

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

le infrastrutture portuali hanno, a Catania, un valore strategico per la competitività e per lo sviluppo economico e sociale;

alcuni quotidiani locali hanno riportato notizia che sulla sostituzione del Presidente dell'Autorità portuale di Catania, ormai in scadenza, siano in atto scontri politici, tra le istituzioni competenti, finalizzati ad una mera scelta di potere;

è auspicabile un maggiore senso di responsabilità rispetto a logiche che poco hanno a che fare con lo sviluppo dell'importante infrastruttura —:

quali iniziative intenda promuovere per garantire che la designazione sia legata al rigoroso rispetto delle norme vigenti, relativamente alle competenze ed alla professionalità e non alle logiche spartitorie. (3-02840)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

in data 12 settembre 2003 si sono conclusi i lavori della conferenza oraria volti a definire il nuovo assetto degli orari ferroviari annuali che saranno in vigore dal 14 dicembre 2003 sino all'11 dicembre 2004, e a formalizzare il quadro di servizi che verranno erogati dalla società Trenitalia S.p.A durante il prossimo anno;

il 15 ottobre 2003 la compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo (*Wagon lits*), che gestisce le attività

di accompagnamento e di fornitura dei servizi accessori delle carrozze letti, sulle tratte nazionali e sui treni ARTESIA (tratte Roma-Parigi e Milano-Parigi), comunicava al ministero del lavoro e delle politiche sociali che la composizione dell'offerta dei treni notte, prevista dal libro composizioni relativo al nuovo orario ferroviario, rendeva necessaria la soppressione e la contrazione di numerosi servizi di vagoni letto;

conseguentemente la compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo, ai sensi degli articoli 4 e 24 della legge n. 223 del 1991, avviava la procedura per ridurre il proprio personale di 168 unità. Queste ultime risultano così distribuite tra le diverse unità produttive: 79 a Roma, 19 a Napoli, 19 a Messina, 18 a Milano, 17 a Torino, 14 a Venezia, 2 a Ventimiglia;

l'approvazione del nuovo orario ferroviario ha generato un grave problema occupazionale che sembrerebbe tuttavia essere risolvibile sia con l'adozione, da parte della compagnia internazionale delle carrozze letti e del turismo di adeguate politiche commerciali e tariffarie, volte ad incrementare l'utenza, sia attraverso la ricollocazione del personale in esubero in altri servizi ferroviari notturni o in quei servizi gestiti dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. in carenza di personale —:

quali iniziative abbia adottato o intenda adottare affinché sia incrementata l'utenza delle linee ferroviarie interessate dalla citata contrazione dei servizi di vagoni letto e far fronte ai conseguenti problemi occupazionali insorti con l'approvazione del nuovo orario ferroviario predisposto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. (5-02566)

DUCA, CORDONI e DE LUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con la legge delega 21 dicembre 2001, n. 443 «Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi

strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive» il Governo ha inteso individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

con delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 « Interventi strategici di preminente interesse nazionale » sono stati individuati gli interventi infrastrutturali prioritari per il Paese, tra cui:

a) il raddoppio e il potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese « La Spezia-Parma »;

b) il raddoppio della linea Orte-Falconara;

c) il proseguimento dei lavori della linea Foggia-Napoli;

d) gli ultimi accordi tra Governo-Regioni comprendono tali scelte strategiche;

e) i progetti definitivi per la realizzazione della Pontremolese sono ormai in via di completamento, ma mancano ancora indicazioni precise sugli stanziamenti necessari per l'avvio delle gare di appalto che consentano l'avvio dei lavori —:

quale sia lo stato delle procedure di finanziamento, progettazione ed appalto dei citati interventi infrastrutturali, con particolare riferimento alle tratte Chiesaccia-Berceto, Orte-Falconara e Foggia-Napoli. (5-02567)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

la società Trenitalia sta inviando a tutte le agenzie di viaggio italiane una lettera di disdetta dei contratti in essere per la vendita di biglietti, proponendo

unilateralmente un nuovo contratto non negoziato né con le agenzie né con le loro associazioni sindacali di categoria;

nell'ambito della propria ristrutturazione, Trenitalia ha chiuso un numero rilevante di proprie biglietterie, in modo particolare nelle piccole stazioni, con motivazioni afferenti il notevole risparmio di gestione che si è venuto a realizzare, ma creando una oggettiva difficoltà alla clientela, soprattutto quella con minori possibilità di informazione e di movimento;

a queste difficoltà hanno sofferito le agenzie di viaggio che effettuano servizi di informazione e biglietteria ferroviaria, cresciute del 35 per cento negli ultimi 4 anni, e diffuse sull'intero territorio nazionale;

