

di legge n. 1271, a seguito del parere contrario della Commissione bilancio dichiarata inammissibile l'emendamento;

da novembre 2001 ad oggi non è stato individuato un valido percorso normativo, né sono state reperite le necessarie risorse finanziarie, tanto meno ipotizzate le modalità di assunzione per detti lavoratori;

i margini per la soluzione definitiva della questione con un disegno di legge sono ormai agli sgoccioli dato che il contratto dei precari della giustizia scade il 31 dicembre 2002;

l'attuale CCNL al comma 13 dell'articolo 19 non consente la proroga per più di una volta, a pena di nullità dei contratti di lavoro a tempo determinato —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda intraprendere, a 5 mesi dalla scadenza dei contratti a tempo determinato (31 dicembre 2002) dei 1850 lavoratori assunti in attuazione dell'articolo 1, comma 2, lettera a), della legge 18 agosto 2000, n. 242, e mantenere così l'impegno di risolvere la situazione occupazionale degli ex socialmente utili, impegno preso dallo stesso e dai suoi sottosegretari fin dal novembre dello scorso anno, al fine di evitare ogni interruzione del rapporto di lavoro che pregiudicherebbe l'avvenire di 1850 famiglie e la funzionalità delle strutture giudiziarie all'interno delle quali si stima già attualmente una carenza di oltre 5000 persone nell'organico. (4-03589)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

nel 1992 è stata progettata e finanziata, a cura dell'ANAS, la variante alla SS 29 Vispa, comune di Carcare, provincia di Savona;

a tutt'oggi tale opera non è mai iniziata;

la variante è ritenuta da tutta la comunità locale indispensabile per favorire lo sviluppo economico della Val Bormida, che si fonda anche sui sistemi rapidi di mobilità dei veicoli, e per migliorare la qualità della vita della popolazione residente;

dopo diversi anni di attesa l'intervento pareva giunto ormai alla fase attuativa con l'appalto dei lavori alla ditta Fincosit;

con lettera in data 22 marzo 2002, inviata all'assessore ai lavori pubblici dell'amministrazione provinciale di Savona, l'ingegnere Vincenzo Pozzi, amministratore dell'ANAS, comunicava, relativamente ai lavori di variante alla SS 29, che «l'appalto a suo tempo aggiudicato alla Fincosit ha subito un ritardo di circa 3 anni a seguito dell'instaurazione di un articolato contenzioso giudiziario-amministrativo. La correttezza e legittimità dell'appalto alla Fincosit sono stati pienamente appurati e confermati, pur tuttavia si è palesata una nuova difficoltà, anch'essa indipendente dalla volontà dell'ANAS. Di fatto la Fincosit ha chiesto una revisione dei prezzi a fronte del lasso temporale connesso al contenzioso instauratosi, una revisione non consentita dalle vigenti norme di legge e, quindi, negata dall'ANAS. Ciò ha comportato la necessità di procedere ad una nuova procedura di appalto dei lavori.»;

dopo 10 anni di attesa l'ANAS si limita a comunicare che bisogna rifare, per la terza volta, la gara d'appalto senza alcuna indicazione sui tempi, sulla certezza delle procedure e dei finanziamenti —:

quali iniziative il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda mettere in atto affinché:

tutte le procedure previste nel rispetto di legge per individuare la nuova ditta che risulterà aggiudicataria dei lavori di variante della SS 29 Vispa-Carcare-Provincia di Savona, siano esperite nel

minor tempo possibile e che tali procedure siano in ogni modo possibile definitive ed incontestabili;

siano assicurati tutti i finanziamenti utili e necessari affinché i lavori possano essere realizzati nel migliore dei modi;

ogni utile informazione sia assicurata alle comunità interessate all'opera di variante della SS 29 al fine di conoscere la realtà delle cose direttamente dagli organi preposti e non da notizie di stampa incomplete e frammentarie. (5-01155)

VIGNI, GASPERONI, ABBONDANZIERI, AGOSTINI, LUSETTI, FRANCI, DUCA, CHITI, FILIPPESCHI, NANNICINI, ARMANDO COSSUTTA, BINDI, CALZOLAIO e FANFANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada di grande comunicazione dei « Due Mari » Grosseto-Fano (E 78) — il cui ammodernamento e completamento dovrebbe costituire oggettivamente una delle priorità strategiche per la rete viaria nazionale — è stata esclusa dall'elenco delle 21 priorità infrastrutturali, connesse alla « Legge obiettivo » e indicate nel DPEF presentato dal Governo;

la E 78 Grosseto-Fano era stata inserita dal precedente Governo di centrosinistra tra le 16 grandi priorità strategiche stradali ed autostradali, nell'ambito del Piano generale dei trasporti;

la decisione di escluderla dalle priorità indicate nel DPEF comporta conseguenze assai negative per quanto riguarda la possibilità di finanziare e realizzare i tratti ancora mancanti nell'arco dei prossimi anni;

il viceministro Martinat, respingendo la proposta di parlamentari dell'opposizione di reinserire la Grosseto-Fano tra le priorità del DPEF, ha asserito che sono in ogni caso già previsti adeguati finanziamenti nel Piano triennale Anas 2002-2004;

