da quanto si apprende da agenzie di stampa e da fonti sindacali, sono in procinto di emanare avvisi di gara per lo svolgimento di tali servizi con il ricorso a procedure

inusuali tali da pregiudicare elementi fondamentali delle condizioni dei lavoratori del settore;

agli offerenti non verrebbe imposto nessun obbligo di rispettare il contratto dei servizi per le imprese di trasporto, in aperta violazione della legge n. 327 del 2000 che richiede una preventiva valutazione del costo del lavoro e norme di sicurezza nelle gare di appalto;

negli avvisi di gara per lo svolgimento dei predetti servizi non verrebbe inserita nessuna clausola sociale che preveda la tutela della occupazione da parte del subentrante, con inevitabili e traumatiche ripercussioni sul mantenimento del posto di lavoro;

sarebbero previste, sempre in questi bandi, spezzettamenti delle prestazioni, senza badare alla selezione qualitativa delle imprese e con una metodologia basata sul massimo ribasso, dando luogo a una competizione imperniata esclusivamente sulla riduzione del costo del lavoro;

in assenza di necessari e opportuni correttivi, risulterebbe a rischio la situazione di circa 13.000 lavoratori che da anni operano all'interno delle Ferrovie e che vedrebbero messi in discussione il diritto alla occupazione e al mantenimento delle loro condizioni contrattuali;

se la parcellizzazione in termini minimali, definiti per l'affidamento dei servizi, nonché la mancata applicazione del contratto di lavoro dei servizi ausiliari del trasporto, non sia funzionale al coinvolgimento in tale attività delle cooperative attualmente non presenti nel settore —

come intenda il Governo, vista la parcellizzazione e la pluralità dei soggetti gestori dei servizi, garantire la qualità delle prestazioni e la salvaguardia dei posti di lavoro;

quali iniziative, infine, intenda assumere il Governo perché nella predisposizione dei bandi di gara vengano rispettati lo spirito e la lettera della legge n. 327 del 2000 e garantiti alle migliaia

di lavoratori, impegnati nel settore, condizioni contrattuali idonee alla prosecuzione del servizio, per evitare situazioni conflittuali tra i lavoratori e inevitabili disagi per i cittadini utenti delle Ferrovie dello Stato. (4-00387)

MUSSOLINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel 1981 un deputato del MSI presentò una interrogazione parlamentare (4-09184) al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se fosse informato della singolare situazione in cui si veniva a trovare, per carenze di strade di accesso alla scogliera prospiciente al mare, la frazione di Panza, nel Comune di Forio d'Ischia (Napoli). Con l'interrogazione si segnalava, infatti, che nonostante la bellezza dei panorami, il clima temperato, e l'incantevole mare che bagna il proprio territorio, la frazione di Panza era del tutto priva di strade che dal centro abitato portassero i turisti al mare, con tutti i pregiudizi in ordine alle potenzialità turistiche. L'interrogazione si chiudeva chiedendo al Ministro dei lavori pubblici se non ritenesse opportuno operare ogni migliore sforzo per far sì che la strada per la scogliera « Scannella » venisse proseguita sino alla località più vicina al mare e per sollecitare la progettazione e la realizzazione di un idoneo percorso stradale, che consentisse la valorizzazione in termini economico-turistici di Panza;

il Ministro interrogato rispose che la zona era dotata di idonee strade comunali di recente sistemazione o in fase di completamento di collegamento al mare. Nella risposta si affermava, inoltre, che il comune di Forio aveva provveduto ad acquisire nuovi progetti per la viabilità della frazione di Panza, quali la viabilità zona Campotese-Scannella (per un importo di circa 6,5 miliardi di lire) e la viabilità collegamento Lo Russo Cogniuolo di Jano-Pelara (in fase di finanziamento);

la risposta fornita al tempo si è rivelata totalmente non attendibile, in

quanto le strade che all'epoca avrebbero dovuto collegare la scogliera della Scannella erano sentieri privati in terra battuta, successivamente acquisiti in parte al patrimonio comunale intorno agli anni 1997-1998;

a tutt'oggi non esiste una strada pubblica per accedere alla scogliera Scannella;

per quanto riguarda, poi, il collegamento Lo Russo Cogniuolo di Janno-Pelara, a tutt'oggi non esiste alcuna strada pubblica, che possa consentire i collegamenti alla scogliera —:

quale sia la attuale situazione relativa a progetti eventualmente esistenti e ai relativi finanziamenti riguardanti la rete stradale riferita alla frazione di Panza nel Comune di Forio d'Ischia (Napoli) e, in particolare, a quelle opere già oggetto di interrogazione, la cui risposta non ha mai trovato né trova oggi obiettivo riscontro in una realtà territoriale, fortemente penalizzata da una così grave mancanza di progettualità e di infrastrutture. (4-00392)

SUSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sulla strada statale 206 nel comune di Collesalvetti (Livorno) si sono verificati anche nei giorni scorsi incidenti stradali con esito mortale;

la strada statale 206 è da sempre un'arteria con un'alta frequenza di sinistri a causa della tortuosità del percorso e della commistione tra traffico pesante e traffico leggero;

recentemente un giovane ha perso la vita all'altezza dell'incrocio tra la strada statale 206 e l'inizio di via Roma a Collesalvetti;

il semaforo posto in tale incrocio rimane disattivato dopo le ore 23 nonostante che il traffico si svolga intensamente fino a notte inoltrata —:

quali iniziative intenda assumere affinché sia garantita la sicurezza stradale

sulla strada statale 206, in particolar modo attraverso il prolungamento del tempo di accensione del semaforo all'incrocio con via Roma per le intere 24 ore; per intensificare il controllo della velocità dei veicoli in transito sulla strada statale 206 in corrispondenza degli abitati delle frazioni colligiane; per mettere in atto tutte le opere necessarie (illuminazione, dissuasori, segnaletica luminosa) per evidenziare gli incroci. (4-00394)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta orale:*

BUTTI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

i valichi di frontiera Valmara di Lanzo Intelvi ed Oria Valsolda (Como) sono gestiti dalla GdF che svolge servizio per conto della dogana e dai Carabinieri che svolgono servizio di polizia di frontiera;

è stato chiesto, tramite la prefettura di Como, al Ministro competente la possibilità di trasferire i compiti di polizia di frontiera dai carabinieri alla GdF che ha una disponibilità di organico che le permetterebbe di aggiungere ai servizi di dogana anche quelli di polizia di frontiera;

in questo modo si potrebbe recuperare, per essere impiegato in servizi di controllo del territorio, quel personale dell'arma attualmente impegnato ai due citati valichi (16 unità);

dopo rapida verifica abbiamo appurato che il passaggio di competenza di polizia di frontiera da una Forza all'altra sia all'esame della direzione centrale per la polizia stradale, ferroviaria, di frontiera e postale del ministero dell'interno, che dovrà decidere in merito —:

quali siano i tempi previsti per un passaggio di competenze che registra una