

della Cisl della rimozione del crocifisso dalle pareti di alcune Aule del Tribunale di Salerno;

in particolare, si fa riferimento alla Quarta Sezione Civile, in via Papio, dalle cui mura risulta evidente la rimozione del crocifisso;

se l'ipotesi venisse confermata si tratterebbe di un atto arbitrario, che ha suscitato sgomento e indignazione negli operatori di giustizia e nei cittadini salernitani;

la circolare del Ministro di grazia e giustizia del 29 maggio 1926, n. 2134/1867 dispone la collocazione del crocifisso nelle aule di udienza —:

quali utili interventi il Ministro intenda adottare per accertare l'episodio descritto in premessa, anche al fine di promuovere un'eventuale azione disciplinare nei confronti di chi si è reso responsabile della rimozione del crocifisso dalla parete di alcune aule del tribunale di Salerno. (4-07915)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

lo scalo aeroportuale di Reggio Calabria serve un ampio bacino di utenza della Calabria ed è destinato a diventare strategico anche per l'area nord della Sicilia orientale;

l'aeroporto dello Stretto « Tito Minniti » è una priorità per lo sviluppo di Reggio Calabria e provincia e di Messina e provincia;

l'evoluzione turistica, dei traffici e globale di queste aree è legata alla funzionalità dello scalo aeroportuale, alla pre-

senza di più compagnie di vettori, ma soprattutto ad accessibili e basse tariffe di volo;

da anni l'Alitalia impone all'aeroporto dello Stretto, dove opera in regime di monopolio, abusando della propria posizione dominante, alte tariffe, anche rispetto a quelle in vigore in altri scali (Catania, Lametia, Crotone): il biglietto Alitalia costa mediamente quattro volte di più (circa 400 euro Reggio Calabria-Roma-Reggio Calabria);

l'aeroporto di Crotone pratica tariffe basse poiché un emendamento alla legge finanziaria per il 2001 ha previsto il riconoscimento degli oneri sociali in favore del vettore che effettua i voli da e per Crotone per agevolare l'utenza;

presto inizieranno i lavori di totale ristrutturazione e rifacimento della pista con relativa messa in sicurezza —:

se non ritenga necessario avviare le procedure necessarie per inserire anche l'utenza della struttura aeroportuale di Reggio Calabria nella gestione degli oneri di servizio che, i commi 35 e 36 dell'articolo 52 della legge n. 448 del 2001, disciplinano in termini di assoluto vantaggio per l'aeroporto di Crotone, così da evitare il perpetuarsi della penalizzazione che soffre lo scalo reggino. (3-02822)

DUCA, TOCCI, LEONI, MELANDRI, BATTAGLIA, BETTINI, RUGGHIA, ALBONETTI, RAFFALDINI, TIDEI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI e SUSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il gravissimo incidente accaduto il 28 ottobre 2003 negli impianti meccanizzati e mobili della stazione ferroviaria di Roma Tiburtina ha causato la morte di una cittadina inglese, il ferimento grave di un ferroviere e ferite più lievi ad un medico, entrambi accorsi per tentare di salvare la donna;

stando alle informazioni di stampa dal nastro trasportatore erano stati rimossi cinque pannelli per effettuare lavori di manutenzione. I tecnici avrebbero fatto scivolare la falla nella parte sottostante al camminamento, poi disattivato, tolto la tensione elettrica e sbarrato l'accesso alle transenna;

sembrerebbe che al mattino del 28 ottobre le transenne sarebbero scomparse e gli agenti della Polfer, su segnalazione di anomalo funzionamento dell'impianto, avrebbero chiamato i tecnici per verificare la situazione. Due ore dopo il sopralluogo è avvenuta la tragedia —:

se sia in grado di fornire spiegazioni sull'accaduto e sulle relative cause;

se e quali provvedimenti intenda attuare per evitare il ripetersi di simili incidenti e per garantire la sicurezza delle migliaia di cittadini, lavoratori, studenti, turisti che si servono del servizio ferroviario di Roma Tiburtina;

quali siano le condizioni di manutenzione degli impianti meccanizzati delle stazioni di Roma e delle città italiane.