Trenitalia ha parallelamente lanciato un servizio di vendita biglietti su *Internet* e per telefono, anche utilizzando promozioni e sconti, riservato esclusivamente ai navigatori *Internet* e ai possessori di carte di credito, e quindi discriminante per l'utenza che non può accedere a tali sistemi di informazione e pagamento;

sulla reale capacità ed efficacia di questo canale di vendita parallelo sorgono molti dubbi, enfatizzati anche dai consumatori, che in misura crescente protestano per le inefficienze ed i ritardi alla risposta;

in caso di disservizi o di cambiamenti di programma, i sistemi telematico e telefonico non riescono a gestire il cambio di biglietto, di prenotazione, o il rimborso, mentre è noto che questo lavoro ed il relativo costo, quando necessario, viene sostenuto senza contropartite economiche dalle agenzie di viaggio ed anche in questo caso ad essere penalizzati sono quei consumatori che non possono utilizzare *Internet* o hanno difficoltà a muoversi per raggiungere gli sportelli;

Trenitalia ha comunicato alle agenzie di viaggio la riduzione unilaterale del 15 per cento della provvigione riconosciuta per la vendita di biglietti, fatto che se attuato creerebbe una situazione di seria difficoltà nel settore, in quanto delle circa 3.000 agenzie che vendono biglietti ferro-

viari, il 30 per cento (891 agenzie) ricavano dalla vendita di biglietti introiti limitati non superiori a 6.000 euro l'anno; la perdita di provvigione e l'aggravio di costi imposto da Trenitalia porterebbe queste agenzie sotto il punto di equilibrio economico, costringendole quantomeno ad abbandonare la vendita di biglietti, se non addirittura a chiudere, con notevoli problemi occupazionali;

le agenzie di viaggio, tramite le proprie associazioni sindacali di categoria, hanno dichiarato lo stato di agitazione contro le iniziative di Trenitalia, che ledono in primo luogo gli interessi dei consumatori, mettendo in forse l'esistenza stessa di numerosissime agenzie di viaggio, e quindi anche il futuro professionale degli agenti e dei loro dipendenti;

le agenzie di viaggio, in attesa del pronunciamento dell'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato nel merito del ricorso presentato avverso Trenitalia per abuso di posizione dominante, e in attesa di una risposta dei Ministeri competenti sollecitati per ottenere la ripresa delle trattative con Trenitalia, attualmente interrotte, sono state costrette a proclamare una iniziativa di mobilitazione consistente nella sospensione della vendita di biglietti ferroviari nei giorni 28, 29, 30 e 31 ottobre 2003. Tutto ciò finirà inevitabilmente per produrre disagi per gli utenti e per i consumatori —:

quali iniziative intendano assumere per:

a) scongiurare l'azione di protesta delle agenzie di viaggio;

b) garantire ai consumatori, e soprattutto a quelli meno avvantaggiati (non connessi ad *Internet*, non titolari di carte di credito, residenti in zone periferiche, ed altro), la reperibilità dei biglietti ferroviari in generale e di quelli scontati in particolare;

c) salvaguardare l'occupazione del settore, minacciata dalle politiche distributive di Trenitalia. (5-02563)

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

la strategia delle fusioni e delle alleanze globali è ritenuta indispensabile per assicurare ai vettori nazionali prospettive di sviluppo, evitando di essere espulsi dal mercato mondiale e di subire un declinamento irreversibile;

l'Alitalia è giunta con forte ritardo e molta impreparazione a questa fase di organico riassetto, incontrando anche resistenze e varie difficoltà nella ricerca e nella stipula di accordi con Air France e KLM, nell'ambito della rete globale *Sky Time*;

l'Alitalia, su cui gravano pesanti responsabilità per la conduzione gestionale e per la carenza strategica dei suoi piani industriali, ancora una volta pretende di attuare il progetto di generale ristrutturazione attraverso il Piano triennale 2004-2006, che si presenta carico di tagli, dimissioni di reparti e servizi, esuberanti e sacrifici richiesti, con l'intenzione di colpire soprattutto il personale, la professionalità e l'anzianità del rapporto di lavoro, nella misura complessiva di 2.700 persone, di cui 1.500 considerati esuberanti e 1.200 destinati ad altra Società, in virtù degli smembramenti e delle cessioni in particolare del ramo informativo e amministrativo;

