

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

a causa delle pessime condizioni del manto stradale, aggravate dai cantieri per la realizzazione della Tav e ulteriormente peggiorate a seguito delle copiose precipitazioni, il tratto dell'Autostrada Milano Torino compreso fra Biandrate e Santhià è stato chiuso dalle ore 21.00 del 2 dicembre 2003 alle ore 6.00 del 3 dicembre 2003, dalle ore 11.20 alle ore 16.30 del 3 dicembre e dalle 21.00 del 3 dicembre alle 6.00 del 4 dicembre da Biandrate a Torino;

le numerosissime buche presenti su tale autostrada sono da tempo una costante che rappresenta un pericolo per l'incolumità degli utenti, e le condizioni meteorologiche avverse ne hanno solo peggiorato le condizioni, trasformandole fonti di improvviso e grave pericolo;

a seguito della cronica mancanza di interventi migliorativi da parte del gestore promessi in Convenzioni e mai attuati da decenni, nei giorni in oggetto circa trecento utenti hanno subito la rottura degli pneumatici, danno questo che si va ad aggiungere ai forti disagi che costituiscono la norma per gli utilizzatori di tale autostrada;

la scarsa capacità di gestire le opere connesse all'alta velocità da parte del gestore ha originato una serie di cantieri malamente illuminati e segnalati, che rappresentano un pericolo per gli utenti, specie in caso di condizioni particolarmente avverse quali la nebbia o le precipitazioni che caratterizzano il quadro climatico del Piemonte;

la mole del traffico, soprattutto di veicoli per il trasporto merci, risulta particolarmente intensa e la situazione di

pericolosità dell'autostrada aumenta pesantemente il rischio di incidenti anche gravi;

la qualità del servizio offerto da Autostrada Milano-Torino è decisamente inadeguata rispetto al corrispettivo pagato dagli utenti, in particolare negli ultimi periodi —:

se il Ministro intenda, per quanto di sua competenza, adottare iniziative dirette ad ottenere da parte della Società che gestisce il Tratto autostradale Milano-Torino, una congrua ed immediata riduzione dei pedaggi autostradali a compensazione dei disagi subiti dagli utenti. (3-02890)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

DUCA, CALZOLAIO e GIACCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Presidente della regione Marche, dottor Vito D'Ambrosio, ha rivolto un pressante invito al Governo affinché venga respinta la proposta di cambiamento di rotte marittime avanzata dalla Tirrenia Spa sui collegamenti internazionali svolti dalla medesima società sul mare Adriatico;

in particolare il progetto della Tirrenia, presentato al Ministero interrogato, prevede l'annullamento dei collegamenti dal porto di Ancona con i porti di Albania e Montenegro dirottati, sullo scalo di Bari e il mantenimento del solo collegamento con la Croazia;

giova ricordare che tali collegamenti sono in vigore da tempo e sono altresì frutto di accordi internazionali che travalicano il puro aspetto commerciale peraltro non trascurabile;

contro tali ipotesi si sono pronunciati la provincia di Ancona, il comune dorico, il comitato portuale dell'autorità portuale di Ancona, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e delle categorie commerciali e produttive;

tale progetto provocherebbe peraltro un allungamento del tragitto di oltre 400 Km su strada sia per le auto che per i camion provocando ulteriore congestionamento sull'A.14 anziché sviluppare il cabotaggio marittimo —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative intenda assumere per evitare ingiustificate penalizzazioni del porto internazionale di Ancona e dell'economia ad essa collegata nonché misure contraddittorie rispetto ad una corretta politica dei trasporti. (5-02679)

ROSATO, DAMIANI, MARAN e PASETTO. — *Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il primo dicembre 2003 è stato sottoscritto a Venezia l'accordo tra Trenitalia e le Ferrovie slovene per attivare, dal 14 dicembre 2003, la linea veloce Lubiana-Venezia che finalmente consentirà un collegamento più veloce su una tratta importante per i collegamenti del Nord Est;

gli orari consentiranno di raggiungere Mestre da Lubiana o da Trieste in orario utile per le coincidenze con Milano, la Svizzera, Parigi, Roma ma non è stata prevista una reciprocità nel collegamento, arrivando il treno a Lubiana solo alle 19,40;