(3-02824)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'attuale situazione del trasporto aereo in ambito mondiale ed europeo determina che le fusioni e le alleanze globali tra vettori siano ormai condizioni indispensabili e necessarie per non essere marginalizzati e tagliati fuori dal mercato mondiale;

l'Alitalia, secondo le dichiarazioni del suo amministratore delegato, desidererebbe stipulare un'alleanza con AIR FRANCE e KLM;

nel frattempo però, l'avvenuto accordo tra AIR FRANCE e KLM ha di fatto isolato ancor più la nostra compagnia di

bandiera, creandole ulteriori difficoltà sulla strada del suo doveroso risanamento economico e provocando effetti negativi alla sua immagine ed a quella del nostro « Sistema Paese »;

i maggiori *hubs* europei, come Londra, Parigi, Francoforte, Amsterdam si identificano ormai in maniera incontrovertibile con i loro vettori di riferimento: BRITISH AIRWAYS, AIR FRANCE, LUFTHANSA e KLM. Pertanto nel definire un'alleanza tra vettori è ormai indispensabile considerare anche il ruolo e la funzione dei rispettivi *hubs*, cercando di evitare gli effetti di quanto già avvenuto nel 1997 con l'accordo ALITALIA-KLM che non ha prodotto alcun beneficio al vettore nazionale, se non il cospicuo risarcimento che la KLM ha dovuto pagare dopo un lungo e complesso contenzioso internazionale, mentre ha incrementato notevolmente il traffico dell'aeroporto Schiphol di Amsterdam, trasformando Malpensa in un suo serbatoio di approvvigionamento e declassando l'Alitalia a vettore regionale in ambito europeo, trasformando così un'alleanza in un asservimento;

la ripartizione del traffico effettuata tra Malpensa e Fiumicino ha prodotto effetti negativi sulla competitività dei due *hubs* e delle loro rispettive società di gestione relegandoli tutti ad un ruolo secondario nel panorama europeo —:

se il Governo, a cui spetta definire nella sua interezza la politica del trasporto aereo nazionale, concordi con la scelta effettuata dall'Alitalia di entrare nella rete globale SKY TEAM con la conseguente stipula di un'alleanza con AIR FRANCE e KLM;

se, nel caso concordi, il Governo stesso abbia valutato per il nostro vettore nazionale la possibilità di un'alleanza alternativa nell'ambito delle reti globali STAR ALLIANCE o ONEWORLD, analizzandone i possibili benefici per l'intero sistema del trasporto aereo nazionale, atteso che nel caso di ingresso in STAR ALLIANCE, l'eventuale stipula di un ac-

cordo con LUFTHANSA, che ne fa parte, consentirebbe ai nostri due *hubs* di valorizzare maggiormente la loro posizione strategica lungo l'asse nord-sud d'Europa (Francoforte-Milano-Roma), di entrare in attiva concorrenza con Parigi ed Amsterdam, risollevandosi così dall'attuale posizione di semplici « *hubs* asserviti e subordinati ». (4-07898)

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

il trasporto ferroviario interregionale tra il Lazio, l'Umbria e la Toscana, utilizzato in massima parte da clientela pendolare per spostarsi dal proprio domicilio al posto di lavoro, si è trasformato negli ultimi mesi in una drammatica odissea quotidiana in cui cittadini e lavoratori sono costretti a subire disservizi e disagi di ogni genere che rendono il servizio stesso ormai inqualificabile;

le condizioni di sicurezza e igienico-sanitarie in cui versano i convogli denotano una carenza strutturale di interventi manutentivi da parte dell'azienda Trenitalia o dei soggetti da essa delegati: porte di accesso ai convogli fuori servizio almeno per un terzo del totale, pulizia interna delle carrozze scarsa e in qualche caso completamente inesistente, servizi igienici in massima parte fuori servizio;

oltre a quanto sopra, i lavoratori e i cittadini che utilizzano i collegamenti ferroviari tra Lazio e Toscana devono sopportare anche il disagio derivante dai consistenti ritardi nelle percorrenze dei convogli, ritardi che nelle ore pomeridiane, quando i treni sono utilizzati per il rientro a domicilio, arrivano a superare i sessanta minuti su percorrenze medie di due ore;

la causa principale dei disservizi elencati è da ricercare nei continui tagli di investimenti e di personale operati dall'azienda Trenitalia: il numero ridotto di convogli efficienti disponibili comporta di dover far circolare sempre le stesse car-

rozze eliminando di fatto i tempi di sosta necessari per garantire la manutenzione e la pulizia e, unitamente alla carenza di personale di scorta, è praticamente impossibile prevedere la sostituzione dei treni circolanti in ritardo con altri convogli;

per i pendolari, al disagio quotidiano si aggiunge la beffa di doversi sentir rispondere, in qualsiasi momento si rivolgano ad un ufficio informazioni, che i motivi dell'inefficienza possono dipendere da molteplici fattori intrinseci che non sono noti ad un normale ufficio informazioni alla clientela;

