

la locale pro loco (« associazione pro San Leo ») è una mera associazione privata costituita con atto del Notaio Ettore Monti di Novafeltria (PS) in data 21 novembre 1965 Rep. N. 22087/9276, e che il Consiglio di Stato-Sez. V, con sentenza del 30 marzo 1988, più volte reiterata, ha escluso categoricamente che le pro loco abbiano natura di ente pubblico, trattandosi invece di meri « soggetti privati con cura di interessi collettivi »;

le predette armi provengono per la gran parte da sequestri giudiziari quali corpi di reato o versamenti di privati non in regola con la legge sulle armi, e inoltre che risultano trasportate ancora funzionanti nella Rocca di San Leo negli anni 1995, 1996 e 1997 senza la preventiva smilitarizzazione prevista dalla legge;

dall'intera documentazione esaminata ed acquisita in copia dal Comune, non sembra siano state rigorosamente osservate le previsioni e le prescrizioni stabilite dalle vigenti disposizioni sulle armi di cui alla legge n. 110 del 1975;

l'Amministrazione Comunale ritiene che tali armi, peraltro di pubblica proprietà e di notevolissimo valore commerciale (per centinaia di milioni), siano state acquisite, trasportate nel magazzino della Rocca di San Leo e consegnate ad un privato senza titolo, in violazione delle prescrizioni, procedure ed autorizzazioni di polizia previste dalla citata legge n. 110 del 1975 —;

i motivi per cui armi da guerra funzionanti, quali ad esempio i fucili mitragliatori AK 47 Kalashnikov o i fucili a pompa, invece di essere inviate ai centri di demolizione dell'esercito ed essere rese inoffensive vengano prelevate e fatte circolare ancora funzionanti cedendole addirittura a soggetti privati;

se non voglia accertare la più rigorosa applicazione della legge sulle armi e le munizioni, trattandosi nel caso di specie di armi da guerra funzionanti, pericolose ed offensive;

se non voglia verificare, nel caso di specie, la legittima dismissione e successiva destinazione di armi provenienti da corpi di reato;

se non voglia accertare per quale motivo e in quale modo proprietà dello Stato, sia per acquisto diretto sia per confisca, dal valore commerciale altissimo, possano essere cedute gratuitamente a privati per usi successivi potenzialmente lucrosi.

(4-31220)

\* \* \*

### LAVORI PUBBLICI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

la stampa locale ha dato notizia di un provvedimento che obbliga la gestione della diga dell'Ancipa, in località Troina (Enna), a fornire 300 litri di acqua al secondo per scopi irrigui ai territori della provincia di Catania;

l'invaso dell'Ancipa è il principale fornitore di acqua potabile alle province di Enna, Caltanissetta e Agrigento;

come tutti gli altri invasi della Sicilia anche l'Ancipa è molto al di sotto della media stagionale in ordine alla quantità di liquido contenuto;

la notizia ha creato preoccupazione e allarme in un momento in cui la siccità permane e la situazione idrica è drammatica in alcuni territori delle province siciliane;

lo stesso prefetto di Enna ha manifestato preoccupazione in ordine alla situazione idrica —;

se risponda al vero la notizia diffusa dalla stampa e, in caso positivo, con quali altre autorità ha discusso e concordato la misura presa e se non intenda rivedere la decisione, privilegiando prioritariamente

l'utilizzo dell'acqua a scopi alimentari e solo se eccedente il fabbisogno della popolazione per altri scopi. (4-31164)

CAPARINI, FAUSTINELLI e MOLGORA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il lago Sebino come il lago di Garda presenta corone di strade litoranee costellate da gallerie;

alcune di queste gallerie sono datate: ricordano spelonche buie più che moderni tunnel;

il passaggio del Giro d'Italia, a fine maggio, aveva messo a nudo le insidie di alcune gallerie sebine, la San Carlo e la Santa Barbara. Allora le parole di quello che, in quel momento, parlava da leader del Giro, Francesco Casagrande furono di denuncia: « abbiamo percorso 500 metri con un indice di rischio elevatissimo. Situazioni come quelle che abbiamo vissuto in queste due gallerie sono intollerabili perché è la vita stessa che è messa a repentaglio ». La testimonianza di Casagrande dilata la denuncia di turisti e appassionati che attraversano il tunnel dei laghi in questione;

alla illuminazione o meglio alla non illuminazione, in qualche caso, si aggiunge la sezione stradale stretta, in qualche altro — come sul Garda, dove verrà abbassata la sede stradale di 70 centimetri — il soffitto delle gallerie basso rende difficile la percorrenza dei tir. La galleria Trentapassi del Sebino, ad esempio, oltre ai problemi legati al rivestimento in disfacimento presenta un tasso di incidenti altissimo —:

se il Ministero intenda mettere a norma le gallerie citate;

quali sono i tempi previsti per i lavori di ammodernamento. (4-31181)

