

in diverse sedi i magistrati — che su invito dell'Associazione nazionale magistrati indossavano la toga nera « in segno di lutto » — al momento dell'intervento del rappresentante del Governo hanno lasciato l'aula in segno di ulteriore e clamorosa protesta, contravvenendo, ad avviso degli interroganti, alle più elementari regole di corretti rapporti di reciproco rispetto tra Governo ed ordine giudiziario, così contribuendo ad esasperare il clima di contrapposizione tra magistratura e politica —:

quali siano le valutazioni del Governo e quali eventuali iniziative intenda assumere al fine di ricondurre il dibattito tra magistratura e potere politico in un alveo di correttezza istituzionale. (3-02961)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

Trenitalia continua nello smantellamento della rete ferroviaria nell'alto Ionio calabrese, allontanando lentamente Crotona dal resto del territorio regionale e italiano;

dal 14 dicembre 2003, infatti, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, è stato definitivamente soppresso anche l'intercity Reggio-Bari via ionica, denominato « Pitagora », che era l'unico collegamento mattutino da Reggio per Bari e l'unico in serata per recarsi nella città dello Stretto;

già nel 2002 era stato soppresso l'unico treno intercity che, lungo la dorsale ionica, collegava Reggio Calabria con Roma;

è stato altresì eliminato l'ottimo servizio di auto al seguito per il nord Italia, che prima era attivo sia per Milano che per Torino;

pochi mesi fa la società di infrastrutture FS (Rfi) ha annunciato il finanziamento di oltre 460 milioni di euro per lo sviluppo della rete ferroviaria calabrese, anche se si tratta semplicemente della riproposizione di progetti risalenti a una decina di anni fa;

si guarda con interesse allo stanziamento di oltre 800.000 euro per finanziare la ristrutturazione dello scalo di Cutro, a pochi chilometri da Crotona;

non si riesce a comprendere quali siano le difficoltà per dare il via ad un'opera per la quale occorrerebbero pochi mesi di lavoro e che sarebbe utile agli insediamenti industriali della zona;

lo scalo di Cutro potrebbe inoltre rappresentare il punto di partenza per uno sviluppo nel territorio del trasporto ferroviario sia merci che passeggeri;

a differenza dell'impegno evidenziato nel recupero delle potenzialità del porto, si avverte un disinteresse nei confronti del miglioramento delle infrastrutture della zona, insieme con una capacità progettuale pressoché inesistente o quantomeno limitata al brevissimo termine;

basterebbe poco per reintegrare la linea ionica al resto della rete ferroviaria: il superamento delle difficoltà imposte dalla pendenza della galleria di Cutro e l'installazione dell'alimentazione elettrica per i treni sarebbero una spesa non ingente e determinerebbero una riduzione dell'inquinamento, una maggiore sicurezza e nessun problema particolare di modifica del tracciato —:

quali iniziative intenda assumere affinché sia ripristinato il treno intercity Reggio Calabria-Bari;

se intenda intervenire contro lo smantellamento della rete ferroviaria ionica da parte di Trenitalia che, oltre a creare gravi disagi all'utenza, contribuisce

ad aggravare le condizioni di traffico lungo la SS ionica n. 106, strada ad alto rischio per l'elevato numero di incidenti che si verificano;

quali provvedimenti intenda al più presto intraprendere per evitare che la zona del crotonese, già tagliata fuori dall'Italia, si allontani anche dal resto della Calabria;

per consentire a tale area l'avvio di un processo di sviluppo globale, quali iniziative intenda adottare ai fini di un miglioramento delle infrastrutture del territorio;

se non ritenga opportuno, in particolare, siano destinate adeguate risorse all'ammodernamento della ferrovia ionica Bari-Reggio Calabria e alla strada statale ionica n. 106.

(2-01036) « Volontè, Dorina Bianchi ».

*Interrogazione a risposta immediata:*

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

la Società Autostrada Milano-Torino s.p.a. dal giorno 6 gennaio 2004 ha applicato un aumento sui pedaggi autostradali di circa il 4,65 per cento;

il Ministro dell'economia e finanze ha manifestato un'appropriata attenzione nei confronti di richieste di inopportuni aumenti tariffari in merito ai pedaggi autostradali;

le ripetute chiusure di alcuni tratti della stessa autostrada Milano-Torino, a causa delle cattive condizioni del manto stradale, le limitazioni di velocità a fronte dei numerosi, concomitanti e scarsamente segnalati cantieri connessi alla realizzazione di *Tav*, le condizioni di precaria sicurezza pregresse e contingenti della stessa autostrada ed il mancato adeguamento delle corsie a criteri di dinamicità, modernità e sicurezza sono state oggetto di iniziative istituzionali a vari livelli, tra