questo progetto, che ha una fortissima incidenza nell'Aeroporto di Fiumicino, sta suscitando legittimo allarme, forti tensioni interne, agitazioni e proteste che sfoceranno anche in scioperi del settore, non può accettersi perché riversa soprattutto sui lavoratori le pesanti conseguenze di una operazione che ha ragioni molteplici, di natura internazionale ed europea, e su cui gravano i ritardi e gli errori della Società e la mancanza di una politica del Governo per il settore Aeroportuale —:

se sia a conoscenza di quali siano i termini della situazione occupazionale di Alitalia e quali interventi ed iniziative intenda promuovere per difendere il la-

voro così duramente minacciato e salvaguardare la professionalità ed i diritti di un personale qualificato idoneo e abilitato.
(5-02573)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

risulta dal nuovo orario invernale delle Ferrovie dello Stato l'istituzione di due nuovi treni *Eurostar*, destinati a divenire tra qualche mese quattro, con destinazione Roma-Bologna-Milano e ritorno senza, incredibilmente la previsione di sosta a Firenze;

tale ipotesi, se confermata, risulterebbe totalmente inaccettabile stante:

a) i sacrifici ambientali, di traffico, di sviluppo sofferti da Firenze e dall'area metropolitana fiorentina dai lavori e dagli obiettivi non condivisibili del tracciato e della stazione dell'alta velocità la cui firma definitiva è prevista per il 25 novembre prossimo venturo a Roma tra enti locali, Ferrovie dello Stato e Governo;

b) l'impossibilità di ogni futura ipotesi di collegamento metropolitano in sotterranea della città di Firenze e della sua area derivante dalla pervicace volontà delle Ferrovie dello Stato, supportate incredibilmente dagli enti locali, di organizzare il transito di Firenze solo nella prospettiva dei collegamenti nazionali senza previsione e possibilità alcuna per potenziare i collegamenti locali;

c) la totalmente insufficiente prestazione dei servizi ferroviari per i collegamenti regionali che ha comportato la violazione da parte delle ferrovie degli accordi stipulati con la regione Toscana e relative penalizzazioni economiche;

d) lo storico ruolo nazionale del Polo fiorentino all'interno della stessa organizzazione complessiva delle Ferrovie dello Stato addirittura rafforzato ultimamente dalla realizzazione all'Osmannoro

del Polo tecnologico ferroviario e dalla proposta ufficiale degli enti locali e della stessa camera di commercio di individuare in Firenze la sede dell'Agenzia ferroviaria europea —:

quali iniziative si intendono assumere presso Trenitalia affinché sia evitata una inammissibile umiliazione del ruolo e dello sviluppo della città di Firenze.

(4-07939)

SARDELLI, FRIGERIO e NICOTRA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strategicità geopolitica ed economica dei Balcani, del Mar Nero, della Turchia, impongono, di accelerare la infrastrutturazione delle aree italiane innervate dal Corridoio 8;

ogni inadempienza, ogni ritardo rischia di essere esiziale per il Mezzogiorno e per il Paese *tout court* —:

quali interventi infrastrutturali, in modo dettagliato e circostanziato, siano stati messi in cantiere nel comparto dei collegamenti ferroviari, aeroportuali, stradali, nella sistemazione dei porti e delle aree logistiche, nel potenziamento delle dorsali delle telecomunicazioni e dell'energia, per quanto riguarda l'area di interesse del Corridoio 8.

(4-07940)

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

nell'ambito della nuova ridefinizione degli orari ferroviari, in vigore dal 15 dicembre 2003, società FS (Trenitalia) ha previsto la dismissione di 57 vetture letto; ciò ha comportato la soppressione nel nuovo orario di oltre 20 servizi e la riduzione ulteriore di circa 1.500 corse;

complessivamente la perdita totale è di circa 13.000 corse rispetto le 45.000 previste lo scorso anno sul territorio nazionale;

tale operazione provocherà un esuberato di oltre 168 dipendenti della società Wagon Lits; attualmente non sussistono condizioni per l'attivazione di alcun ammortizzatore sociale;

la soppressione dei suddetti servizi comporterà conseguenze occupazionali anche nei comparti di manutenzione e pulizia dei treni;

in tale contesto sorprende la soppressione della vettura Venezia Siracusa che, anche dal punto di vista commerciale, ha sempre dato positivi riscontri;

forti sono dunque i rischi per l'occupazione oltre i gravi disagi che si verranno a determinare per l'utenza ferroviaria —:

quali siano le ragioni di tale scelta effettuata dalla società FS (Trenitalia);

quali iniziative si intenda assumere per far fronte all'emergenza occupazionale che interesserà oltre 168 lavoratori dipendenti;

quali iniziative si intendano intraprendere per ridurre i disagi ed attenuare l'impatto sociale per i lavoratori.