il mancato rispetto dei parametri di efficienza del servizio costituisce di fatto una palese violazione del tacito contratto sottoscritto tra azienda Trenitalia, lavoratori e cittadini nel momento in cui dagli stessi viene acquistato un titolo di viaggio che dispone il diritto al trasporto della persona in cambio di un corrispettivo —:

se ritenga opportuno intervenire presso l'azienda Trenitalia affinché siano rese note le motivazioni comportanti i continui e quotidiani disservizi resi noti, interessanti i collegamenti tra il Lazio, l'Umbria e la Toscana;

se non ritenga urgente e doveroso richiamare l'azienda Trenitalia ad un più puntuale rispetto degli *standard* di efficienza del servizio, per il quale lavoratori e cittadini pagano i dovuti corrispettivi, anche prevedendo l'istituzione di forme di risarcimento del danno morale e materiale in favore dell'utenza, in conseguenza dei disservizi quotidiani subiti. (4-07910)

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

in occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, fissata al 14 dicembre 2003, tramite contatti telefonici con la società Artesia che gestisce i treni Euro City che collegano Milano a Parigi e Torino a Lione, transitanti dal tunnel del

Frejus, si è venuti a conoscenza del fatto che tali convogli non effettueranno più la fermata a Bardonecchia, mentre continueranno il regolare servizio viaggiatori presso la stazione di Oulx;

dagli attuali otto treni circolanti, si passerà a sei;

tale decisione comporta un evidente danno di immagine nei confronti di un importante centro dell'Alta Valle Susa, qual è Bardonecchia, e notevoli disagi per i turisti che lo frequentano e per le persone che vi abitano;

dalla stagione invernale 2003-2004, Bardonecchia sarà sede di importanti appuntamenti sportivi (finali Coppa del Mondo Snow Board 2004 – Campionati Juniores 2005) che culmineranno con le Olimpiadi Invernali Torino 2006 per proseguire con le Universiadi 2007;

risulta evidente quanto sia affrettata la decisione di sopprimere la fermata di treni di qualità a Bardonecchia, nel momento in cui la cittadina e tutta l'Alta Valle è proiettata verso una ribalta internazionale che vede nella facilità dei collegamenti ferroviari ed autostradali una delle sue caratteristiche di eccellenza;

Bardonecchia, inoltre, è a tutt'oggi una cittadina di confine, sede operativa di notevoli successi nella lotta al contrabbando di stupefacenti e filtro importante per il controllo da parte delle forze di polizia di persone e cose allo scopo di garantire la sicurezza sul territorio nazionale —:

quali iniziative intenda assumere presso Trenitalia spa per porre rimedio a quanto sopra esposto. (4-07912)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

il Santuario di Santa Maria del Monte sopra Varese è uno dei simboli

della spiritualità ambrosiana, meta di quotidiani pellegrinaggi e raduni di fedeli, oltre che monumento di rilievo nazionale, tanto da essere inserito nell'elenco, predisposto dal Ministero dei Beni Culturali, di quei beni che devono essere dotati di illuminazione adeguata;

nel corso del 2003 molte delle cappelle della via Crucis sono state oggetto di atti vandalici e di deturpazioni del patrimonio artistico contenuto;

nel pomeriggio del 30 ottobre 2003, secondo una prima ricostruzione dei fatti, ignoti avrebbero dato fuoco alla croce di legno alta quattro metri posta lungo la Via Sacra del Sacro Monte di Varese;

la dolosità del fatto è confermata dal ritrovamento vicino alla croce di una bottiglietta contenente liquido infiammabile;

solo grazie alle copiose piogge dei giorni scorsi la combustione è stata difficoltosa evitando l'irreparabilità dei danni —:

se disponga di elementi informativi sulla matrice dell'attentato, sul suo eventuale collegamento con esponenti della comunità islamica legati ad Al Quaida;

quali iniziative di prevenzione intenda adottare a riguardo. (3-02818)

Interrogazioni a risposta scritta:

CRISTALDI, CANNELLA, FRAGALÀ, LO PRESTI e SCALIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata del 29 ottobre 2003, mentre si procedeva all'arresto di un giovane di 22 anni nel quartiere ZEN di Palermo, i carabinieri sono stati assaliti, da parenti ed amici del giovane arrestato, con bastoni, lancio di sedie ed oggetti di ogni tipo;

un centinaio di uomini e donne ha circondato i militari che hanno chiesto aiuto alla sala operativa. Sul posto sono