MARENGO, AMORUSO, TATARELLA, GISSI, DIVELLA e LORUSSO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia ha una tradizione consolidata nell'uso di barriere di sicurezza, che nasce

con l'introduzione della protezione dello spartitraffico con i primi *guard-rail* negli anni '60 ed ha avuto un notevole sviluppo con l'introduzione massiccia dei *New Jersey* in cemento di ispirazione americana, ma profondamente innovati con la spostabilità sotto urto (anche sui ponti, dove hanno posto fine al *roll over* con caduta dei veicoli pesanti, molto frequente sino a ieri);

questi dispositivi tra i più sicuri ed economici della categoria, oltre ad essere più sicuri anche per gli addetti delle strade, che non li devono riparare dopo ogni urto, come per le barriere metalliche, e che si prestano a proteggere i cantieri dal traffico ed il traffico dai cantieri in caso di allargamenti od altri lavori sulla strada, sono stati di fatto resi non utilizzabili per alcuni anni da una normativa (le istruzioni legate al Decreto ministeriale n. 223 del febbraio 1992 e la loro prima modifica del 15 ottobre 1996) che sembravano costruite *ad hoc* per i produttori di barriere metalliche tecnicamente ed economicamente spodestate dai *New Jersey*;

ciò si è ottenuto introducendo per le barriere richieste di prestazioni infinitamente superiori per resistenza e baricentro dei veicoli urtanti, a quelle di prima generazione, i ricordati *guard-rail* degli anni '60, ed anche superiori del doppio di quelle dei *New Jersey* che erano 10 volte superiori ai vecchi *guard-rail*;

per superare l'obiettivo difficoltà tecnica che i produttori avrebbero avuto nell'ottenere contemporaneamente un buon comportamento con le vetture « leggere » (per intenderci le Punto, le Fiesta, le Corsa e tutte quelle vetture del peso di circa 900 chilogrammi usate di più dai giovani e dalla maggior parte delle donne), la normativa non prevedeva una prova di controllo con l'urto al vero di queste ultime, mentre un urto su di una barriera molto resistente, non adeguatamente attrezzata, può avere conseguenze anche mortali per i trasportati;

una azione di recupero ci risulta eseguita dalle società di gestione delle strade che, escluse dalla stessa normativa pro produttori per alcuni anni dalla progettazione di quei dispositivi che invece sono parte integrante della loro specializzazione e responsabilità, ma presenti nel campo delle sperimentazioni dal vero, con la pista di *crash test* di Anagni, per prime si sono rese conto dell'inadeguatezza di queste normative, si sono battute per il loro cambiamento ed hanno eliminato la pericolosità intrinseca di barriere così potenti, progettando dispositivi *ad hoc* per le vetture leggere e dispositivi orientati all'utilizzatore della strada e non al profitto del costruttore di barriere;

per alcuni anni però si sono prodotte liberamente con l'avallò delle normative edite dal ministero dei lavori pubblici, barriere molto costose e non verificate, quindi potenzialmente pericolose per le autovetture (il loro costo molto elevato rispetto agli standard europei inoltre ha ridotto le capacità di protezione che le cifre disponibili per questi compiti permettevano);

un chiaro concetto statistico spiega questo assunto: se con la stessa cifra posso proteggere un tratto più o meno lungo di strada, a seconda del costo o del livello di protezione richiesta, se questo livello è adeguato, è preferibile privilegiare protezioni al costo minore per avere il tratto più lungo possibile protetto. Con le norme di cui si parla la protezione era elevatissima per i camion, ma non valutata per le vetture, i costi, vista la gestione in monopolio delle barriere « usabili » secondo criteri autodettati dai produttori, molto elevati producendo come risultati: brevi tratti protetti, male ed ad altissimo costo;

i dispositivi che oggi vengono proposti per l'omologazione sempre al Ministero, dopo una trasformazione della normativa fortemente voluta dai gestori di strade, sono invece verificate all'urto dei veicoli leggeri, ma queste barriere non vengono omologate, ci risulta che a fronte di più di 60 dispositivi proposti solo 1 o 2 sono stati approvati, dando ancora spazio a quelle

barriere prodotte nel periodo di normativa a favore delle super barriere, non verificate per norma all'urto dei veicoli leggeri;

non solo, si sta cercando di chiudere la pista di prove di Anagni, che oltre ad offrire più possibilità di ricerca alle aziende del centro e del sud Italia, rispetto alle piste di prova disponibili solo all'estero (Lione e Monaco di Baviera), è anche la pista dove sono state pensate e certificate tutte le innovazioni sino ad oggi prodotte dalla ricerca italiana universitaria, degli enti stradali e delle aziende produttrici —:

