

i fondi sono stati a suo tempo inviati dal Governo Americano al Governo Italiano perché venissero restituiti agli ex prigionieri che avevano lavorato negli USA durante la prigionia;

ad oltre 50 anni di distanza appare incredibile e moralmente insostenibile che non si sia dato ancora corso ai pagamenti dovuti;

gli uffici del Ministero della difesa hanno dichiarato l'impossibilità di aderire alla richiesta di pagamento dei crediti vantati, come si deduce dalla lettera inviata al signor Emo Cantelli di Civitanova Marche —:

quali interventi intenda adottare il ministro interrogato perché, in tempi rapidi e certi, si onori un debito nei confronti di chi ha il sacrosanto diritto di veder risarcito un periodo drammatico della propria vita. (5-01533)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per sapere, premesso che:

a seguito del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, « Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie » e del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 concernente « Regolamento recante norme d'attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese Ferroviarie e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura », è stato emanato il decreto dirigenziale del ministero dei Trasporti n. 247/vig.3 del 22 maggio 2000, che ha disciplinato:

a) gli standard e le norme di sicurezza dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale;

b) i compiti del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (RFI) e delle Imprese Ferroviarie;

c) le modalità di rilascio dei certificati di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie;

d) i criteri di omologazione ed immatricolazione del materiale rotabile;

e) i compiti di vigilanza del ministero dei trasporti;

fino ad oggi, RFI ha certificato 6 imprese ferroviarie (Trenitalia, Ferrovie Nord Milano, Metronapoli, Railitaly, RTC, Del Fungo Giera) e si prepara ad accreditarne altre (Satti, Ferrovie Centrali Umbre, Ferrovie Emilia Romagna, ed altre) con « grandissima disponibilità », a volte per ragioni comprensibili, dovendo mettere in moto un processo complesso e soprattutto senza precedenti in Europa, eccezion fatta per l'Inghilterra;

non sempre, però sarebbero state rispettate le condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza (idonea organizzazione, personale competente, materiale rotabile omologato e immatricolato), ma in alcuni casi pare che abbiano prevalso altre ragioni, a fronte d'evidenti carenze, soprattutto del materiale rotabile (locomotori);

la situazione non sarebbe diversa nelle cosiddette imprese più grandi:

a) Trenitalia, continua ad essere di casa in RFI, ad influenzarne qualsiasi decisione, anche di natura tecnico regolamentare e si potrebbe anche dire ad utilizzare certamente una condizione di privilegio;

b) Metronapoli, opera in Campania, su alcune tratte e per alcuni servizi, in affitto, da Trenitalia che sembra si prepari a cedere definitivamente tale ramo d'azienda;

c) Ferrovie Nord Milano apparirebbero meglio organizzate, ma lamentandosi dei troppi controlli e vincoli burocratici di RFI, spingono verso una revisione delle competenze del gestore dell'infrastruttura (RFI) e delle imprese ferroviarie, con una sorprendente tempestività e in un'ottica sempre viva di decentramento;

la definizione contenuta nella direttiva europea 12/2001 recita: « Gestore dell'Infrastruttura, qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della creazione e della manutenzione dell'Infrastruttura Ferroviaria, compresa eventualmente anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'Infrastruttura. I compiti del GI per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese »;

tale definizione lascia intravedere scenari in cui è possibile avere non più un unico e solo gestore di tutta l'infrastruttura ferroviaria nazionale, ma di molteplici soggetti con compiti diversi, dalla progettazione, alla manutenzione, alla gestione della sicurezza;

ciò vale anche per le imprese ferroviarie. Infatti, la direttiva 12/2002 definisce « Impresa ferroviaria, qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie e la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisca obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione »;

verosimilmente, di qui a qualche anno, potranno esserci imprese ferroviarie che acquisteranno solo tracce ferroviarie, altre forniranno (non ne saranno proprietari) locomotori, altre i veicoli e così via: tutte si rivolgeranno ad altre Imprese per la manutenzione dei mezzi o per la fornitura di manodopera specializzata (manovratori, macchinisti, capitreno, verificatori per rimanere nelle attività di sicurezza);

