

ATTI DI CONTROLLO**PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

Interrogazioni a risposta scritta:

GAZZARA, PITTELLI, CAMINITI, LA GRUA, MISURACA, GIUDICE, SARDELLI, MAURO, BAIAMONTE, PERROTTA, MARINELLO, BLASI e FATUZZO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

fino a poco tempo addietro viaggiare da Messina a Roma in vagone letto o cuccetta risultava utile in quanto erano due i treni che consentivano di partire comodamente la sera (23,25 e 23,55) per arrivare, trascorsa la notte, in modo da avere a disposizione l'intera mattinata. Il primo treno, infatti, arrivava a destinazione alle ore 8,12, ed il secondo alle ore 8,45;

per la verità il treno delle 8,12 procedeva sempre con notevole puntualità; l'altro spesso arrivava a Roma con ritardo;

di recente RFI ha modificato gli orari, e di fatto unificando i due precedenti treni, fa sostare nella stazione di Messina per circa 25 minuti quello proveniente da Siracusa (che partiva alle 23,25) in attesa dell'altro proveniente da Palermo (che partiva alle 23,55). Senonché spesso il secondo arriva con ritardo, a volte notevole, e comunque il treno non arriva a Roma quasi mai in orario: confermando la consuetudine che quello delle 23,55 aveva da sempre;

adesso l'arrivo a Roma in tempo utile per appuntamenti non rinviabili risulta assolutamente incerto per cui sarebbe opportuno intervenire drasticamente e, se del caso, ripristinare i due treni da Messina;

sembra incredibile che tutto ciò si ripeta con continuità ma ancora più incredibile è che nessuno vi ponga rimedio;

la situazione evidenzia disinteresse e disattenzione e merita una soluzione rapida e definitiva —:

quali iniziative si intenda adottare per evitare i lamentati disguidi che si ripetono inspiegabilmente con una frequenza che depone malissimo per una azienda chiamata a svolgere un pubblico servizio. (4-08587)

BULGARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro della difesa, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato dalle agenzie di stampa in data 20 gennaio 2004, il segretario nazionale del Partito Sardo d'Azione, Giacomo Sanna avrebbe contestato le dichiarazioni del presidente della Regione Sardegna Italo Masala riguardo l'insussistenza di rischi per la salute pubblica derivanti da inquinamento radioattivo nelle acque dell'arcipelago della Maddalena;

in particolare, Sanna ritiene insensate le rassicurazioni del Presidente della Regione in quanto le cinque centraline di monitoraggio ambientale installate sarebbero obsolete e tecnologicamente superate, a causa della loro fabbricazione, risalente all'inizio degli anni ottanta, e non sarebbero in grado di rilevare la presenza di un elemento radioattivo come il Torio 234;

tale circostanza è particolarmente preoccupante, soprattutto dopo che l'Istituto di ricerca francese CRIIRAD (*Commission de Recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivité*) ha divulgato i risultati dei rilevamenti effettuati in data 17-18 novembre e 9 dicembre 2003 nelle acque della Maddalena: su due dei sei campioni di alghe esaminati è stata riscontrata infatti un'alta concentrazione (dai 3.900 ai 4.700 Bq/Kg sec) di Torio 234, elemento della catena dell'uranio 238, che in natura non dovrebbe superare alcune decine di Bq/Kg. Sec —:

se quanto affermato dal segretario del Partito d'Azione risponda al vero circa

l'inadeguatezza tecnologica delle cinque centraline di monitoraggio esistenti e, in tal caso, se non ritenga urgente, a tutela della salute pubblica, predisporre immediati interventi per la sostituzione delle stesse con strumentazioni tecnologiche di ultima generazione. (4-08595)

REALACCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

con l'articolo 111 del decreto legislativo n. 112 del 1998 è stato istituito, nell'ambito del disegno di riforma amministrativa avviato con la cosiddetta « legge Bassanini », il Servizio meteorologico nazionale distribuito;

secondo la norma citata tale struttura avrebbe dovuto godere di autonomia scientifica, tecnica ed amministrativa e svolgere compiti sia conoscitivi che operativi nel settore della meteorologia attraverso i suoi organi direttivi e scientifici. Il servizio si sarebbe dovuto articolare su base regionale e si sarebbe comunque avvalso della qualificata collaborazione di un ente tecnico centrale quale il Servizio meteorologico dell'aeronautica militare;

il decreto attraverso il quale si sarebbe dovuta realizzare tale importante struttura tecnica, con la definizione delle modalità organizzative e dei compiti, in particolare per quanto attiene il coordinamento dei servizi operativi regionali e la collaborazione con l'Aeronautica militare, non è ancora stato emanato, anzi, considerato che mancano ormai pochissimi giorni allo scadere della delega legislativa, si dubita che tale fondamentale atto vedrà mai la luce;