questa linea rappresenta una risposta, seppur parziale, alle necessità di Trieste di avere finalmente un miglioramento nei servizi ferroviari e in particolare un collegamento più veloce con Venezia, snodo ferroviario essenziale per qualsiasi collegamento con il resto del Paese;

il percorso previsto non passerà però per la stazione centrale di Trieste, ma fermerà alla stazione di Villa Opicina, con tutti i problemi di collegamento con la città conseguenti;

la stazione di Villa Opicina, che andrebbe ridenominata « Trieste-Villa Opicina », da lunghi anni esclusa dai piani di manutenzione, è attualmente inadeguata,

dal punto di vista funzionale, ad accogliere passeggeri su una tratta internazionale —:

quali azioni Trenitalia abbia deciso di intraprendere nel breve periodo per adeguare la stazione di Villa Opicina e se il Ministro non ritenga di poter concordare con le Ferrovie slovene anche per un treno che partendo da Venezia nella mattinata, passi per Trieste e arrivi in orario utile.

(5-02685)

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

il cavalcavia lungo la SS 206 nei pressi dell'abitato di Collesalveti (LI) è opera da anni progettata e finanziata dall'Anas;

la realizzazione del cavalcavia appare assolutamente decisiva ai fini di migliorare la sicurezza e lo scorrimento del traffico su un'arteria intensamente utilizzata da autoveicoli e camion;

il termine dei lavori, affidati dall'Anas, all'impresa Edil Spaccaferro era previsto per il luglio 2003;

il Comune di Collesalveti segnalò già dal giugno 2003 il pesante e ingiustificato ritardo nella realizzazione dell'opera, ottenendo assicurazione dalla ditta Edil Spaccaferro di intensificare e sveltire i lavori in un incontro svoltosi presso la Prefettura di Livorno;

a fine di agosto 2003, constatato che tali assicurazioni erano nei fatti smentite dalla pressoché totale inerzia della ditta, il comune di Collesalveti ha nuovamente sollecitato la Prefettura e l'Anas affinché si riprendessero con celerità i lavori di costruzione del cavalcavia, proponendo nel contempo soluzioni alternative per il traffico in modo da alleviare gli attuali disagi;

a questa lettera, così come a quella nuovamente inviata a novembre, sempre al Prefetto di Livorno e dell'Anas, non si è avuto alcun riscontro;

nel frattempo numerosi cittadini abitanti nelle zone circostanti hanno promosso azioni di protesta evidenziando rischi alla salute dovuti all'inquinamento atmosferico, acustico e alla situazione di pericolosità determinata dall'attuale precaria organizzazione del traffico —:

quali iniziative intende assumere nei confronti dell'Anas affinché possa immediatamente porre rimedio a questo increscioso e ingiustificabile ritardo nella realizzazione di un'opera di particolare interesse per la sicurezza e la salute dei cittadini di Collesalveti e Vicarello e per quanti transitano lungo la SS 206.

(5-02686)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la liberalizzazione del settore aereo, conseguenza di una *deregulation* generalizzata nell'economia europea sulle orme di quella statunitense, ha determinato la fine repentina di un sistema regolamentato e gestito da società a partecipazione statale o dalla pubblica amministrazione attraverso le sue articolazioni;

occorre far risalire ad una legge dello Stato italiano in particolare all'articolo 1-bis della legge n. 351 del 1995, di conversione, con modifiche del decreto-legge 28 giugno 1995 n. 251, una delle principali cause della disgregazione del sistema di trasporto aereo italiano, vale a dire privatizzazione delle imprese di gestione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali;

l'articolo su citato prevede l'abrogazione delle norme che prescrivono la partecipazione maggioritaria dello Stato, degli enti pubblici, dell'IRI, delle regioni e degli enti locali nelle società aeroportuali;

la scelta, meramente economica, di privatizzare in tempi rapidi le società di gestione aeroportuale e dei servizi e poi

addirittura gli enti della sicurezza quali l'ENAV, ha favorito la creazione di cordate di soggetti privati interessati principalmente a investimenti di carattere speculativo e finanziario;

ciò ovviamente non ha prodotto nessun miglioramento nel funzionamento dei servizi, nelle condizioni di lavoro e nella sicurezza, ma addirittura il loro peggioramento;

