

e di poter sviluppare quel confronto, auspicato, ma poco praticato, sui temi che concernono la vita delle istituzioni democratiche del nostro Paese. (3-00476)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta immediata:*

DUCA, INNOCENTI, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, RAFFALDINI, ROGNONI, SINSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

Trenitalia S.p.A. ha deciso di indire, richiamandosi alle direttive comunitarie, gare di appalto per l'affidamento « al massimo ribasso » dei servizi di pulizia dei treni, delle stazioni, degli uffici e degli impianti ferroviari;

le imprese e i consorzi di imprese conseguentemente hanno inviato le lettere di preavviso di licenziamento ai circa 10.500 lavoratori dipendenti impiegati nei servizi appaltati;

le organizzazioni sindacali dei lavoratori, facendosi interpreti del comprensibile stato di allarme e di preoccupazione per i rischi della perdita del posto di lavoro e delle condizioni salariali degli addetti che godono trattamenti economici già modesti, hanno dato vita a numerose iniziative di sciopero e manifestazioni in tutte le regioni italiane e a Roma;

il 6 novembre 2001 la IX commissione della Camera dei deputati, preoccupata per lo stato della vertenza e per le gravi ricadute sui lavoratori, ha approvato all'unanimità la risoluzione 8-00003 con la quale si impegna il Governo a condurre a positiva conclusione la vertenza e a vigilare affinché siano salvaguardate la continuità di impiego dei lavoratori attualmente impiegati, la qualità del loro lavoro

e l'applicazione delle clausole e del contratto collettivo dei lavoratori degli appalti delle imprese ferroviarie —:

se e quali iniziative siano state assunte per scongiurare i licenziamenti che decorreranno dal 21 dicembre 2001 e se siano state introdotte — come richiesto dalla IX commissione della Camera dei deputati, dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori e da numerose regioni — la clausola sociale nella continuità d'impiego e l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro. (3-00478)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

la Commissione VIII della Camera dei deputati, nella seduta del 27 Febbraio 2001, ebbe ad approvare una risoluzione con la quale si impegnavano il Governo ad assumere iniziative idonee affinché per gli alloggi di proprietà degli istituti assicurativi, enti privatizzati, soggetti individuali e detentori di grandi proprietà, si giungesse alla stipula o al rinnovo dei contratti di locazione secondo le procedure previste dalla contrattazione nazionale e locale tra le parti sociali;

la convenzione stipulata in data 8 febbraio 1999 e il decreto ministeriale di recepimento stabiliscono che « per le compagnie assicurative, gli enti privatizzati i soggetti giuridici o individuali detentori di grandi proprietà immobiliari, i canoni sono definiti all'interno dei valori minimi e massimi stabiliti per le fasce di oscillazione per aree omogenee come sopra indicate dalle contrattazioni territoriali »;

molti soggetti rientranti nel campo di applicazione della suddetta previsione, si rifiutano di stipulare i contratti sulla base degli accordi locali, preferendo ricorrere alle procedure previste per la contrattazione cosiddetta « a libero mercato » —:

se e quali iniziative anche di natura normativa intenda assumere in relazione alla situazione suesposta che penalizza tutti coloro che hanno preso in locazione immobili di proprietà degli enti assicurativi e degli enti privatizzati. (5-00424)

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la cooperativa edilizia denominata «Midicoop Treviso Prima», iscritta nel registro delle imprese di Treviso al n. 29865, ha realizzato degli alloggi a proprietà indivisa fra gli appartenenti alle forze armate e di polizia, beneficiando di un iniziale contributo da parte dello Stato, segnatamente della Direzione generale dell'edilizia statale e dei servizi speciali, giusto quanto disposto dall'articolo 7, comma 3, della legge 16 ottobre 1975, n. 492;

nel 1995 detta cooperativa risulta avere ultimato il previsto programma di costruzione, in ragione di un piano finanziario che prevedeva un flusso costante di finanziamenti da parte dello Stato;

per un lasso di circa 4 anni, invece, non risultano essere stati stanziati fondi pubblici, indispensabili per potere usufruire delle agevolazioni di cui alla menzionata legge n. 492 del 1975;

solo successivamente, grazie all'entrata in vigore della legge 30 aprile 1999, n. 136, risultano stanziati ulteriori fondi per le finalità di cui sopra;

detta situazione ha danneggiato — in modo evidente — i soci della «Midicoop Treviso Prima», costretti a dovere pagare interessi passivi esorbitanti all'Inpdap, subentrato al Ministero del tesoro-Istituti di credito, che aveva inizialmente erogato il mutuo che qui interessa;

con nota del 6 marzo 2000, protocollo n. 565, la Direzione generale edilizia statale e dei servizi speciali ha autorizzato il Provveditorato regionale delle opere pubbliche di Venezia a concedere alla

