

ulteriore impoverimento della popolazione ed in un'ulteriore riduzione della ricchezza media;

se e quali attività si intendano svolgere per scongiurare un'ulteriore riduzione del personale impegnato nella lavorazione dei tabacchi presso l'opificio di Cava dei Tirreni. (4-08661)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

l'economia ligure è basata essenzialmente sul turismo, considerato l'importante patrimonio naturalistico e culturale della regione conosciuto a livello internazionale;

dopo la caduta del muro di Berlino, negli ultimi anni detta risorsa ha in generale vissuto un cambiamento dovuto al flusso dei « nuovi » turisti provenienti dai Paesi dell'Est;

al riguardo però la Liguria lamenta la mancanza di collegamenti ferroviari diretti con i summenzionati Paesi;

ciò costituisce indubbiamente un ostacolo per quei turisti che, pur desiderando visitare la Liguria, non hanno le disponibilità economiche per utilizzare mezzi di trasporto alternativi a quello ferroviario o comunque non possono permettersi lunghi e tortuosi giri per arrivare a destinazione;

dunque, a fronte delle innumerevoli rinunce di ogni anno, è evidente il pregiudizio per le tutte categorie produttive liguri coinvolte —:

se intenda prendere in esame il problema e vengano assunte le opportune iniziative affinché sia evitato il come sopra

esposto pregiudizio ad una intera regione e si possa addivenire alla migliore soluzione.

(2-01050)

« Nan ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

VIGNI, BINDI e FRANCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il completamento della strada di grande comunicazione dei « Due Mari » Grosseto-Fano (E 78) è una delle priorità per il sistema nazionale delle infrastrutture e dei trasporti;

tutti gli atti della programmazione pubblica hanno finora sempre ribadito l'obiettivo di realizzare una strada a 4 corsie con banchine laterali (sezione CNR del tipo III) senza pedaggio;

negli ultimi anni, in particolare dal 1996 al 2001, è stato dato un forte impulso ai finanziamenti ed ai lavori: solo nella parte toscana sono stati finanziati lavori per quasi 1.000 miliardi di lire, pari a 95 Km. su 156;

il raddoppio del tratto Siena-Bettolle è interamente finanziato ed i lavori sono ormai in fase avanzata, con alcuni tratti già aperti, in particolare sui lotti 2 e 3;

nel tratto Siena-Grosseto sono stati avviati o appaltati lavori per circa 32 Km., pari a metà del percorso, e sono stati finanziati nel complesso 5 lotti corrispondenti a circa 38 Km.;

nell'aprile del 2003 è stato sottoscritto un accordo di programma tra Governo e regione Toscana nel quale si prevede l'appalto e l'avvio dei lavori su tutti i lotti ancora non finanziati del tratto Siena-Grosseto entro la fine del 2004;

risulta agli interroganti, che il 31 dicembre 2003, inaspettatamente, è stata presentata all'ANAS una proposta da parte di soggetti privati per realizzare un sistema autostradale a pedaggio sui tratti

Grosseto-Siena e Siena-Bettolle, oltre che sul raccordo Siena-Firenze (già a 4 corsie);

tale proposta non appare coerente con gli atti di programmazione delle opere pubbliche in vigore (ad esempio la delibera CIPE del 2001 sulle Infrastrutture strategiche, il Piano triennale ANAS, l'accordo di programma Governo-regione Toscana), visto che del tratto Siena-Firenze, che pure necessita di interventi di adeguamento, non si parla in nessuno di questi documenti e che per la Grosseto-Fano non è mai stata prevista una soluzione autostradale;

pur ritenendo auspicabile un maggior utilizzo del *project financing* per la realizzazione di infrastrutture, in questo caso il soggetto privato arriverebbe quando le opere sono già state realizzate in larga parte dallo Stato (oltre l'80 per cento dei 191 Km. interessati è già a 4 corsie o comunque lo sta diventando grazie ad investimenti pubblici);

appare sconcertante, tanto più dopo la sentenza n. 303 del 2003 della Corte Costituzionale, che fino a questo momento non solo gli enti locali interessati ma anche la regione Toscana siano stati completamente esclusi dal confronto su tale ipotesi;

