RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La XI Commissione,

con l'apertura di Malpensa 2000 è venuta a mancare una parte del traffico aereo spostato dall'Alitalia da Fiumicino a Malpensa;

ciò ha comportato nell'immediato una contrazione delle transazioni commerciali dei relativi fatturati aziendali, che colpiscono un po' tutte le aziende operanti nell'ambito dell'aeroporto di Fiumicino;

in particolare la società Weitnauer Duty Free Italia, presente nell'aeroporto di Fiumicino nella gestione dei *duty free* da circa 18 anni, ha avviato la procedura per la riduzione di personale ex articoli 24 e 4 della legge 23 luglio 1991, n. 223, per 40 lavoratori (organico complessivo 116 dipendenti);

la suddetta società è concessionaria degli spazi di proprietà di Aeroporti di Roma con contratto d'appalto a termine fino al 2001; la stessa riconosce alla società Aeroporti di Roma delle *royalties* del 30 per cento sul fatturato;

la stessa società ha avviato un tavolo di confronto con l'Aeroporti di Roma e i sindacati maggiormente rappresentativi, presentando un piano di investimenti tale da poter garantire non solo il ritiro delle procedure di mobilità per le suddette 40 unità, ma, soprattutto, un rilancio della propria attività, con un possibile incremento occupazionale;

entro i primi di aprile si dovrà arrivare alla conclusione del tavolo contrattuale con le debite conseguenze, che, a seconda degli esiti, significheranno mobilità o possibile nuova occupazione;

impegna il Governo

ad adoperarsi presso la società Aeroporti di Roma e l'Iri in qualità di azionista di maggioranza della stessa, affinché si trovi una risoluzione per sbloccare la vertenza in atto positivamente, visto che lo stesso aeroporto di Fiumicino, al di là di Malpensa, si prepara ad affrontare grandi ristrutturazioni ed ampliamenti che lo porteranno ad essere il maggiore polo produttivo del Lazio, anche in vista dell'ormai imminente Giubileo.

(7-00713) « Strambi, Eduardo Bruno, Pistone, Fredda, Sciacca, Ciani, Cutrufo, Maura Cossutta, Lucidi, Cento, Guarino, Pasetto, Tuccillo, Leoni, De Cesaris, Brunale ».

La IV Commissione,

considerato che:

l'Istituto geografico militare di Firenze, che svolge una insostituibile attività nel settore geotopocartografico per le necessità civili del Paese, versa in uno stato di profonda crisi, trovandosi ad operare con normative gestionali ed amministrative inadeguate per una conduzione manageriale efficiente;

è ormai improcrastinabile la necessità di alimentare l'Istituto geografico con l'assunzione di nuovi operatori del settore, specialmente di maestranze qualificate e di tecnici di livello intermedio, che dovranno comunque completare la loro preparazione di base attraverso appropriati corsi di formazione presso la scuola annessa allo stesso Istituto, ma soprattutto con l'affiancamento agli specialisti dell'Ente, unici in grado di fornire una idonea preparazione che scaturisca dall'esperienza pratica;

l'età media di coloro che sono ancora in servizio è elevata ed il numero di quelli rimasti è molto ridotto, per cui la formazione dei neoassunti sarà in effetti impossibile se non vi si provvederà in tempi brevi;

impegna il Governo

ad assumere iniziative urgenti affinché l'Istituto geografico militare di Firenze

possa essere messo in condizione di operare con i più moderni requisiti di efficienza e produttività.

(7-00714) « Spini ».

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, per sapere – premesso che:

nel corso degli ultimi quindici anni il Parlamento ha chiesto ripetutamente ai governi di creare le premesse indispensabili per il riequilibrio delle modalità del trasporto delle merci e trasferire dalla gomma al ferro quote sempre maggiori di merci; in realtà, come testimoniano le più recenti statistiche, la percentuale delle merci trasportate per ferrovia si è ulteriormente ridotta a causa della inaffidabilità dei servizi offerti dalle Ferrovie dello Stato e dei continui rinvii con cui si sta procedendo alla modernizzazione della rete sia per le linee tradizionali sia nella attuazione dei programmi relativi alle linee ad alta velocità;

nella giornata di martedì 6 aprile 1999 le autostrade italiane sono state invase da milioni di veicoli perché al traffico di ritorno dalle vacanze di Pasqua si è aggiunto quello pesante, si sono formate perciò code di notevole lunghezza in tutte le autostrade, in particolare rallentamenti ed intasamenti si sono registrati in corrispondenza dei nodi cruciali della A1, fra le stazioni di Firenze Nord e Firenze Sud, nel tratto appenninico, e fra Orte e Roma;

un'altra pesantissima giornata per il sistema autostradale italiano si è avuta venerdì 9 aprile allorché una cisterna che trasportava Gpl si è ribaltata sulla A1 a Sasso Marconi, bloccando il traffico di questa fondamentale arteria autostradale per circa ventiquattro ore, a causa delle notevoli difficoltà incontrate dai soccorritori nella rimozione della cisterna; nel frattempo venivano chiusi gli accessi autostradali nei due sensi di marcia nella tratta Bologna-Firenze, mentre i conducenti degli autoveicoli bloccati dall'improvviso ostacolo hanno dovuto attendere a lungo soccorsi;

nel medesimo giorno, a causa di un altro gravissimo sinistro sulla A12 nel quale, nei pressi di Viareggio, per un tamponamento a catena di 4 camion perivano tre persone, veniva bloccata per molte ore la corsia di marcia in direzione di Genova, ed i veicoli deviati dalla A1 verso la A12 per evitare la tratta di autostrada chiusa per l'incidente di Sasso Marconi si trovavano egualmente coinvolti in un ingorgo di enormi proporzioni;

per una singolare coincidenza, sempre nello stesso giorno, in altre autostrade, mezzi pesanti che trasportavano merci pericolose sono stati coinvolti in incidenti di minore entità che hanno comunque provocato, oltre ad inevitabili rischi alle persone ed all'ambiente, interruzioni parziali della circolazione;

le cronache delle ultime settimane hanno riportato la notizia di un gran numero di sinistri e di morti che si sono registrati sulle principali autostrade italiane, molto spesso tali incidenti si sono verificati oltre che per la generica indisciplina dei conducenti anche e soprattutto per il mancato rispetto delle più elementari norme di prudenza da parte dei conducenti dei mezzi pesanti che, fatto sintomatico, sono stati coinvolti, e spesso sono stati causa, dei sinistri più gravi;

in numerose circostanze i mezzi pesanti coinvolti nei sinistri trasportavano materiale pericoloso, il che, oltre ad accrescere i rischi in ciascuno di questi episodi, ha rallentato l'opera di rimozione dei veicoli incidentati;

chiunque abbia occasione di percorrere le autostrade italiane, anche in occasione delle giornate pre o post-festive nelle