

se risulti che sia stata istituita nel comprensorio di competenza dell'azienda Ulss n. 9 di Treviso unità operative specifiche per i minorenni tossicodipendenti e alcooldipendenti detenuti;

se intenda dare attuazione alle disposizioni del testo unico delle leggi in materia di disciplina delle sostanze psicotrope con particolare riferimento all'esigenza di fornire l'assistenza sanitaria ai minorenni stranieri senza permesso di soggiorno dismessi dall'istituto per i minori, garantendo tutte le prestazioni nell'area delle dipendenze tra cui l'inserimento in comunità terapeutiche e nelle strutture riabilitative accreditate dalla Regione, garantendo parità di trattamento ai minori stranieri e adeguata assistenza sanitaria e sociale anche ai minori immigrati irregolari. (4-06617)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

TIDEI e ALBONETTI. — *Al 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 di 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 esem-

pio, 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. (4-06599)

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

il programma di ristrutturazione della rete ferroviaria promosso dalla Rete ferroviaria italiana prevede la progressiva modernizzazione della linea, il superamento delle stazioni, una diversa dislocazione dei comandi compartimentali, rior-

dinati secondo criteri territoriali non più o non sempre coincidenti con la dimensione regionale;

il progetto relativo al Lazio prevede l'aggregazione della rete e delle stazioni a Nord di Maccarese della provincia di Roma e di Viterbo, alla rete ferroviaria della Toscana, con comando unico a Pisa, a sua volta coordinato dalla centrale di Firenze;

la ipotesi di cui sopra, ove realizzata, smembra il patrimonio della Ferrovia in 3 settori, quello metropolitano (Roma), quello a Nord di Roma-Maccarese e quello a Sud, frantumando il personale, le strutture, le attrezzature che verrebbero distribuite a centrali diverse, spezzando la unicità del territorio del Lazio e depotenziando il ruolo del Lazio;

la prospettiva di cui si parla suscita malcontento nel personale perché rischia di subire una drammatica rottura dei rapporti interpersonali e professionali creatisi nel corso delle carriere e un inatteso cambiamento delle proprie collocazioni —:

se non ritenga necessario bloccare il progetto e riesaminare l'ipotesi privilegiando la modernizzazione di cui si condivide la non rinviabile attuazione, senza tuttavia rompere la unità regionale del Lazio e senza imporre l'indesiderata dipendenza dell'Alto Lazio dalla Toscana. (4-06600)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

l'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3253 del 29 novembre 2002 prevedeva al primo comma dell'articolo 7, nei confronti dei soggetti residenti, aventi sede legale o operativa alla