

tale utilizzato per Marassi pochi anni prima, creerebbe non pochi problemi logistici, nella gestione e nell'organizzazione del lavoro;

il penitenziario di Pontedecimo, infatti, si trova nell'estrema periferia a nord del comune di Genova, non ha muro di cinta, sorge pressoché al centro dell'agglomerato urbano e dista non più di 150 metri dall'ospedale civile A. Gallino —:

se non si reputi assurdo porre in progettazione e quindi in opera l'allestimento del nuovo centro clinico penitenziario di Pontedecimo quando esiste una struttura interamente ristrutturata ed operativa presso l'Istituto detentivo di Marassi;

nel caso in cui venisse allestito il centro clinico di Pontedecimo come si intendano risolvere i problemi legati alla sicurezza, al sovraccarico di lavoro che inevitabilmente graverà sugli agenti penitenziari nonché all'incremento del personale medico e paramedico da utilizzarsi nella nuova struttura;

quale ruolo rimarrà all'esistente centro clinico penitenziario di Marassi.

(4-00818)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

BELLINI, BUFFO, FRANCI, FLUVI, NANNICINI, PENNACCHI, INNOCENTI, VIGNI, MAGNOLFI, SUSINI, FILIPPE-SCHI, CHITI, BORRELLI, MICHELE VENTURA e LULLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

recentemente le Ferrovie dello Stato hanno deciso di procedere al rinnovo di tutti i contratti d'appalto dei servizi di pulizia dei treni e degli immobili ferroviari, richiamandosi all'applicazione delle direttive europee;

è stata indetta, nei primi giorni di settembre 2001, una gara pubblica d'appalto suddividendo l'assegnazione in 70 lotti, aumentando così la frammentazione delle prestazioni e senza prevedere una reale selezione qualitativa delle imprese che partecipano alla gara;

l'assegnazione è fissata con la metodologia del massimo ribasso, che si traduce in una competizione basata esclusivamente sulla compressione del costo del lavoro, partendo da una base d'asta già ridotta di circa il 30 per cento rispetto al budget previsto finora;

nell'immediato le aziende del settore hanno proceduto all'invio di 13.000 lettere di licenziamento a tutto il personale degli appalti, con l'avvertenza che con il 20 dicembre 2001 i rapporti di lavoro precedenti sono da considerare conclusi;

solo in Toscana i lavoratori interessati sono circa 1.000;

il bando di gara pubblicato per l'appalto, non tiene conto di quanto stabilito dal contratto nazionale dell'attività dell'indotto ferroviario siglato, con la mediazione del ministero del lavoro, in data 14 settembre 2000 che ha novato il precedente contratto degli appalti ferroviari introducendo una significativa riduzione dei costi, mantenendo i diritti salariali per quei lavoratori presenti prima della novazione;

in particolare, non è previsto il riconoscimento di nessuna clausola sociale, siglata nel patto delle regole del settore del trasporto in data 23 dicembre 1998 da Confindustria di cui ferrovie dello stato spa ne è associata, che consenta la tutela dell'occupazione da parte della ditta subentrante, ed eviti, che il riaffidamento dei servizi abbia gravi conseguenze nel mantenimento dei posti di lavoro;

in questo modo vi è il concreto rischio di *dumping* contrattuale che riduca l'occupazione e pregiudichi le attuali condizioni salariali e normative dei lavoratori, in contrasto anche con quanto stabilito dalla legge n. 327 del 2000 tra l'altro applicata dal Ministro Maroni con decreto

del 6 settembre 2001 e pubblicata in *Gazzetta ufficiale* del 7 settembre 2001 delle tabelle del costo medio del lavoro, riconoscendo di fatto il contratto dell'indotto ferroviario siglato il 14 settembre 2000;

le organizzazioni sindacali di categoria hanno pubblicamente lamentato come la decisione delle Ferrovie dello Stato non sia stata assolutamente concordata, nonostante fosse previsto da precedenti accordi con l'azienda, e hanno indetto una serie d'iniziative di protesta su tutto il territorio nazionale;

con ogni probabilità i nuovi affidamenti non porteranno ad un miglioramento del servizio di pulizia dei treni e dei locali, ma ad un peggioramento in quanto si persegue unicamente l'obiettivo della riduzione dei costi del lavoro —:

quali iniziative intenda assumere il Ministro dei trasporti e delle infrastrutture per intervenire sulle Ferrovie dello Stato per integrare la procedura della gara in corso e ristabilire le normali condizioni di concertazione con i sindacati di categoria;

per il riconoscimento della clausola sociale come intenda procedere al rinnovo degli affidamenti dei servizi di pulizia nel rispetto della legge n. 327 del 2000 sulla valutazione dei costi del lavoro e della sicurezza, richiamata anche dal ministro Maroni verso la dirigenza ferroviaria nella determinazione dei compensi dell'appalto, e per migliorare la qualità dei servizi di pulizia dei treni e dei locali ferroviari nell'interesse degli utenti. (3-00249)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

l'Ente Ferrovie ha indetto gare pubbliche per l'affidamento dei lavori precedentemente inseriti nell'Accordo Quadro, stipulato a suo tempo tra Consorzi delle Imprese inserite nel settore del pulimento