già oggi, tutte le imprese ferroviarie, accreditate o in corso di accreditamento,

sembrano coese nell'evitare norme contrattuali rigide che disciplinano diritti, orario e salario che sono attualmente diverse da azienda ad azienda; ad esempio, Rail Traction Company, non applica alcuna disciplina contrattuale collettiva ed il rapporto di lavoro con gran parte dei suoi dipendenti è stato instaurato sulla base di accordi individuali, ai quali si affiancano altri « dipendenti » regolati con « contratto di collaborazione coordinata continuativa »; in Rail Italia, l'unica forma di rapporto in atto sono proprio i contratti « CO.CO.CO. »;

sulle questioni contrattuali, Rfi, ha mantenuto una posizione pro-imprese, lasciando ad esse ampie autonomie, richiedendo comunque che i turni di lavoro, per alcune attività di sicurezza (personale di condotta, di scorta, di verifica e di formazione treni), garantissero il rispetto di alcuni parametri sugli orari di lavoro (prestazioni lavorative giornaliere e settimanali, riposi giornalieri e settimanali, intervalli, eccetera); che RFI sta favorendo, forzando forse oltre misura le norme, lo scambio di personale tra Imprese Ferroviarie;

la stessa modifica ai ruoli e alle competenze del GI e delle IF, se opportunamente guidate possono realizzare occasioni di sviluppo senza che ciò significhi la riduzione degli standard di sicurezza e dei diritti dei lavoratori;

l'approssimarsi delle gare europee per l'assegnazione su base regionale dei servizi di trasporto locale, compresi quelli ferroviari e, fra questi, quelli finora effettuati da Trenitalia, accentui la necessità di una riflessione delle questioni indicate in premessa;

ad avviso dell'interrogante la diversità dei trattamenti economici retributivi ormai imperante nelle società costituite è un fattore negativo nella gestione del sistema, come si è andato configurando dopo la liberalizzazione delle ferrovie ed è pertanto necessario intervenire per ripristinare il pieno rispetto dei diritti e dei contratti;

sarebbe opportuno verificare la fattibilità, nelle stazioni, delle cosiddette attività di manovra (o di formazione treno), le quali consistono nel comporre o scomporre all'interno delle stazioni, i treni (carri, vagoni, locomotori) attività che sono state trasferite completamente dalle FS a Trenitalia (personale, carrelli di manovra, ed altre) e, a questo riguardo, sembrerebbe opportuno verificare presso le FF.SS. la possibilità della creazione di una specifica società, capace di stabilire forme di partecipazione nei singoli impianti con operatori locali, imprese raccordate, operatori portuali, evitando che la società SERFER, (in corso d'accreditamento) assuma, quanto prima, una sorta di posizione dominante in quest'enorme spazio d'attività, ed in quello strettamente connesso (le tradotte) —:

se la creazione di tante imprese e la mancanza di un loro rigoroso coordinamento non possa pregiudicare la sicurezza che è, oggi, il modo fondamentale, il cui inadeguato livello è la causa principale degli incidenti che si verificano sulla rete;

se sia produttivo che le regioni si preparino alle previste gare europee, andando in ordine sparso; ognuna infatti sta affrontando le questioni con modalità di approccio, orientamenti, priorità e conseguenti decisioni fortemente differenziate;

se il Governo si proponga di utilizzare tutti gli spazi che si apriranno sui territori per promuovere la costituzione di nuove imprese ferroviarie o per creare imprese fornitrici di servizi specialistici a sostegno delle attività ferroviarie;

se e quando il Governo intenda favorire un accordo tra le parti per il contratto unico di settore.