nel trasporto aereo italiano la concorrenza tra gli *handler* si attua quasi esclusivamente attraverso la riduzione dei costi, primo fra tutti quello del lavoro;

il lavoro prevalentemente precario (circa l'80 per cento della forza lavoro negli aeroporti è precaria) sta determinando uno scadimento oggettivo di qualità e livelli di servizio;

negli ultimi dieci anni è stato inevitabile quindi il progressivo declino della nostra compagnia di bandiera nonostante le alleanze commerciali, il nuovo *hub*, la vendita del patrimonio, le cessioni di pezzi di azienda, il precariato, i tagli al personale e alle retribuzioni dei dipendenti;

l'attuale piano di risanamento dell'Alitalia tende a societarizzare le attività della compagnia ad esternalizzarle, espellendo migliaia di lavoratori, non contemplando strategie di sviluppo;

è da scartare definitivamente anche la proposta di alcune organizzazioni sindacali relativa all'utilizzo dei vettori nazionali per voli militari: una ipotesi che oltre a rappresentare una minaccia per la sicurezza, contraddice la richiesta di pace crescente tra i lavoratori e i cittadini italiani —:

se i ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti e se questi corrispondano al vero;

quali provvedimenti intendano intraprendere, ognuno per la propria competenza, a sostegno dell'occupazione, della sicurezza dei lavoratori del settore aeroportuale e del rilancio della nostra Compagnia di bandiera che potrebbe rappre-

sentare, adottando altre strategie di mercato quali la formazione di un'unica azienda, un volano per l'economia italiana.

(4-08317)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la RBM è una società per azioni che esegue studi tossicologici per farmaci o altri prodotti chimici, nonché studi di sviluppo chimico e pre-clinico di nuovi farmaci. Gli studi vengono compiuti su roditori e altre cavie;

detta società ha sede a Collaretto Giocosa, in provincia di Torino vicino ad Ivrea;

durante questi ultimi anni vi sono state molte iniziative antivivisezioniste che hanno avuto la RBM come centro di attenzione;

nel maggio 2002, vi fu una manifestazione durante la quale si creò il movimento « No RBM »;

da allora il « No RBM » inizia una seria di presidi a cadenza settimanale davanti agli ingressi dell'azienda poiché detta società è stata scelta come simbolo di una campagna di sensibilizzazione di ampio respiro rispetto alla sperimentazione animale;

i *leaders* di detto movimento hanno sempre avuto cura di informare la Questura di ogni presidio;

dopo la manifestazione del 24 giugno 2003 il movimento No RBM si è visto notificare un provvedimento da parte della Questura contenente limitazioni alle condizioni di svolgimento della predetta manifestazione nonché la programmazione del calendario delle manifestazioni di ogni

mese, imponendo quindi un preavviso ulteriore rispetto a quello previsto dalla legge in materia —:

se il ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti e se questi corrispondano al vero;

quali provvedimenti intenda intraprendere affinché al movimento No RBM venga assicurato e tutelato il diritto di poter manifestare pacificamente, senza dover subire limitazioni non contemplate appunto dalle leggi vigenti in materia.

(4-08316)

NESI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nella città di Cento (Ferrara), l'Amministrazione Comunale si appresta a « riqualificare » la zona denominata « giardini di Ugo Bassi » e che tale progetto prevede l'abbattimento di 39 alberi, e lo spostamento in altro luogo della statua di Ugo Bassi;

contro tale decisione si sono costituiti due Comitati di cittadini, che hanno iniziato una raccolta di firme, (che sta incontrando una grande adesione) allo scopo di promuovere un referendum fra la popolazione residente a Cento;

il *referendum* sarebbe reso impossibile dal fatto che non esiste il comitato dei garanti per i procedimenti referendari che ogni comune dovrebbe prevedere nel proprio statuto e che ogni giunta dovrebbe nominare entro sei mesi dal suo insediamento;

i suddetti comitati di cittadini hanno chiesto un parere sul progetto in questione a due illustri docenti dell'Università di Bologna, Dipartimento di Colture Arboree e di Economia Agraria —:

se è fatto obbligo ad una Amministrazione Comunale di nominare il Comitato dei Garanti per i procedimenti referendari, ed entro quanto tempo dall'insediamento di una Giunta dopo le elezioni;