

provvedimento di mobilità temporanea dalle sedi siciliane ad istituto del settentrione;

le esigenze di servizio riscontrate nelle sedi di destinazione del personale non possono tradursi in una assoluta mortificazione dei più elementari diritti dei dipendenti;

il rispetto dei predetti diritti presuppone che l'adozione del piano di mobilità temporanea sia stata preventivamente discussa con le organizzazioni sindacali e, soprattutto, elaborata tenendo conto delle pertinenti modalità e dei criteri previste dal vigente ordinamento del Corpo di Polizia penitenziaria —:

sulla base di quali elementi siano state individuate le carenze nelle sedi cui è stato assegnato il personale;

se siano stati rispettati, per i lavoratori in mobilità, inviati nelle carceri, tutti i diritti e i compensi economici;

quali siano i parametri per la individuazione dei dipendenti soggetti a mobilità;

quali siano gli adempimenti istruttori effettuati prima di procedere a tale soluzione. (4-08799)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

con la circolare ministeriale n. 18 datata 19 settembre 1997 a firma del dottor Dente (direttore divisione 33 del Ministero dei trasporti) veniva dirottata da Trieste a Roma la distribuzione dei permessi internazionali di trasporto merci su strada per i paesi dell'est europeo, innovando una situazione che pur ben funzionava da oltre 30 anni;

attualmente i permessi internazionali di trasporto merci su strada sono rilasciati a Roma dagli uffici della direzione generale di autotrasporto di persone e cose relativamente alle assegnazioni fisse, mentre le assegnazioni precarie sono rilasciate dagli uffici della motorizzazione di Trieste ed è in fase di definizione il decreto legislativo per il trasferimento degli uffici della motorizzazione alla regione Friuli Venezia-Giulia —:

se, tenuto conto che dal primo maggio 2004, con l'entrata nell'Unione europea di 10 nuove nazioni, si verificherà un crollo del lavoro connesso alle autorizzazioni stimato in circa il 60-70 per cento con le inevitabili drammatiche conseguenze sul piano lavorativo nel comparto, ritenga di ripristinare presso la motorizzazione di Trieste la distribuzione delle suddette autorizzazioni. (4-08801)

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

lo scalo di Torino Orbassano, uno degli ultimi progettati in Italia, è allo stato uno degli scali più grandi d'Europa, ed è dotato di grandi potenzialità ed opportunità di sviluppo che, però, hanno bisogno di essere evidenziate e valorizzate;

esso rappresenta, senza dubbio, uno snodo cruciale sia per il futuro dell'intero sistema del trasporto merci nella regione Piemonte che per il futuro dei cinquecento e più lavoratori che gravitano nell'area;

lo scalo in questione si estende per una superficie di circa un milione e 660 mila metri quadri, ed è collocato nei due milioni e 800 mila metri quadrati di un'area infrastrutturale del torinese compresa tra i comuni di Torino, Beinasco, Grugliasco, Orbassano, Rivalta e Rivoli, costituendo dunque la più grande delle tre piattaforme di primo livello del Piemonte;

la crisi industriale che negli ultimi anni sta interessando l'intero Piemonte, e

in modo particolare la provincia di Torino, ha comportato un notevole calo di tonnellate di merci complessivamente trasportate;

le ragioni del calo di rendimento dello scalo vanno ricercate, oltre che nella generalizzata crisi del trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma, anche nel mancato sfruttamento di tutte le sue varie e concrete possibilità e, in particolare, in un orientamento di Cargo – Trenitalia che si orienta decisamente a favore del trasporto « a treno completo » e dei treni « diretti » da – e per – la Francia, tendendo nei fatti ad escludere Torino-Orbassano dai trasporti con le regioni d'oltralpe e, in questo modo, impoverendolo in misura considerevole;

la stessa Cargo Trenitalia ha stipulato un accordo con la Svizzera (denominato Cargo si) che porterà come inevitabile conseguenza un'emarginazione dell'intero Nord ovest dell'Italia, penalizzando in particolare il Piemonte;

nei giorni scorsi si è inoltre appreso dalla stampa che la Divisione Cargo nazionale di Trenitalia chiude, ancora una volta, il proprio bilancio con un forte passivo, riferito ad un *deficit* stimabile intorno ai 260 milioni di euro;

nel panorama a dir poco preoccupante della Cargo nazionale la realtà dello stabilimento di Torino, anche alla luce dei problemi accennati in precedenza, si può comunque continuare a considerare un esempio di produttività;

ciò nonostante Cargo ha annunciato l'intenzione di dismettere alcune lavorazioni, come i servizi di manovra, esternalizzandole in favore di alcune ditte private nello scalo di Bologna Interporto, a partire dal maggio 2004;

una prospettiva di questo genere, oltre a risultare in palese contrasto con l'articolo 11 del CCNL delle attività Ferroviarie (in cui è esplicitamente riportato che « le aziende manterranno al proprio interno le attività proprie del circuito produttivo ») e oltre a non puntare su

quello che sarebbe un naturale e logico sviluppo delle realtà già esistenti, né tantomeno alla valorizzazione delle strutture già esistenti, porterà, invece, sicuramente a fare i conti con gravi esuberi di personale;

agendo in questo modo l'azienda dimostra di non tenere in alcuna considerazione il ruolo che il lavoro e i lavoratori dello stabilimento di Torino hanno svolto negli ultimi anni, né di riconoscere alla realtà dei trasporti su ferro del Piemonte un peso all'interno dell'intero sistema nazionale —:

quali iniziative il Governo intenda adottare per fare chiarezza sulle reali intenzioni di Cargo Trenitalia sullo sviluppo della Divisione, sul suo futuro posizionamento strategico sul mercato, e in particolare sul futuro dello Scalo di Torino Orbassano.

se il Governo non intenda valutare l'opportunità di adottare iniziative per richiamare l'attenzione della regione Piemonte e degli altri enti locali territoriali sulla vicenda, affinché tutti i soggetti coinvolti si adoperino al meglio per giungere ad una soluzione positiva, ciascuno per le proprie competenze;

se i Ministri competenti non ritengono di dover intervenire urgentemente presso i vertici dell'azienda per « disinnescare » un'iniziativa che rischia di compromettere seriamente il tessuto produttivo e la realtà occupazionale della zona del torinese e dell'intero Piemonte. (4-08804)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

TAORMINA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in data 7 giugno 2002, il quotidiano *Libero* pubblicava parte del testo di una intercettazione telefonica effettuata dalla DIGOS di Roma da cui risultava che un