(2-00594)

« Tidei ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che presso l'aeroporto di Napoli-Capodichino sia in atto un procedimento per la realizzazione di n. 7 nuove piazzole per la sosta velivoli di grandi dimensioni, opera progettata e da realizzare completamente con finanziamento pubblico;

tale opera oltre ad aggravare ulteriormente la situazione di inquinamento acustico provocato dall'aeroporto ad una delle zone più densamente popolate della città di Napoli, è stata progettata senza alcuna approvazione degli enti locali, regionali e ministeriali deputati alla salvaguardia dell'ambiente, e in particolare, senza l'esito positivo della « valutazione di impatto ambientale » che è invece, obbligatoria per legge;

inoltre per l'approvazione dell'opera sono state convocate due conferenze dei servizi che hanno avuto conclusione negativa e anche l'Aeronautica Militare italiana non ha dato parere favorevole;

la giustificazione a non eseguire la verifica di impatto ambientale dell'opera data dal gestore aeroportuale, la società GESAC, fa riferimento al fatto che le nuove piazzole avrebbero lo scopo di migliorare e non aumentare il traffico aereo dell'aeroporto, mentre è evidente che l'aumento delle piazzole disponibili per la sosta dei velivoli da n. 15 a 22 non ha solo lo scopo di migliorare la scorrevolezza degli aeromobili al suolo, ma difatti serve ad aumentare il traffico aereo;

tale considerazione, peraltro, è confermata dalla tesi che viene avanzata presso la regione Campania ove, incuranti di quello che ciò rappresenta, si pianifica di raddoppiare l'attuale traffico dell'aeroporto;

qualsiasi aumento di traffico finirà inevitabilmente per aggravare la situazione di inquinamento e di caos nella quale sono costretti a vivere decine di migliaia di cittadini che « convivono » con uno degli aeroporti più affollati del nostro Paese:

siano state rispettate tutte le procedure e le norme previste dalla legge e, nel

caso contrario, quali provvedimenti intendono adottare per il ripristino della legalità.

(2-00597) « Pezzella, Cesaro, Carrara, Oricchio, Bellotti, Maggi, Cosentino, Mario Pepe, Rositani, Geraci, Paolo Russo, Malgieri, Santulli, Martella, Cola, Coronella, Briguglio, Lamorte, Luigi Martini, Serena, Ghiglia, Meroi, Leo, Bocchino, Landolfi, Ronchi, Scalia, Montecucolo ».

Interrogazioni a risposta orale:

ALFONSO GIANNI, MASCIA e DEIANA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

sembra che in base alla *contanier security initiative*, varata dopo i fatti dell'11 settembre 2001, i porti di Genova e La Spezia siano gli unici scali di gradimento americano;

non si comprende se l'accaduto sia da addebitarsi ad una trattativa « privata » di alcuni porti con le autorità Usa, o, risulti all'opposto una scelta da parte degli stessi Usa;

non appare accettabile né una situazione di rapporti bilaterali su una materia assai delicata tantomeno possono essere gli Usa a scegliere fra i porti italiani;

nel caso del trasporto aereo l'Unione europea ha bloccato le richieste USA di ottenere, attraverso le compagnie, informazioni riservate sui viaggiatori in arrivo ed in partenza, mentre questa logica è stata accettata invece per le merci sulle navi con chiusura anticipata del carico; se nel primo caso l'Unione europea si è appellata alla *privacy*, nel secondo caso l'accordo può essere d'intralcio alla regolarità dei commerci;

questi atti sono gestiti dall'agenzia USA costituita dopo l'11 settembre 2001 e

ciò, come risulta dalla recente pubblicazione del libro « La strada delle armi » di Finardi e Tombola, ha creato notevoli problemi ed impacci anche negli Stati Uniti —:

quale sia la situazione effettiva in merito ai rapporti con gli Usa in materia di sicurezza nei porti;

quali iniziative si intendano adottare affinché la trattativa con gli Usa in materia di sicurezza sia complessiva per tutto il Paese, ed avvenga anche a livello europeo;

quale sia la situazione complessiva della sicurezza nei porti anche in riferimento al traffico di armi e droga.