nella maggior parte dei Paesi europei esiste un servizio meteorologico nazionale civile in grado di fare previsioni su una scala molto ridotta. In Italia, Paese dotato di strutture di altissima qualificazione, come l'Istituto di biometeorologia del CNR, e all'avanguardia nell'osservazione meteo da satellite a livello internazionale, la necessità di una rete di rilevamento in

grado di fare previsioni locali, è invocata da anni, soprattutto per il Mezzogiorno, come fondamentale strumento per fronteggiare le frequenti emergenze legate alle ripercussioni degli eventi climatici su un territorio fragile, continuamente offeso da condoni edilizi e « malagestione »;

il Governo non ha ancora adottato il decreto legislativo di cui all'articolo 111, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 1998, per la definizione della composizione e dei compiti degli organismi diretti e scientifici del Servizio meteorologico nazionale distribuito —:

quali sono le ragioni del predetto ritardo e come intenda, comunque, procedere per assolvere all'esigenza di dotare il nostro Paese di un servizio meteorologico civile efficiente e presente sul territorio. (4-08598)

GAZZARA, SANTORI, MORMINO, MISURACA, SARDELLI, SPINA DIANA, MAURO, CAMINITI, PITTELLI, MARIANELLO, GERMANÀ, CAMPA, ZAMA, GIUDICE, PERROTTA, BAIAMONTE, BLASI, FATUZZO, LA GRUA, CUCCU e NICOTRA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

RFI ha come missione d'impresa, tra l'altro, la garanzia della continuità territoriale tra terminali ferroviari marittimi come Villa San Giovanni e Reggio Calabria con Messina;

conseguentemente le tratte che collegano Villa San Giovanni e Reggio Calabria con Messina sono da considerare « sociali » con la duplice conseguenza che il costo del biglietto deve essere rapportato alla distanza tra le località come se si trattasse di percorso lungo un binario ferroviario e che va uniformato l'orario delle corse lungo lo Stretto di Messina con quello dei treni a lunga percorrenza (Intercity, Eurostar, ...) i quali, se del caso, come

avviene per i treni « in coincidenza », devono aspettare l'arrivo del mezzo proveniente dalla Sicilia (e viceversa);

i lavoratori pendolari tra Messina e Reggio Calabria oggi, invece, pagano molto più del dovuto e gli utenti siciliani e calabresi devono arrivare prudentemente ore prima della partenza prevista del treno sul quale devono salire e non se ne comprende il motivo forse riconducibile a questioni di bilancio che poco hanno a che fare con il rispetto delle esigenze dei cittadini (in particolare dei bisogni di chi si trova in posizione territoriale disagiata sotto il profilo dei collegamenti) e con i doveri e gli obblighi connessi con l'esercizio di un pubblico servizio;

senza dire che, proprio per la finalità di cui si tratta, quella cosiddetta missione d'impresa viene dallo Stato ancora compensata con una consistente rimessa annuale a RFI, che comunque sarebbe tenuta a garantire quel servizio gestendo la rete in situazione di sostanziale monopolio;

non è possibile, né verosimile che quanto lamentato avvenga, né verosimile tenere gli utenti in condizione di difficoltà permanente;

tra l'altro la normativa vigente pare consenta a chi si trova in tali situazioni e può dimostrare che i ricavi del servizio (nella specie lungo lo Stretto di Messina, individuato come tratta sociale) coprono almeno il 35 per cento dei relativi costi, di ottenere la copertura della parte restante degli stessi costi. Per tale beneficio, trattandosi di terminali ricadenti in province e regioni differenti occorrerebbe un accordo interprovinciale o interregionale, per il quale comunque non dovrebbero esservi difficoltà;

RFI attua da tempo una politica di apparente disimpegno dalla Sicilia, realizzata attraverso la unilaterale decisione di chiudere biglietterie e stazioni ferroviarie, di ridimensionare le officine G.R. di Catania e di Messina, di esternalizzare servizi di manutenzione, di non ammodernare adeguatamente la flotta di navi traghetto

in servizio lungo lo Stretto di Messina, di ridurre le risorse dei mezzi, veloci, tra Messina e Reggio, di sospendere i collegamenti tra Messina e l'aeroporto di Reggio Calabria;

RFI è tenuta a svolgere un servizio uniforme in tutta Italia in modo da garantire pari dignità agli utenti ed il modo in cui il servizio viene svolto di fatto merita verifica al fine di apprezzare i comportamenti, individuare eventuali responsabilità e intervenire adeguatamente per porre i necessari rimedi —:

quali concrete, urgenti iniziative, intendono adottare, per rimediare in modo definitivo a quanto evidenziato che crea un legittimo disagio nella popolazione siciliana e calabrese, di Messina e Reggio Calabria in particolare, mentre, invece, una politica dei trasporti adeguata alle effettive esigenze del territorio potrebbe agevolare una conurbazione che il ponte sullo stretto di Messina accelererà e realizzerà compiutamente. (4-08603)