è in ogni caso assolutamente necessario ed ineludibile il rispetto di quanto previsto nell'accordo di programma Governo-regione, in particolare per quanto riguarda il finanziamento e l'avvio dei lavori ancora mancanti sul tratto Siena-Grosseto entro il 2004 —:

se intenda confermare l'obiettivo di completare i lavori di raddoppio e completamento necessari per avere sull'intero percorso della Grosseto-Fano una strada a doppia carreggiata con 4 corsie e banchine laterali senza pedaggio;

se, in particolare, intenda rispettare l'impegno sottoscritto nell'aprile 2003 con la regione Toscana che prevede il finanziamento, l'appalto e l'avvio dei lavori per tutti i lotti ancora mancanti (lotti 4, 5, 6,

7, 8 e 9) del tratto Siena-Grosseto entro la fine del 2004 e la conclusione di tutti i lavori entro il 2008;

se ritenga che la proposta presentata da privati per la realizzazione di un sistema autostradale sui tratti Siena-Grosseto, Siena-Firenze e Siena-Bettolle sia coerente con gli atti vigenti di programmazione delle opere pubbliche;

se non ritenga che più in generale, fermo restando il diritto di soggetti privati di avanzare proposte per la realizzazione di infrastrutture stradali, l'ANAS non dovrebbe avere maggiore autorevolezza nel determinare il quadro di riferimento per la programmazione delle opere da realizzare con *project financing*;

se non ritenga infine di dover rapidamente convocare un incontro con la regione Toscana e con gli enti locali interessati per valutare lo stato di attuazione degli impegni previsti nell'accordo di programma relativamente al tratto toscano della « Due Mari ». (5-02788)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

venerdì 16 gennaio 2004 la società di assistenza aeroportuale EAS ha iniziato a operare per conto della linea aerea *charter* Neos, fino ad allora assistita dalla società concorrente Aeroporti di Roma Handling;

in base al comma 2, dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 18 del 1999, questo trasferimento di attività avrebbe dovuto comportare il passaggio di personale in quota proporzionale;

la EAS, al contrario operava in violazione di questa legge;

l'azienda Aeroporti di Roma Handling ha aperto i banchi *check-in* per garantire l'espletamento delle procedure di imbarco dei passeggeri in alternativa alla EAS;

attivisti di tutte le organizzazioni sindacali invitavano i passeggeri a rivolgersi ai banchi Aeroporti di Roma;

risulta all'interrogante che le forze di polizia, intervenute, anziché verificare il rispetto delle leggi vigenti in materia, o quanto meno cercare una mediazione, hanno intimato agli impiegati di Aeroporti di Roma Handling di interrompere il servizio, favorendo di fatto gli interessi della società EAS a danno di Aeroporti di Roma Handling;

hanno altresì, allontanato con modi imperativi i sindacalisti presenti, provocando le proteste di tutto il personale innalzando la già forte tensione sociale;

il comma 2, articolo 14 del decreto legislativo n. 18 del 1999, nonostante le pressioni da più parti esercitate e malgrado lo Stato italiano già sottoposto a procedura di infrazione « perché le garanzie occupazionali in esso previste rappresentano un vincolo troppo oneroso al libero mercato » è tuttora in vigore e va applicato;

la legge n. 18 del 1999, in particolare l'articolo 17 demanda all'ENAC il ruolo di vigilanza con pieni poteri;

con le Circolari del 10 giugno 1999 (eal - 01) e del 28 luglio 1999 (apt - 02) oltre a un ruolo di vigilanza l'ENAC affida alla Direzione Circostrizionale Aeroportuale (DCA) compiti ispettivi e la responsabilità del rispetto dei requisiti per l'espletamento dell'assistenza aeroportuale;

il mancato intervento dell'Enac in particolare della DCA ha di fatto permesso alla Società EAS di assistere la compagnia Neos in violazione della legge n. 18 del 1999;

solo la forte protesta dei sindacati e la reazione spontanea dei lavoratori ha spinto il Direttore della Circostrizione Aeroportuale di Fiumicino a sospendere l'attività FAS in questione e a convocare le Organizzazioni Sindacali;

la concorrenza deve essere regolamentata per impedire danni sociali, *dumping* economico e la compromissione della sicurezza dei voli;

lo Stato e le sue forze dell'ordine devono tutelare i diritti di tutti i cittadini, siano essi passeggeri o lavoratori;

l'Enac deve far rispettare le leggi che regolano il trasporto aereo e l'assistenza aeroportuale;

il comma 2, dell'articolo 14, decreto legislativo n. 18 del 1999, (e le relative circolari summenzionate) è a tutt'oggi pienamente valido;

le inadempienze dell'Enac e il comportamento delle forze di polizia hanno congiuntamente prodotto tensione e rischiato di produrre danni sociali —:

quali iniziative intenda adottare per riportare all'aeroporto di Fiumicino una situazione di serenità sociale e di legalità.
(4-08656)

