

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente, per sapere — premesso che:

il Governo continua a disconoscere la rilevante importanza che riveste la realizzazione del progetto dell'Alta Velocità in ordine alla vivibilità, alla distruzione di attività agricole e produttive (più di 250 aziende, solo nel territorio modenese, verranno poste in condizione di chiudere) ed all'abbattimento di fabbricati, ove si consideri che il progetto in argomento ha dimensioni tali da poter essere definito, senza timore di venire smentito, l'opera pubblica decisamente più impegnativa e significativa del millennio sia per i rilevanti oneri finanziari, in continua lievitazione, sia per gli effetti devastanti sull'ambiente e sul territorio. È sufficiente pensare agli effetti derivanti dai campi elettromagnetici e dal pesantissimo impatto acustico su tanta parte della popolazione e sulla fauna del Parco naturale del Secchia attraversato dalla ferrovia;

il Governo persevera nel fare « orecchie da mercante », non vuole ascoltare le grida dei cittadini che non riceveranno alcun vantaggio dalla realizzazione di tale mostruosità e non si avvede (o finge di non avvedersi) che sta per rendersi complice di uno dei più vergognosi scandali italiani con uno spreco incommensurabile di risorse;

il Governo non si rende conto che il tracciato dell'Alta Velocità voluto dalla Tav Spa, dalle amministrazioni provinciali e regionali provocherà, come effetto indotto, l'abbandono del tracciato storico (su cui continuerà purtroppo a svilupparsi la maggior parte del traffico di persone e di merci) sotto il profilo della manutenzione e dell'adeguamento strutturale ed infrastrutturale alle esigenze ed alle innovazioni tecnologiche del materiale viaggiante;

il Governo non si rende conto che il tracciato tanto ostinatamente voluto dall'amministrazione comunale di Modena comporta l'attraversamento della discarica di via Caruso in Modena, su cui gli esperti della commissione Via (Valutazione dell'impatto ambientale) si erano decisamente espressi (il 16 luglio 1998) sottolineando l'estrema pericolosità del suo attraversamento da parte dell'Alta Velocità. In sede di Conferenza dei servizi (31 luglio 1998), dopo solo cinque giorni, tutti i problemi e le difficoltà miracolosamente ed inspiegabilmente si dissolsero come neve al sole. Infatti il ministero dell'ambiente diede parere favorevole all'attraversamento limitandosi a prescrivere che « fosse definitivamente chiusa, prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della linea ad Alta Velocità, la piattaforma polifunzionale per il trattamento dei rifiuti di via Caruso in tutti i suoi impianti, compreso quello di inertizzazione denominato Soliroc », cioè quello per i rifiuti tossico-nocivi ed il relativo costosissimo combustore. In sintesi, non si tratta solo di spostare 210.000 metri cubi di rifiuti, ma anche i relativi e costosi impianti. Tuttavia, quello che in questa sede si intende sottolineare non è tanto lo sperpero di risorse (non costituisce novità per il cittadino italiano), quanto il rischio effettivo di una catastrofe umana ed ambientale di portata inimmaginabile caratterizzata da contaminazioni, intossicazioni, inquinamento dell'aria e delle falde acquifere. Non si intende fare del facile allarmismo, si vuole invece far notare che, prima di scavare dentro una discarica, bisognerebbe valutare i rischi connessi con la presenza di sacche di percolato e di biogas, giusto quanto sottolineava la relazione della già citata Commissione Via. In Francia c'è stato un caso analogo e furono affrontati pericoli gravissimi e con costi altissimi;

la Commissione Via, pervenne alle seguenti conclusioni: « ... si ritiene che la soluzione prevista dal progetto presenti caratteristiche di eccezionalità dalle implicazioni ambientali non ancora completamente conosciute. La realizzazione dell'opera non è del tutto coerente con la

normativa vigente in materia di smaltimento rifiuti. Il progetto potrebbe quindi determinare condizioni di elevata criticità per l'ambiente senza che, allo stato delle conoscenze e delle informazioni prodotte dal proponente (cioè da Cepav) sia dimostrata la compatibilità ambientale della soluzione proposta ».

tuttavia, l'amministrazione comunale di Modena ha imposto questa soluzione politica (forse sarebbe meglio dire soluzione irresponsabile e pericolosa e che è risultata essere un'operazione quanto mai redditizia, a vantaggio ed a favore dell'azienda specializzata nel settore del trattamento dei rifiuti), alla quale il Ministro dell'ambiente si sarebbe piegato obbediente senza più nulla obiettare —:

se il Governo sia a conoscenza di tutta la problematica che ruota attorno al progetto Alta Velocità, di tutti gli interessi di settore e di partito che esistono in merito all'accaparramento di terreni di alto valore commerciale conseguenti alla dismissione di quelli su cui oggi corre la ferrovia storica (spostamento dello scalo merci e di parte del tratto urbano Rubiera-Madonnina), che verrebbe spostata su altri terreni da espropriare con pochi soldi;

se il Governo conosca la pericolosità intrinseca del tracciato dell'Alta Velocità in corrispondenza dell'abitato di Campogalliano, dove si concentra una paradossale coincidenza di fattori perturbativi: il raggio di curvatura limitato con conseguente necessità di sfalsare in quota i binari nel senso della curva, il successivo loro livellamento, la salita su piloni considerevolmente alti, la successiva discesa dai piloni e il contiguo attraversamento della zona di interscambio di Villanova;