GAZZARA, MORMINO, MISURACA, SARDELLI, MAURO, CAMINITI, PITTELLI, MARINELLO, LA GRUA, SPINA DIANA, SANTORI, CUCCU, CAMPA, ZAMA, GIUDICE, PERROTTA, BAIA-MONTE, BLASI, FATUZZO, GERMANÀ e NICOTRA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 9 gennaio 2004 è stato attuato uno « sciopero solidale » con un'altissima adesione dei lavoratori impiegati da RFI nelle navi traghetto che operano nello Stretto di Messina;

la singolare protesta (parte della retribuzione è stata devoluta a fini umanitari) non ha danneggiato i passeggeri, ed ha posto all'attenzione dell'opinione pubblica nazionale le precarie condizioni dei traghetti RFI che operano nello Stretto di Messina;

la flotta RFI ha un'età media altissima (le navi ferroviarie — quelle che traghettano i treni — hanno un'età media di 27,8 anni, con tre navi già da qualche tempo oltre i trent'anni) che non si riscontra in nessun altro paese « civile ». La *Iginia* (35 anni), la *Sibari* (34) e la *Rosalina* (32), in altri paesi europei sarebbero già a riposo da molto tempo;

alla vetustà della flotta si aggiunge una politica delle manutenzioni inadeguata e evidentemente mirata solo all'ossessivo contenimento dei costi, senza tenere conto delle effettive necessità d'intervento, della qualità delle manutenzioni e, soprattutto, del servizio cui le navi sono destinate;

tale politica ha portato le navi in uno stato di degrado che, in mancanza una radicale svolta, potrebbe provocare gravi conseguenze in termini di sicurezza dei passeggeri e degli equipaggi;

anche nella previsione più ottimistica sui tempi di realizzazione del ponte sullo Stretto, quelle, navi, già inadeguate, non potranno certo garantire la loro funzione per i prossimi dieci anni e dovranno essere sostituite molto tempo prima, salvo la volontà di fermare il traghettamento dei treni;

nello stesso stato d'abbandono e di degrado versano invasi, ponti, passerelle e le altre strutture di terra;

la vetustà della flotta e una politica inadeguata delle manutenzioni sono elementi di forte preoccupazione per chi, in prima persona, ha la responsabilità della sicurezza delle navi e dei passeggeri trasportati; ma anche in chi ha a cuore le sorti della città di Messina, e dell'intero territorio, che non merita alcun tipo di abbandono e neppure di disattenzione;

non si deve arrivare alle emergenze di Lampedusa, Linosa e Pantelleria (isolate per una settimana) per capire che esiste un problema di infrastrutture portuali da terzo mondo e di navi vecchie ed inadeguate che merita attenzione e che va risolto peraltro in tempi brevi;

la mancata presentazione del piano industriale 2004/2006, l'assenza di piano di investimenti, il ridimensionamento del servizio del collegamento veloce con Reggio Calabria, la soppressione del collegamento con l'aeroporto, la mancanza di chiarezza sul ruolo di RFI nei nuovi approdi del gommato a Tremestieri, indicano chiaramente una scarsa attenzione, se non una vera e propria volontà di disimpegno da parte di una Società che a tutt'oggi è sovvenzionata allo Stato per garantire la continuità territoriale fra la Sicilia ed il « continente » e che è tenuta a prestare un servizio uniforme in tutta Italia senza consentire che i cittadini del meridione abbiano la convinzione (in forza di esperienza vissuta quotidianamente) di un « trattamento » sostanzialmente diverso e peggiore rispetto al resto dell'Italia;

treni (locomotive e carrozze), servizi ristorante (tovagliato e posate), linee (mono binario o doppio binario) sono chiaramente differenti;

uguale è il costo del biglietto per chilometri percorsi;

non ci sono due Italie così come non ci sono due RFI;

ciò che accade è grave e va risolto con estrema urgenza;

il « meridione » può tollerare ritardi ma certo non può sopportare di essere trattato meno bene di altre zone ovvero, addirittura, di non ottenere considerazione alcuna —:

quali iniziative urgenti intendono intraprendere per far sì che RFI, o chiunque sia in dovere di farlo, mantenga l'impegno di garantire un idoneo trasporto passeggeri lungo lo Stretto di Messina adeguando navi ed infrastrutture alle esigenze di un servizio necessario rivolto a cittadini civili ed evoluti e svolto da personale competente ed attento, peraltro, spesso demotivato proprio dall'evidente disimpegno dell'Azienda per la quale lavora. (4-08611)

* * *