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

da circa un mese la Società Trenitalia ha modificato il servizio delle carrozze letto, dirette da Roma a Reggio Calabria e viceversa, sostituendo gli scompartimenti letto di prima classe con cabine a due letti di tipo « speciale », le cui dimensioni rendono speciale a parere dell'interrogante solo le dimensioni degli stessi viaggiatori;

chi viaggia per lavoro ha il diritto, qualora decida di usufruire del servizio letto e paghi profumatamente per lo stesso, di poter riposare durante la notte con quel minimo di *comfort* che ogni servizio di trasporti dovrebbe offrire;

le istituite carrozze speciali rendono impossibile il citato servizio, giacché il viaggiatore che supera il metro e sessanta di altezza e gli ottanta chilogrammi di peso è costretto a riposare su un letto la cui larghezza è adatta solo ad un bambino; è persino impossibile stare seduti sul letto

aperto a causa di una sbarra metallica che blocca l'afflusso di sangue agli arti inferiori;

le numerose e fino ad oggi inutili lamentele dei viaggiatori costringeranno gli stessi ad abbandonare questo servizio, preferendo certamente quello aereo;

il nuovo servizio costituisce un'ulteriore penalizzazione, prodotta da Trenitalia nei confronti del Mezzogiorno d'Italia —:

quali urgenti iniziative intenda attuare presso Trenitalia affinché sia ripristinato un adeguato e confortevole servizio-letto anche sulle carrozze dirette al sud e non siano ulteriormente penalizzati i servizi ferroviari calabresi. (4-08659)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'aumento dei reati commessi sulle tratte ferroviarie è fenomeno che desta allarme e preoccupazione;

in Piemonte, in particolare, la questione della sicurezza è così attuale da aver indotto l'*Authority* nazionale che tutela la *privacy* ad autorizzare l'installazione di duecento telecamere sui convogli ferroviari in servizio nella regione, nell'ambito di una intesa — la prima a livello nazionale — intervenuta fra l'amministrazione regionale e la società che gestisce il servizio di trasporto;

al fine di rendere più efficace la sicurezza degli utenti del trasporto ferroviario, la regione Piemonte si accinge a firmare un'intesa con tutte le Forze di polizia (Carabinieri, Guardia di finanza e polizia di Stato) in forza della quale agenti in divisa ed in borghese, muniti di distintivo di identificazione, potranno viaggiare

sui convogli per un'azione — anche visibile — di dissuasione e di prevenzione dei reati contro la persona e contro il patrimonio;

è importante studiare la nuova tipologia dei passeggeri (che si sono aggiunti ai pendolari classici) per rendere efficace ed effettiva la sicurezza del trasporto ferroviario —:

quale sarà la caratteristica del servizio che le Forze di polizia svolgeranno sulle tratte ferroviarie del Piemonte a seguito dell'intesa intervenuta con l'amministrazione regionale, e se non si ritenga di doversi attivare affinché venga estesa la sperimentazione anche alle altre regioni in cui il problema della sicurezza del trasporto ferroviario abbia eguale attualità. (3-02989)

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

I Commissione:

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

il consiglio comunale di Lamezia Terme è stato sciolto il 30 novembre 2002 per infiltrazioni mafiose, per il periodo di 18 mesi previsto dalla legge;

lo stesso giorno furono provvisoriamente indicati dal prefetto di Catanzaro alcuni funzionari della stessa prefettura per l'ordinaria amministrazione;

il decreto di scioglimento è stato firmato dal Presidente della Repubblica il 5 novembre 2002 con la nomina ufficiale dei tre membri della commissione straordinaria;

il termine di legge dei 18 mesi scadrà quindi alla fine di aprile 2004 il che rende possibile votare per il consiglio comunale di Lamezia Terme nell'ambito della tornata amministrativa della prossima primavera —:

se il Governo, per la parte di sua competenza, si stia attivando al fine di garantire che, nella prima occasione utile, quella delle prossime amministrative, la