«Midicoop Treviso Prima» un contributo costante annuo, per 35 anni, di lire 60.817.575;

a tutt'oggi detto contributo non risulta essere mai stato assegnato, con ulteriore danno economico per i soci della cooperativa in questione che, per richiamare l'attenzione delle autorità competenti su di una situazione non più ulteriormente tollerabile, a far data dal 1° dicembre 2001 inizieranno uno sciopero della fame —:

quali iniziative il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda assumere nei confronti del Provveditorato regionale delle opere pubbliche di Venezia, al fine di consentire l'immediata erogazione del contributo di cui sopra;

se e quali passi intenda compiere il Ministro del lavoro e delle politiche sociali presso l'Inpdap che, con riferimento alla proposta di rinegoziazione del mutuo che qui interessa, pretende un'indennità di rinegoziazione di circa 193 milioni, il che pare all'interrogante in verità assurdo solo che si pensi che la stessa non può essere richiesta (ai sensi della legge n. 108 del 1996) neppure dagli istituti di credito. (5-00427)

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

successivamente agli eventi alluvionali verificatisi in provincia di Piacenza nel 1994, prevalse l'orientamento della natura demaniale delle sabbie depositatesi sui terreni di proprietà privata. In ragione di detta valutazione si addivenne alla stipula di un atto di cessione con il quale ai privati interessati, dietro pagamento di un canone prestabilito, fu concesso di asportare le sabbie dai terreni e di commercializzarle, fermo restando l'obbligo di rispettare le norme vigenti in materia;

detti eventi alluvionali si sono ripetuti in provincia di Piacenza, generando le stesse problematiche, nel corso dell'anno

2000. Tuttavia, le autorità competenti hanno escluso il ricorso alla procedura seguita nel 1994, accampando « preminenti ragioni di incolumità pubblica », date dalla necessità di provvedere alla chiusura di grosse buche o budrii formatisi in alcune aree, sia pubbliche, sia private;

da alcune parti è stato proposto — ma non si registra alcuna iniziativa né ufficiale, né istituzionale, in merito — che il materiale sabbioso depositato sui terreni sia utilizzato per opere di ripristino del territorio;

in attesa di decisioni al riguardo, i privati interessati continuano ad essere inopinatamente penalizzati essendo loro impedita ogni attività di produzione agraria —:

se e quali iniziative intenda assumere nei confronti del Magistrato per il Po, al fine di una definitiva pronuncia rispetto ad una situazione di paralisi non più ulteriormente tollerabile. (5-00428)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ZACCHERA e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sono state investite somme ingentissime per la realizzazione dell'aeroporto *hub* di Malpensa;

uno dei motivi di crisi dello scalo aereo sono anche la scomodità degli orari e delle coincidenze aeree che rendono poco operativa la struttura;

un esempio di quanto sopra viene dal nuovo orario di Alitalia per i collegamenti con Roma che indicano la prima partenza verso la capitale alle ore 8.15, volo tra l'altro di norma ritardato per problemi di visibilità e congestione aerea, il che porta l'utenza a Roma solo in tarda mattinata;

analoga assurdità si verifica ora il pomeriggio con l'ultimo volo in partenza da Fiumicino alle 18,25, con necessità di

lasciare il centro di Roma prima delle 17 (ora tra l'altro di massima punta di traffico) e con l'impossibilità quindi di svolgere una normale giornata di lavoro;

oltretutto i voli da e per Roma sono praticamente sempre esauriti per la presenza di personale Alitalia in transito tanto che è impossibile molto spesso l'imbarco *last minute*;

ciò causa continue lagnanze da parte dell'utenza, che conseguentemente è costretta a scegliere lo scalo di Linate o — da Milano — il servizio ferroviario —:

quali iniziative il Ministro interrogato vuole intraprendere nei confronti di Alitalia perché i collegamenti tra Roma e Malpensa abbiano un minimo di regolarità, di cadenza temporale durante la giornata e permettano di poter utilizzare le normali ore di lavoro da parte di chi deve recarsi nella capitale. (4-01480)