ciò non corrisponde al vero: dall'esame dei documenti risulta in modo inequivocabile che nel Piano triennale Anas 2002-2004 è previsto il finanziamento di un solo lotto (lotto 3 sul tratto Grosseto-Siena, di 6,850 Km., per un importo di 47,514 milioni di euro finanziati dalla legge finanziaria 2000, derivante dal precedente Piano triennale); a ciò si aggiunge la previsione di finanziamenti (tutt'altro che certi) attraverso la legge obiettivo di altri due piccoli lotti (lotto 4 sul tratto Grosseto-Siena per un importo di 28,405 milioni di euro e il lotto « nodo di Olmo » in provincia di Arezzo per 24,273 milioni di euro);

nel migliore dei casi, dunque, nell'arco dei prossimi tre anni verrebbero finanziati solo tre lotti relativi a pochi chilometri sul tratto toscano, nulla sul tratto marchigiano e su quello umbro —:

come il Governo giustifichi la decisione di escludere la Grosseto-Fano dalle priorità strategiche per il paese e se non ritenga necessario reinserirla tra le priorità infrastrutturali connesse alla legge obiettivo ed indicate nel DPEF.

(5-01157)

OLIVERIO, MINNITI, MANCINI, BOVA, MEDURI e PAPPATERA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada di grande comunicazione 106 Ionica che collega Taranto e Reggio Calabria (E90), il cui ammodernamento dovrebbe costituire oggettivamente una delle priorità strategiche per la rete viaria nazionale, è stata esclusa dall'elenco delle 21 priorità infrastrutturali indicate nel DPEF presentato dal Governo;

la SS 106 Ionica (E90) era stata inserita dal precedente Governo di centrosinistra tra le 16 priorità strategiche stradali ed autostradali nell'ambito del piano generale dei trasporti; era stato predisposto il progetto di fattibilità e lo

studio di impatto ambientale (SIA); sono in corso di acquisizione i nulla-osta delle amministrazioni competenti;

il 16 maggio 2002 veniva sottoscritta una intesa generale quadro tra il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi, ed il presidente della giunta regionale della Calabria, nella quale si indicava la SS 106 Ionica tra le infrastrutture prioritarie da inserire «nel DPEF con l'indicazione degli stanziamenti necessari per le loro realizzazioni». Detta intesa veniva formalizzata a Palazzo Chigi alla presenza del Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, e presentata all'opinione pubblica calabrese e nazionale come esempio di concreta e fattiva attenzione del Governo verso la Calabria ed il mezzogiorno;

la decisione di escludere la SS 106 indicate nel DPEF comporta conseguenze assai negative per quanto riguarda la possibilità di finanziare e realizzare una infrastruttura di interesse strategico per il mezzogiorno e di notevole importanza per lo sviluppo della Calabria;

il viceministro Martinat, respingendo la proposta di parlamentari dell'opposizione di reinserire la SS 106 Ionica Taranto-Reggio Calabria fra le priorità del DPEF, ha asserito che sono in ogni caso già previsti adeguati finanziamenti nel Piano triennale ANAS 2002-2004;

ciò non corrisponde al vero: dall'esame dei documenti risulta che nel Piano triennale ANAS 2002-2004 è previsto il finanziamento di soli n° 4 lotti concentrati in un tratto di circa 15/20 km, per altro utilizzando la metà dei fondi che erano stati previsti e destinati alla SS 106 dal vecchio piano triennale ANAS —:

come il Governo giustifichi la decisione di escludere la SS 106 Ionica dalle priorità strategiche per il Paese e se non ritenga necessario reinserirla tra le priorità infrastrutturali della legge obiettivo indicate nel DPEF. (5-01158)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la sempre più crescente domanda di traffico aereo in tutta l'area dell'Europa impone l'assunzione di nuove politiche per la gestione dello stesso. In tale ottica la Comunità europea in questi giorni sta discutendo uno schema di direttiva Europea — *Single European Sky* — avente come oggetto l'armonizzazione e l'integrazione dei sistemi di controllo dei singoli paesi per rafforzarne la sicurezza, la regolarità ed il costo-efficacia della navigazione aerea —:

se il Governo non voglia favorire la costituzione di un centro internazionale (est, sud-est Italia, Kosovo, Macedonia, Albania, Grecia, Cipro e Malta) per il controllo e la gestione del traffico aereo superiore (29000 ft in su) da localizzare presso l'aeroporto di Brindisi, comunicando questa volontà al gruppo di lavoro composto da Enav, Enac, AMI, Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, degli affari esteri e delle attività produttive e insediato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri. (4-03584)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

i centri di permanenza temporanea per stranieri in via di espulsione introdotti dalla legge 40 del 1998 sono, ad avviso dell'interrogante, vere e proprie strutture di detenzione amministrativa per soggetti che risultano privi di permesso di soggiorno, in attesa dell'allontanamento forzato dal territorio nazionale;

la gestione dei centri è sostanzialmente rimessa alla discrezionalità dell'au-