

Governo sta predisponendo proprio in questi giorni. (5-03506)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sistema dei trasporti italiano è caratterizzato a un elevato livello di congestione, di incomunicabilità tra le modalità di trasporto con conseguenti danni anche dal punto di vista ambientale;

nei prossimi anni, senza interventi decisi e duraturi, la situazione raggiungerà limiti insostenibili con conseguenze negative anche per la salute dei cittadini;

il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica indica tra le priorità il riequilibrio modale e l'intermodalità;

il Libro Bianco della Commissione Europea individua nel riequilibrio modale del trasporto merci una delle principali misure in grado di fronteggiare l'aumento della domanda di mobilità e la saturazione delle arterie stradali;

la legge 166/02 mira a promuovere, all'articolo 38, il trasporto combinato su ferrovia, incentivando le imprese di auto-transporto che si impegnano con il Ministero dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a trasferire quote di traffico merci su rotaia. Il contributo previsto è di 14 milioni di euro sotto forma di limiti di impegno quindicennali;

il regolamento di attuazione nella suddetta legge ha ricevuto l'autorizzazione dalla Commissione Europea, e dovrebbe essere licenziato dal Consiglio di Stato;

per rendere concretamente operative le misure previste, restano ancora da definire le modalità di acquisizione delle risorse;

l'articolo 4, comma 177, della Legge Finanziaria 2004, che impediva l'utilizzo dei limiti di impegno per modalità diverse dagli investimenti, è stato modificato in sede di conversione del decreto legge 168/04 che permette l'utilizzo dei limiti di impegno anche per incentivi al trasporto merci con modalità alternative alla strada;

ciò nonostante il Ministro dell'Economia non ha ancora dato l'assenso alle proposte relative alla contrazione dei mutui presentate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;

il rischio grave è quello di perdere le risorse perché non utilizzate a causa dei ritardi del Governo;

la legge 265/02 promuove, all'articolo 3, lo sviluppo combinato via mare anche attraverso la concessione di ticket ambientali. Il contributo previsto è di 20 milioni di euro sotto forma di limiti di impegno quindicennali;

il regolamento di attuazione è da mesi al vaglio delle autorità comunitarie e poi deve essere inviato al Consiglio di Stato;

sui meccanismi di acquisizione delle risorse la situazione è simile a quella descritta per gli incentivi al trasporto combinato ferroviario —:

quali urgenti iniziative intenda adottare affinché le risorse destinate al trasporto combinato non siano perdute ma, anzi, rapidamente utilizzate per il riequilibrio modale. (5-03503)

PASETTO e MOLINARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

in Basilicata il trasporto integrato strade/ferrovie dovrebbe avere il suo fulcro nella realizzazione dell'Interporto di Tito presso l'area industriale;

tale infrastruttura ammessa a finanziamento CIPE è stata ufficialmente presentata dalle autorità istituzionali regionali e dal Vice Ministro alle Infrastrutture onorevole Viceconte;

ad oggi, anche a seguito di una serie di ritardi per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), siamo ben lungi dall'avvio dei lavori e conseguentemente dal completamento di una infrastruttura che porrebbe la Basilicata quale crocevia dell'intero Mezzogiorno considerata la logistica collegata alla localizzazione nei pressi di Tito dell'interporto;

l'interporto con la realizzazione del centro intermodale di Ferrandina, anche quest'opera in ritardo nella sua realizzazione considerato che era stata ammessa a finanziamento pubblico in base all'accordo di programma del 31 dicembre 1987, rilancerebbe l'asse basentano e l'economia regionale lucana;

dette infrastrutture consentirebbero un abbattimento notevole dei costi gravanti sull'economia produttiva riducendo il gap con il resto del territorio nazionale ed europeo costituendo anche un elemento di appeal per attrarre investimenti nazionali ed esteri anche in chiave delocalizzativa —:

quali siano i tempi di realizzazione dell'Interporto di Tito e quali iniziative il Governo intenda adottare per ridurre i ritardi e dotare finalmente la Basilicata di una infrastruttura indispensabile per lo sviluppo economico regionale e macroterritoriale dell'intero Mezzogiorno. (5-03504)

Interrogazioni a risposta scritta:

GASPERONI, DUCA, GIACCO, LUSSETTI, COSSUTTA ARMANDO, GALEAZZI, ABBONDANZIERI, CALZOLAIO, RUGGIERI, PAOLA MARIANI, LION e BULGARELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la flotta di Trenitalia SpA dispone di diverse tipologie di rotabili che dovrebbero soddisfare la domanda di trasporto;

il servizio ES (Eurostar) è solitamente espletato da ETR 500, elettrotreni ad alta velocità dotati di ogni comfort;

in particolare il servizio prevede ristorante e bar, distribuzione gratuita di quotidiani, *welcome drink* gratuito e salottini riservati in 1^a classe;

in alcune tratte, come ad esempio la Roma-Ancona, il servizio viene espletato da elettrotreni ETR 450;

le carrozze di tale convoglio sono spesso in condizioni precarie: i predellini di salita/discesa sono pericolosi; i sedili scomodi e con interspazi minimi: le porte intercomunicanti non chiudono e i servizi igienici precari, sporchi e molto rovinati, essendo anche di più vecchia fabbricazione rispetto all'ETR 500;

a bordo, in 1^a classe, non vengono distribuiti i quotidiani e le consumazioni sono a pagamento;

il diritto di ammissione su questi treni ha lo stesso costo di quello dell'ETR 500;

questi trattamenti di qualità più scadente non fanno altro che peggiorare la già critica situazione dei collegamenti con la fascia adriatica, che viene regolarmente penalizzata da Trenitalia con soppressione di fermate importanti, ristrutturazioni nei servizi di stazione e biglietteria, ed ora anche con un servizio di pessimo livello;

a giudizio degli interroganti non si comprende come Trenitalia possa sbandierare sul proprio sito la « cultura della qualità » (<http://www.trenitalia.com/home/utmr/cultura.html>) quando invece tratta in modo assolutamente iniquo i propri utenti —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza di tale situazione;

se non consideri discriminatorio un trattamento così diverso dei passeggeri considerando che il costo del biglietto è lo stesso;

quali provvedimenti intenda prendere nei confronti di FS SpA e Trenitalia af-

finché i servizi vengano migliorati e affinché a parità di costo corrisponda parità di servizi. (4-11065)

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

lo scalo merci di Maddaloni-Marcianise è un impianto ad alta specializzazione per la manipolazione dei treni merci, unico nel suo genere in tutto il Mezzogiorno ed ai primi posti in Europa per l'elevato livello di tecnologia, la qualità degli impianti, l'estensione e le potenzialità;

lo stesso svolge una fondamentale funzione di complementarità e di supporto per l'intero sistema interportuale della Campania, il cui futuro sviluppo è legato soprattutto alla possibilità di sfruttarne appieno l'enorme potenziale logistico;

la struttura, a causa della cronica carenza di personale è costretta ad operare al minimo regime, peraltro garantito solo grazie ai turni massacranti cui vengono sottoposti i lavoratori dello scalo;

sulla questione è in atto un aspro contenzioso tra FS-Cargo e Sindacati Confederali che da anni denunciano il sovraccarico forzato e illegittimo dei turni di lavoro;

con un provvedimento della società Ferrovie è stato imposto, a tutto il personale, il congedo ordinario obbligatorio, per lo smaltimento di ferie non godute, determinando la conseguente paralisi totale delle attività dello scalo —:

quali siano gli intendimenti del Ministro interrogato in ordine a tale problematica ed in particolare se e quali iniziative intenda assumere nei confronti delle Ferrovie dello Stato per ottenere, dalla stessa, l'adeguamento dell'organico in forza allo scalo merci di Maddaloni-Marcianise, in grado di garantire la ripresa, a pieno regime, della attività della struttura, la tutela della sua funzione strategica per lo sviluppo, della dignità e della salute dei lavoratori, nonché della produttività dei

cospicui investimenti pubblici impiegati per la sua realizzazione. (4-11066)

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

la società Trenitalia ha ritenuto opportuno sopprimere nei treni le carrozze riservate ai non fumatori;

è sempre più diffusa fra i viaggiatori la richiesta di viaggiare sui treni senza essere troppo disturbati dai telefonini, per leggere, riposare o anche soltanto guardare il paesaggio in serenità e senza rumori eccessivamente fastidiosi —:

se non ritenga opportuno intervenire presso la società Trenitalia affinché valuti l'opportunità di trasformare le carrozze prima riservate ai non fumatori « in carrozze di silenzio », ove non essere disturbati dal trillo dei cellulari, che in molti casi è divenuto eccessivo. (4-11073)

* * *

ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazioni a risposta scritta:

BELLILLO. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

nell'allegato C al decreto legislativo 19 febbraio 2004, n. 59, in merito all'apprendimento nella scuola secondaria di primo grado, si legge: « (...)Passare da un'istruzione primaria ad un'istruzione secondaria di 1° grado significa, allora, iniziare a scoprire i segni di questa dinamica di ricerca, sperimentarla, e superare ogni residuo egocentrismo cognitivo di tipo infantile per assumere, al contrario, la responsabilità di una vita criticamente sempre vigile e tesa — attraverso il confronto — alla ricerca della verità »;

dal volume dal titolo « I nuovi sentieri della Storia. Il Novecento » di Fede-