ferroviario e dei servizi del trasporto ferroviario (ex Ferrovie dello Stato spa);

le gare indette prevedono l'aggiudicazione al massimo ribasso, non richiedendo ai partecipanti l'obbligo del rispetto del CCNL da parte delle imprese fornitrici di servizi operanti nel settore dell'indotto ferroviario e dei trasporti, né indicano il richiamo alla legge n. 327 del 2000 (legge Salvi) relativamente alle tabelle del costo del lavoro pubblicate dal Ministero del Lavoro per il comparto in oggetto, da assumersi a riferimento nella determinazione delle offerte; non richiedono ai partecipanti alle gare neanche il rispetto della norma inserita da tempo nel CCNL di settori concernenti la salvaguardia dei livelli occupazionali all'atto del cambio di appalto;

detto indotto ferroviario riguarda oltre 15 mila lavoratori dell'intero territorio nazionale, per cui è messo seriamente in pericolo il posto di lavoro di quegli operatori che hanno acquisito ormai, particolare esperienza e professionalità, e che avendo altresì maturato qualche decennio di lavoro non si trovano nelle condizioni di poter andare in quiescenza, facendo quindi piombare nel dramma occupazionale una serie di operatori in una fascia di età entro la quale sarà poco probabile attingere ad altre occasioni di lavoro alternativo —:

quali provvedimenti urgenti intenda attivare al fine di evitare che 15 mila famiglie cadano nel baratro di una disperazione che potrebbe sfociare, per alcune di esse, in dramma di un quotidiano triste e senza uscita. (4-00785)

VIANELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

recenti notizie di stampa riportano come il Magistrato alle Acque di Venezia abbia realizzato in località Cà Roman una darsena per il ricovero di natanti;

risulta all'interrogante che tale darsena è in difformità rispetto gli strumenti urbanistici in vigore nel comune di Venezia e che non è stato richiesto, allo stesso comune, alcun parere, né autorizzazione;

il Magistrato alle Acque di Venezia rivendica una propria autonomia rispetto ai poteri del comune di Venezia, poiché l'opera è di competenza dello Stato in base alla legislazione speciale per Venezia;

tale procedimento è stato analogamente usato per quanto attiene l'intervento nell'Isola di Torcello; intervento che ha sollevato notevoli perplessità a tutti i livelli istituzionali, nonché l'intervento della magistratura —:

se non ritengano opportuno intervenire per chiarire le competenze in materia urbanistica ed edilizia, per quanto attiene le opere di competenza dello Stato sulla Laguna di Venezia;

se non ritengano necessario assumere le adeguate iniziative anche di carattere normativo volte nello spirito del decentramento amministrativo e del federalismo, a porre il Magistrato alle Acque di Venezia alle dipendenze degli Enti Locali veneziani. (4-00806)

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

l'Ente nazionale per le strade non sembra in grado di far fronte alla predisposizione di progetti, alla direzione dei tanti lavori e alle necessarie verifiche in corso d'opera, perché carente di tecnici. Ciò ha penalizzato soprattutto alcune realtà, come la Basilicata, e spesso ha suscitato dubbi ed indagini sulla trasparenza di alcuni uffici e/o di alcuni dirigenti, come dimostra la cronaca da almeno un ventennio;

risulta all'interrogante che l'Ente qualche anno fa abbia fatto una selezione di personale tecnico (ingegneri, architetti, geometri, eccetera) ma, sembra che nelle

assunzioni effettuate nell'ultimo triennio non abbia seguito scrupolosamente la graduatoria —:

quale sia l'organico tecnico complessivo e per singola regione;

se le assunzioni effettuate nell'ultimo quinquennio siano avvenute nel rispetto delle relative graduatorie e, nel caso ciò non fosse avvenuto, quali provvedimenti intenda adottare e sollecitare per rimuovere le eventuali illegalità ed ingiustizie e punire i responsabili. (4-00808)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

DI GIOIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'11 novembre 1999 vi fu a Foggia, in viale Giotto, il tragico crollo di un palazzo che causò la morte di 67 persone;

in seguito a questo luttuoso evento sono state emesse due ordinanze dalla protezione civile, nella prima, in data 12 luglio 2000, si ordinava la ricostruzione *in loco* dello stabile crollato e la demolizione e ricostruzione del palazzo « gemello » entro il termine di 18 mesi, in quella successiva, in data 8 giugno 2001, è stata disposta la ricostruzione del civico 120, lo stabile crollato, in altro luogo mentre è rimasta confermata la disposizione precedente per il palazzo attiguo;

la giunta comunale, con delibera n. 233 dell'8 maggio 2000, decise di tenere sotto monitoraggio gli stabili di viale Giotto ai numeri civici 92, 108 e 160, in seguito il sindaco, con un'ordinanza del 17 luglio 2001, ha disposto che i lavori di consolidamento strutturale degli edifici in questione, per un importo totale di lire 5.400.000.000 siano a totale carico dei proprietari degli appartamenti;

questa decisione rischia di danneggiare ulteriormente famiglie che hanno vissuto con il terrore di ulteriori crolli e