se il Governo sia a conoscenza del problema dell'attraversamento della discarica modenese poc'anzi delineato;

se il Governo conosca i motivi addotti dalle amministrazioni comunale, provinciale e regionale di Modena e dell'Emilia Romagna per ostinarsi contro ogni logica, contro l'interesse dei cittadini, contro la

salvaguardia ambientale a fronte dell'incontrovertibile ed inoppugnabile danno economico, ambientale, paesaggistico arrecato al paese, a sostenere ed a imporre che il tracciato sia quello che parrebbe essere ormai adottato;

se il Governo sia a conoscenza del fatto che il tracciato storico rimane a tutt'oggi quello che, ove scelto per l'Alta Velocità:

presenterebbe indubbi vantaggi di natura economica, in quanto in alcuni tratti e per la presenza di alcuni sottopassaggi è già predisposto per il quadruplicamento della linea;

arrecherebbe ridottissimi danni ambientali, per cui l'impatto sarebbe estremamente ridotto, in quanto l'Alta Velocità correrebbe in corrispondenza di aree già sottoposte a servitù;

presenterebbe tempi di realizzazione di gran lunga più limitati e ristretti;

garantirebbe automaticamente la manutenzione della linea storica ed il suo adeguamento alle mutate esigenze tecnologiche dei nuovi materiali viaggianti;

se il Governo, sulla base di quanto finora detto, non ritenga di trovarsi in presenza di illeciti e/o di reati amministrativi, di reati perpetrati contro il patrimonio, contro l'ambiente e contro l'incolumità dei cittadini;

se il Governo intenda disattendere le aspettative di quanti, stanchi di subire soprusi ed imposizioni di ogni genere, vedono portare avanti progetti assurdi e porre in essere latrocini come quello che l'Alta Velocità si accinge a perpetrare anche ai danni dei cittadini di Modena e della sua provincia;

se invece il Governo non ritenga doveroso che venga sottoposta all'attenzione del Parlamento la realizzazione di un'opera pubblica: di portata nazionale; la più impegnativa del millennio; la cui valenza è relevantissima sotto il profilo finanziario ed ambientale, e la cui ricaduta economica futura rimane discutibile se

non passiva, rappresentando il Parlamento la sede naturale ed ottimale, dove un progetto che investe gli interessi di milioni di cittadini, che impegna risorse veramente notevoli e che potrebbe arrecare danni irreversibili al patrimonio ambientale e paesaggistico anche dall'Emilia Romagna, può essere esaminato in un'ottica di funzionalità globale e che può garantire la giusta serenità, l'indispensabile obiettività e la tanto attesa trasparenza.

(2-02023)

« Giovanardi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri della pubblica istruzione e per la funzione pubblica, per sapere — premesso che:

con una nota ai provveditorati il Ministro della pubblica istruzione — di intesa con il Ministro per la funzione pubblica — ha diramato disposizioni ai fini del non riconoscimento ai Cobas (Comitati di base della scuola) e ad altre organizzazioni considerate non « maggiormente rappresentative » del diritto di assemblea in orario di servizio;

tale diritto, peraltro, non graverebbe sull'amministrazione dato che per esso ogni lavoratore può utilizzare dieci ore annue, indipendentemente dal numero di organizzazioni che convocano le assemblee;

in questi ultimi anni i Cobas sono stati ripetutamente e pesantemente penalizzati sui luoghi da lavoro da una prassi gravemente lesiva dei diritti sindacali garantiti dalla Costituzione;

infatti la normativa recente prodotta dal ministero della funzione pubblica (sotto la direzione del Ministro Bassanini) ha legato la rappresentatività sindacale ad una media nazionale tra i risultati elettorali conseguiti nelle elezioni per le Rsu (Rappresentanze sindacali unitarie) ed il numero di iscritti mediante trattenuta in busta paga;

quest'ultimo requisito — cancellato da un referendum abrogativo nel 1995 — è stato surrettiziamente reintrodotta dai contratti di categoria e, inoltre, la normativa impone un'altra regola assurda: o si è rappresentativi in tutta Italia oppure non lo si è da nessuna parte;

nella scuola l'arbitrio è andato ben oltre: sono stati sottratti sia i diritti ad essere presenti nelle trattative e sia le misure di sostegno per l'attività sindacale;

ma negando il diritto di assemblea si vuole impedire ai Cobas di parlare alla categoria dei docenti ed Ata in un momento di particolare sconcerto, fermento e protesta dovuti alle scelte governative in materia di politica scolastica —:

se non ritenga il Ministro della pubblica istruzione di dover ritirare la nota succitata al fine di garantire anche ai lavoratori che si riconoscono nei Cobas e nelle altre organizzazioni il diritto inalienabile a riunirsi in assemblea.

(2-02024)

« Giordano, Lenti ».

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

CENTO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nel pomeriggio del 20 ottobre 1999 alla stazione Termini di Roma si sono verificati nuovi e gravi disagi che hanno colpito soprattutto i pendolari del Lazio oltre che i passeggeri provenienti da altre regioni italiane;

le motivazioni addotte dalle Ferrovie dello Stato sono inaccettabili e comunque si sono dimostrate, nel corso di queste settimane, inutili per la soluzione dei disagi;

il nuovo sistema di controllo Acs non ha ancora prodotto i vantaggi annunciati,