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

il 26 novembre 2001 a causa di una manifestazione sindacale di protesta che ha coinvolto i lavoratori in servizio presso le ditte di pulizia e manutenzione dei treni, i binari ferroviari, in località Giaturco, alle porte di Napoli, sono stati occupati per diverse ore;

a seguito della manifestazione di protesta si è registrata la paralisi dello scalo ferroviario napoletano che ha causato notevoli ritardi e numerosi disagi agli utenti del servizio;

moltissimi cittadini, già allocati sui convogli ferroviari in partenza, sono stati costretti a rimanere per ore all'interno delle carrozze senza avere alcuna notizia relativa alla consistenza temporale del ritardo;

il disagio ha causato finanche la soppressione di treni locali con la conseguente impossibilità per i cittadini di raggiungere le destinazioni;

la protesta, cessata solo grazie ad una mediazione tra il responsabile dei trasporti regionali ed una delegazione sindacale, stando a quanto si è appreso dalle cronache dei quotidiani, potrebbe riprendere con le stesse forme e modalità nei prossimi giorni —:

se il Ministro interrogato, accertati i fatti esposti, ritenga opportuno adottare un piano di emergenza in grado di consentire ai viaggiatori, anche in situazioni di analogo disagio, la fruizione di servizi di assistenza, informazione e trasporto alternativo, idoneo a non penalizzare gli utenti che, quotidianamente, viaggiano a bordo dei treni. (4-01485)

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

quello della scarsa visibilità a causa della nebbia costituisce uno dei principali fattori di rischio e disagio per il traffico aeroportuale del nord Italia, come anche i tragici fatti dell'8 ottobre 2001 hanno drammaticamente testimoniato;

nel 1991, in seguito ad un protocollo d'intesa di cooperazione italo-russa, tra TECNAGRO (Associazione italiana no profit per la diffusione delle innovazioni per l'agricoltura e l'ambiente) ed il GROSHDONET (Ente di Stato russo per l'idrometeorologia ed il clima) — CAO (Central Aerological Observatory), si dava avvio ad un progetto di studio finalizzato al dissolvimento delle nebbie fredde con applicazione dell'azoto liquido, su aree limitate quali appunto gli aeroporti, le autostrade e le stazioni sciistiche;

il Progetto, definito « di necessaria attuazione », veniva fatto oggetto dell'accordo di cooperazione italo-russa, firmato a Mosca nell'ottobre 1994 dal Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi;

veniva riconosciuto come un progetto « di preminente interesse pubblico » dal sottosegretario ai trasporti durante la XII legislatura, onorevole Albertini;

risulta all'interrogante che l'attuazione del sistema, coperta per un terzo delle spese dal Ministero degli affari esteri e per una parte dalla TECNAGRO stessa sarebbe stata rifiutata come applicazione « pilota » dall'Aeroporto di Linate, con la motivazione della mancanza di tempo disponibile per l'installazione dell'esistenza di sofisticati sistemi strumentali atti a consentire atterraggi e decolli con visibilità scarsa o nulla;

il Progetto è stato, invece, installato con successo nell'aeroporto di Parma —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno appurare la validità del sistema in questione, che ha ricevuto l'avallo e l'apprezzamento scientifico anche da parte del Segretario Generale della Agenzia delle Nazioni Unite per il clima e la meteorologia Prof. Godwin Obasie e che, oltretutto, ad una comparazione costi-benefici, sembrerebbe non risultare oneroso, specie in considerazione del rischio sinistri e degli enormi danni economici provocati dai ritardi e dalla chiusura degli aeroporti a causa della nebbia. (4-01486)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Santhià, in provincia di Vercelli, è situato in una posizione strategica sul piano delle grandi reti di comunicazione viaria del Piemonte, atteso che, da una parte, è pressoché confinante con la provincia di Biella, dall'altra è situata in prossimità dell'autostrada Torino-Aosta e dell'autostrada Alessandria-Genova, con casello che introduce sulla Milano-Torino;

al comune di Santhià fanno capo una ventina di comuni che, per i servizi sani-