cui un'interrogazione presentata in data 25 settembre 2003 dagli interroganti in merito alla gestione dell'autostrada Milano-Torino, un'interrogazione presentata in data 4 dicembre 2003 dal primo firmatario del presente atto di sindacato ispettivo in merito alla riduzione dei pedaggi in oggetto, a fronte del persistente disservizio nei confronti degli utenti, e un'iniziativa della regione Piemonte presso Autostrada Milano-Torino s.p.a., sempre per la riduzione dei pedaggi;

i disagi subiti dagli utenti si sono concretizzati sia in perdita di tempo, sia in effettivi danni;

le convenzioni che assicurano la gestione di tale tratta autostradale alla società in oggetto hanno reiterato il principio per cui, a fronte di un rinnovo di concessione o di aumenti delle tariffe, sarebbero dovuti corrispondere migliorie ed opere viarie collaterali, che, di fatto, non sussistono oggi —:

quali iniziative si intendano adottare per contenere i pedaggi inopportuno e corretti al rialzo da parte di Autostrada Milano-Torino s.p.a. e per migliorare le azioni di controllo, sia in merito all'effettiva osservanza di quanto stipulato in sede di convenzioni, che datano da un trentennio, sia riguardo all'effettiva necessità degli aumenti. (3-02967)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

quattro ferrovieri sono stati licenziati sembra a causa della collaborazione che avrebbero prestato alla realizzazione della trasmissione televisiva *Report* che ha trattato il problema della sicurezza nelle ferrovie;

il provvedimento è di una gravità inusitata e sospetta, tanto più che si innesca in coda ad altri provvedimenti di sospensioni i ferrovieri rei, si dice, di aver fatto dichiarazioni alla stampa relative a problemi in merito al servizio ferroviario stesso;

il servizio ferroviario, come altri servizi svolti per i cittadini pongono come tema forte il problema della sicurezza, sicurezza che coinvolge contemporaneamente lavoratore e cliente, la stessa qualità del servizio ha due facce; una verso il cliente l'altra verso la qualità del lavoro;

impedire la libera espressione dei lavoratori in materia coinvolge immediatamente il cliente, reprimere il lavoratore perché ha espresso la sua opinione derivante dalla sua esperienza concreta è come voler nascondere dei fatti ai cittadini; è come se si volesse nascondere qualcosa o si avesse qualcosa da nascondere;

è indubbio che le esternazioni dei lavoratori sono sintomo evidente di un grave disagio e di carenze non affrontate; in questo senso si evidenzia anche il limite di non utilizzare i lavoratori per il miglioramento del servizio e della sicurezza;

ad avviso dell'interrogante la repressione, tanto più quando va oltre il limite del richiamo ma si estrinseca in giornate di sospensione ed anche nel licenziamento non è accettabile ed è sintomo di gravi carenze nella dirigenza;

il licenziamento si è inserito in una fase di grave disagio per quanto riguarda il pluralismo televisivo ed il pluralismo dei programmi; il licenziamento, secondo l'interrogante, si presenta, volenti o nolenti, come attacco indiretto ad un programma « scomodo »;

secondo l'interrogante le Ferrovie dello Stato, invece di adottare provvedimenti iniqui nei confronti dei lavoratori, dovrebbe seriamente affrontare il problema della manutenzione delle linee e delle rotaie —

quali iniziative, intenda intraprendere nei confronti delle Ferrovie dello Stato, affinché siano assicurate le condizioni di sicurezza e corretta manutenzione delle infrastrutture e dei treni a garanzia degli utenti. (4-08567)

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

quattro ferrovieri, due liguri e due piemontesi, sono stati licenziati in tronco da Trenitalia per avere collaborato ad una inchiesta televisiva sulla carenza di sicurezza dei treni italiani realizzata dalla trasmissione « Report » di RAI3, messa in onda in data 7 ottobre 2003;

i ferrovieri sono licenziati per giusta causa ed hanno ricevuta in data 8 gennaio 2004 la lettera raccomandata intimante il licenziamento;

il provvedimento di licenziamento è stato impugnato dai quattro lavoratori, assistiti dalle organizzazioni sindacali;

appare francamente difficile individuare la linea di demarcazione fra il legittimo diritto di critica e l'illegittimo documento che si arreca all'immagine ed al prestigio dell'azienda;

proprio per tale ragione appare gravosamente punitivo il provvedimento assunto dalla società Trenitalia;

in realtà i disservizi e la scarsa sicurezza sui treni e sulle tratte ferroviarie sono dei problemi reali, su cui FS dovrebbe concentrarsi al massimo, invece di adottare provvedimenti iniqui nei confronti dei lavoratori —

quali iniziative intenda adottare presso FS affinché sia garantita una corretta manutenzione delle strutture ferroviarie e sia migliorato il livello di sicurezza dei treni. (4-08581)