(4-07945)

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

il territorio della provincia di Novara, per la sua posizione geografica e per le sue caratteristiche socio-economiche, si trova ad essere investito di una notevole importanza in crescendo per quanto riguarda la rete di collegamenti sia stradali che ferroviari, sia in relazione al potenziamento dell'asse ferroviario Voltri-Sempione-Amsterdam, sia per quanto riguarda la ricaduta derivante dalla vicinanza dell'aeroporto di Malpensa, sia per le importanti realtà presenti quali il centro internodale merci, sia per il ruolo centrale rispetto al passaggio della Tav;

la città di Novara, secondo centro del Piemonte, è fulcro di importanti collega-

menti ferroviari quali il Torino-Milano e il già citato Voltri-Sempione, nonché delle naturali prosecuzioni degli stessi verso l'Europa;

recentemente Trenitalia ha reso noto che a partire dal 14 dicembre 2003 due dei tre Tgv che attualmente sostano a Novara non effettueranno più le fermate di Novara e Vercelli e che non fermeranno più i convogli *Eurostar*;

tali convogli sono stati finora utilizzati da un considerevole numero di utenti, diretti sia verso Lione e Parigi, sia verso Milano e Torino, che costituiscono soprattutto traffico turistico, ma anche pendolare verso i capoluoghi piemontese e lombardo, di importanza non trascurabile;

gli stessi sindacati di categoria esprimono contrarietà per questa decisione ribadendo il vasto utilizzo di questi treni da parte dell'utenza, e la natura antieconomica di tale azione;

le recenti decisioni di Trenitalia rispetto alla provincia di Novara appaiono sempre più penalizzanti per un territorio che faticosamente ma con determinazione sta percorrendo la strada per uscire dalla sfavorevole congiuntura economica, e che rappresenta la naturale cerniera tra nord e Mediterraneo, nodo indispensabile per i collegamenti tra Italia settentrionale ed Europa, come ad esempio le soppressioni di convogli e i pesanti ritardi sulle tratte più importanti e la chiusura della biglietteria di Arona, già oggetto di mie precedenti interrogazioni;

la provincia di Novara rappresenta un'opportunità di sviluppo da non trascurare, e la sua naturale vocazione ad essere porta per l'Europa non può essere svilita da decisioni che impongono al territorio solo l'onere del mero passaggio di infrastrutture di importanza internazionale, subendone solo gli impatti negativi e frustrandone le possibilità di crescita —:

se non intenda:

a) intervenire presso Trenitalia spa per sapere le motivazioni reali di tali scelte che sempre più sottodimensionano un pubblico servizio;

b) sottolineare presso Trenitalia spa la funzione di pubblico servizio svolta dal trasporto ferroviario, per il quale una politica fortemente improntata al raggiungimento di soli equilibri di economicità e redditività a scapito degli utenti, non può che tradursi in un disagio che si ripercuote sul tessuto sociale del Paese;

c) di intervenire presso Trenitalia spa affinché possano essere ripristinate le fermate dei convogli in oggetto nella stazione di Novara. (4-07948)

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

si apprende dalle agenzie d'informazione che il giorno 28 ottobre 2003 si sarebbe verificato un gravissimo incidente alla stazione Tiburtina di Roma, in seguito al quale una donna ha perso la vita e altre due persone sarebbero rimaste gravemente ferite;

secondo i primi accertamenti tesi a ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente, la donna sarebbe morta a causa del cedimento di un *tapis roulant* improvvisamente fuoriuscito dai binari di scorrimento, precipitando poi nel vuoto sottostante;

secondo le prime ricostruzioni un macchinista che avrebbe tentato di salvare la donna è ricoverato in gravi condizioni all'ospedale Pertini, e rischierebbe di perdere una gamba;

in base ad alcune testimonianze sembrerebbe che accanto ai binari 24 e 25 della stazione, in corrispondenza del luogo in cui sarebbe avvenuto l'incidente, fossero presenti degli avvisi di manutenzione in corso relativi alle strutture mobili;

ci si chiede come sia stato possibile il verificarsi di un incidente di tale gravità in un importante snodo ferroviario come la stazione Tiburtina, in cui transitano quotidianamente centinaia di cittadini e di pendolari —

quali siano gli intendimenti del ministero in merito all'accertamento delle cause dell'incidente;

se sia stata avviata una indagine amministrativa e se dalla stessa emerga che erano effettivamente esposti degli avvisi di manutenzione in corso al momento dell'incidente;

quali iniziative intenderà avviare, qualora vengano individuate precise responsabilità a carico dei diversi soggetti interessati, per garantire la comune sicurezza e per evitare che simili gravissimi episodi possano mettere a repentaglio l'incolumità dei cittadini. (4-07951)