(3-01764)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sul numero di novembre 2002 della rivista « Pegaso » appare un articolo dal titolo « gli aeroporti italiani: fotografia di un ritardo »;

in detto articolo si fa riferimento alla normativa ICAO (International Civic Aviation), ai « requisiti minimi » indicati dall'IFALPA (Federazione internazionale delle associazioni dei piloti di linea, che dovrebbero possedere gli aeroporti destinati al traffico aereo commerciale;

secondo i piloti, un aeroporto « che voglia operare in maniera sicura e permettere operazioni regolari nella maggior parte delle condizioni atmosferiche » ha necessità di servizi, sistemi e apparati che mancano in molti aeroporti italiani;

in particolare l'articolo in esame offre un elenco di carenze « rispetto alla normativa ed agli standard internazionali »: mancano radioassistenza, radar, procedure strumentali, luci di atterraggio, sistemi elettrici affidabili, segnaletica per i movimenti degli aerei a terra imprecisa e fuori standard, trasmissione di informa-

zioni meteorologiche di « bassa qualità », informazioni aeronautiche intempestive e caotiche;

quanto denunciato dai piloti, se rispondente a verità, è di una estrema gravità soprattutto sotto il profilo della sicurezza del trasporto aereo;

la questione attiene dunque all'efficacia dell'azione dell'ENAV S.p.A. —:

se la sinergia negativa di tutte le inefficienze denunciate dai piloti possa essere ulteriormente tollerata o se non si debba, al contrario, valutare con urgenza l'operato dell'ENAV S.p.A.;

quali siano i programmi di implementazione tecnologica varati dall'ENAV S.p.A.;

quali siano le iniziative intraprese per intervenire sugli aspetti che probabilmente non richiedono investimenti a tempi lunghi quali le informazioni aeronautiche e meteorologiche il cui stato di crisi è stato denunciato dalle associazioni professionali dei dipendenti dell'ENAV S.p.A.;

se la riorganizzazione dei servizi operativi varata dall'amministratore unico di ENAV S.p.A. non sia in controtendenza rispetto alle esigenze di potenziamento manifestate dai piloti. (3-01771)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

si fa seguito alle precedenti interrogazioni intese a monitorare le fasi di realizzazione dell'asse interurbano Senicatte-Ponte San Pietro (Bergamo);

la situazione viabilistica nell'area sud-ovest di Bergamo si fa sempre più grave e drammatica;

eventuali slittamenti del termine di apertura del tratto infrastrutturale cantierato il 9 maggio 2002 sarebbero inaccettabili perché ingiustificabili —:

quale sia lo stato attuale dell'iter della gara d'appalto delle opere accessorie necessarie;

a quali adempimenti l'ANAS abbia dato corso per eliminare gli ostacoli determinati dalla presenza di sottoservizi che interferiscono con il tratto dell'opera.

(5-01532)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

la recente irruzione di un gruppo di studenti negli studi della sede regionale della Rai del Piemonte costringendo il conduttore dell'edizione del TGR delle 14 a sospendere il notiziario è un fatto di inaudita gravità;

il fatto, avvenuto giovedì 19 dicembre 2002 a Torino, segna un precedente che non può e non deve passare sotto silenzio se è vero, che lo stesso caporedattore dei servizi giornalistici del Piemonte, Bruno Geraci, ha ribadito che « è la prima volta che succede una cosa del genere dal 1979, da quando cioè sono iniziate le trasmissioni dei tg regionali;

al di là delle motivazioni avanzate dai giovani studenti universitari che hanno occupato gli studi televisivi, all'interrogante non pare che questo gesto possa rientrare in una sorta di contestazione fisiologica e civile;

quando si colpisce al cuore il diritto costituzionale alla libertà di informazione si innesca un meccanismo che può degenerare in atti di violenza incontrollabile minando alla radice lo stesso impianto democratico del nostro ordinamento;

ora, alla luce di questo gesto di indubbia gravità e ad altri episodi altrettanto preoccupanti che si sono verificati in questi giorni sempre ai danni dell'azienda