se siano ancora adeguati, in epoche tecnologiche come le nostre (e le barriere sono uno degli esempi meno complessi pur nella loro enorme specializzazione), gli organi tecnici massimi in essere nella nostra pubblica amministrazione, come il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se possano ancora giudicare di complessi argomenti, in base all'esperienza, pur qualificata, ed al solo buon senso, che può essere facilmente deviato da considerazioni di parte apparentemente valide, come quella che ha portato a considerare le barriere più forti come le più sicure, sicché sarebbe meglio farle governare di volta in volta da tecnici qualificati, scelti dal Ministro in carica per l'argomento specifico e cessanti con il suo incarico;

se le barriere in uso siano quelle omologate o se rispettino i criteri di omologazione, oppure se siano scelte in base alle norme preesistenti, e se sì quali;

se corrisponda al vero che il Ministro dei lavori pubblici vorrebbe chiudere il centro di *crash test* di Anagni, unico in Italia e se sì in base a quali razionali e giustificati motivi venga presa questa grave decisione, che penalizza il sud e l'intero paese;

se non sia il caso di rivedere integralmente la normativa delle barriere di sicurezza, per riportarla ai livelli di uso europei, distinguendo le funzioni di progetto delle barriere, che sono oggi analoghe ed anche più vincolanti delle europee, da quelle con cui si effettua la scelta delle

diverse barriere provate per posizionarle sulla strada, il vero progetto finale della protezione della strada, armonico ed integrato con le altre strutture dell'infrastruttura. (4-31193)

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

sono passati oramai numerosi anni dall'inizio dei lavori di riammodernamento della strada statale 7-ter che collega la città di Lecce alla città di Taranto;

a distanza di anni solo lo stralcio sul tratto Manduria-Lecce 1° stralcio dal km. 28+800 al km. 37+400 (progetto n. 29910 del 29 agosto 1989) è stato portato a compimento;

all'altezza del comune di San Pancrazio Salentino, è stato realizzato uno svincolo rimasto incompiuto ed essendo da tempo bloccati i lavori, si creano gravi disagi e disservizi al traffico cittadino;

la fruibilità dell'opera, e quindi dell'investimento compiuto, è oggi fortemente penalizzata dal suo essere un tronco di pochi chilometri ammodernato tanto da far sì che gli automobilisti preferiscano l'utilizzo della viabilità secondaria e parallela al tratto ammodernato;

la mancanza di un collegamento veloce e sicuro tra i due capoluoghi di regione penalizza il traffico extraurbano ed i collegamenti con le numerose aree industriali prospicienti la statale —:

quali siano le ragioni per le quali il tratto in questione sia l'unico portato a compimento; quali sono gli interventi che si intendono intraprendere per completare un'opera statale parzialmente realizzata al fine di fornire il basso Salento ed i comuni dell'area interessata, di una viabilità atta a soddisfare le esigenze dei cittadini e delle imprese che da tale ammodernamento infrastrutturale potrebbero trovare ulteriore giovamento e quali sono i tempi previsti per il completamento dell'opera. (4-31200)

\* \* \*

## LAVORO E PREVIDENZA SOCIALE

### *Interrogazioni a risposta orale:*

GARDIOL e GALLETTI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

le Organizzazioni sindacali dei lavoratori delle Poste spa in Emilia Romagna, hanno dichiarato lo stato di agitazione per denunciare una grave situazione di violazione dei diritti dei lavoratori. In particolare le Organizzazioni sindacali denunciano:

il mancato rispetto del diritto alle ferie estive, in quanto nonostante il contratto, queste vengono spesso revocate per esigenza di servizio. Attualmente in Emilia Romagna sono oltre sessantamila le giornate di ferie del 1999 non godute dai lavoratori;

il mancato rispetto del diritto di sciopero, in quanto spesso agli aderenti a scioperi, indetti secondo le regole, vengono fatti oggetto di richiami scritti e di provvedimenti disciplinari;

il mancato rispetto delle procedure contrattuali in materia di informazione e consultazione e negoziazione relativa ai piani di riorganizzazione del lavoro che incidono sia sui livelli occupazionali, degli orari di lavoro, sui carichi di lavoro degli addetti;

il mancato rispetto della normativa sulla sicurezza dei lavoratori —:

se il Ministro intenda intervenire presso l'Amministrazione delle Poste spa, dell'Emilia Romagna per assicurare ai lavoratori diritti dei lavoratori sanciti dalle leggi e dai contratti;

se il Ministro intenda iniziare convocare le parti al fine di condurre un'opera di mediazione nel processo negoziale di ristrutturazione delle Poste che comporta riorganizzazione del lavoro, recupero di produttività, maggiore qualità dei servizi. (3-06139)