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

L'Abruzzo è una regione che marcia a due velocità in quanto, sul proprio territorio convivono due realtà distinte e tra loro contrapposte: le zone costiere, popolate e dinamiche, e quelle interne che, invece, si trovano a vivere situazioni di grande difficoltà sociale ed economica;

questo forte dualismo rappresenta uno degli elementi di maggiore fragilità dell'intero tessuto socio-economico della regione che, negli ultimi anni, sta vivendo anche una situazione di generale rallentamento economico con evidenti ripercussioni occupazionali;

lo stesso Piano Generale dei Trasporti e della Logistica individua come prioritari gli interventi di implementazione delle cosiddette infrastrutture « trasversali » per la mobilità e tra queste va considerata anche la direttrice ferroviaria Roma-Pescara;

la linea ferroviaria Roma-Pescara, al pari dell'intero sistema dei trasporti marsicano, incluso nei piani di intervento di infrastrutturazione previsti dalla « legge obiettivo », sta diventando rapidamente obsoleta ed inaffidabile, come tra l'altro i

numerosi disservizi ed incidenti che in tempi recenti l'hanno vista protagonista testimoniano;

tale situazione rischia di determinare, a breve, uno stato di crisi della mobilità regionale sia laziale che abruzzese, con evidenti gravi conseguenze sulle prospettive di crescita del sistema industriale, delle condizioni economiche e sociali, e di salvaguardia del prezioso contesto ambientale locale;

la linea ferroviaria Roma-Pescara, che assorbe una quota significativa di traffico pendolare verso la Capitale, rappresenta una infrastruttura di collegamento che a causa della progressiva obsolescenza dei mezzi e delle strutture che la costituiscono rischia di venire progressivamente marginalizzata dai flussi di traffico trasversali, di passeggeri e merci, che giornalmente attraversano la penisola;

il servizio ferroviario in questa tratta è segnato da continui disagi ed inefficienze che mettono quotidianamente a dura prova tutti i cittadini che utilizzano questa mobilità per motivi di lavoro o di studio;

l'infrastruttura ferroviaria, sia nei termini di servizi di collegamento tra le stazioni di Roma e di Pescara, sia nei termini di qualità del servizio, puntualità, frequenza, pulizia e modernità del materiale rotabile sono fortemente inadeguate alle legittime esigenze di mobilità dei cittadini che desiderano usufruirne —:

quali iniziative urgenti intende predisporre ed adottare per:

a) promuovere e perseguire — a livello nazionale e regionale — una politica della mobilità orientata alla sostenibilità attraverso investimenti finalizzati a favorire il riequilibrio delle modalità di trasporto verso quelle a minore impatto ambientale, a decongestionare i principali assi di collegamento e ad implementare le direttrici ferroviarie trasversali per l'attraversamento della dorsale appenninica;

b) quali sono gli interventi di infrastrutturazione e la relativa tempistica

per procedere all'ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, adeguandola alle esigenze di un efficace sistema della mobilità. (4-07953)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il 20 ottobre 2003 si è svolta a Gallarate presso palazzo Borghi un'esercitazione antiterrorismo che, secondo il quotidiano *La Prealpina* (21 ottobre 2003), sarebbe stata organizzata dal commissariato di via Ragazzi del '99 con la partecipazione della Guardia di finanza;

durante l'esercitazione sei uomini armati e incappucciati hanno assaltato la sala della giunta per prendere in ostaggio l'intera amministrazione;

due dipendenti comunali sono stati soccorsi dal 118 e a uno di loro sono state prestate cure presso l'ospedale;

secondo le ricostruzioni di vari organi di stampa nella sede comunale di via Verdi è stata sparata una sequenza interminabile di colpi di arma da fuoco, sebbene a salve, e vi è stato un gran dispiegamento di polizia, vigili del fuoco e autotambulanze;

tra gli ignari spettatori di questa messinscena c'erano anche agenti di polizia municipale armati che, solo grazie a un fortunato caso, non hanno usato le armi che avevano a disposizione;

sembra che a Palazzo Borghi solo il sindaco Nicola Mucci fosse al corrente dell'operazione, tanto che lo stesso vice sindaco Paolo Caratati e l'assessore allo sport Salvatore Cosco al fragore degli spari e alle grida degli impiegati si sono gettati a terra spaventati;