

menti per promuovere un'azione disciplinare nei confronti del Tosti o, quantomeno, per richiedere un suo trasferimento per incompatibilità ambientale;

secondo l'interrogante, forte è il timore che una simile ispezione possa costituire un grave precedente di carattere intimidatorio —:

se, ad attento e sereno esame, non si consideri l'ispezione in oggetto ingiustificata e se non si ritenga di dover far cadere l'iniziativa. (4-12130)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'Ufficio Contabilità Prodotti (Torino) della Divisione Cargo di Trenitalia spa svolge attività di assoluta importanza all'interno del Gruppo FS (bilancio, controllo di gestione, contabilità con clienti FS e reti estere) per tutto il settore merci (traffico interno ed internazionale);

la sede del citato Ufficio, di proprietà REAL-ESTATE (società immobiliare facente parte del gruppo FS) è situata da 45 anni in Corso Peschiera 83, Torino, cioè in zona di elevatissimo pregio commerciale a causa dei lavori (praticamente ultimati) di sistemazione superficiale del passante ferroviario;

circolano sempre più insistentemente notizie in merito alla volontà della Direzione di Divisione Cargo Trenitalia di alienare l'immobile in oggetto e di trasferire l'Ufficio Contabilità Prodotti dall'attuale sede in altra di proprietà privata; ciò, perché sarebbe eccessivo il canone d'affitto attualmente pagato alla società Real Estate (155 euro/mq);

non si comprendono le ragioni di un'operazione dove le uniche certezze sa-

rebbero la vendita di un immobile di grande valore ed il pagamento di un canone d'affitto ad una società privata, affitto le cui proporzioni potrebbero anche essere inferiori all'attuale ma sicuramente ad un prezzo non popolare;

ci si domanda inoltre quale sia l'economicità dell'operazione nel suo complesso considerando che:

a) è stata appena conclusa una ristrutturazione parziale dell'Ufficio consistente nella sistemazione dei pavimenti, nella ritinteggiatura degli ambienti ed in altri interventi finalizzati all'adeguamento nei confronti delle normative vigenti in tema di sicurezza corretta agibilità degli ambienti di lavoro;

b) il vantaggio iniziale e la convenienza economica dell'operazione potrebbero essere vanificati dai successivi rinnovi contrattuali, cioè dall'aumento delle pretese da parte della proprietà privata, che renderebbe di fatto ingiustificato il trasferimento di sede e inopportuna la vendita (non potendo ipotizzarsi, per ragioni ovvie, una continua ricerca sul mercato per sfuggire a condizioni economiche ritenute esose);

secondo l'interrogante quanto sopra riferito appare inopportuno anche dal punto di vista dei notevoli disagi causati ai lavoratori, per i problemi di tipo organizzativo e logistico che si verrebbero inevitabilmente a creare in una realtà lavorativa composita (Soc. T.S.F., Contabilità Prodotti, Stabilimento Cargo di Torino, Business Unit, Soc. A.F.A.) e numericamente rilevante (circa 200 persone), con molti lavoratori provenienti dalle province vicine —:

se non si ritenga che attraverso una ulteriore razionalizzazione degli spazi non sia possibile conseguire notevoli risparmi sul canone d'affitto, liberando almeno un piano o sfruttando gli ampi spazi disponibili nei corridoi, ad esempio con gli *open-space*;

se siano attendibili le notizie relative alla possibile vendita dell'immobile indi-

cato in premessa e al conseguente trasferimento in altra sede dell'Ufficio Contabilità Prodotti e, in caso affermativo, per quali ragioni dovrebbero essere trasferite rilevanti risorse economiche ad un privato anziché ad una Società dello stesso Gruppo FS, con cui sarebbe sempre possibile trovare un accordo per il pagamento di un canone d'affitto più basso all'attuale;

se, viceversa, non sia opportuno intervenire presso la dirigenza di Trenitalia/Divisione Cargo affinché possa essere avviato un confronto con la Soc. REAL-ESTATE per ridiscutere il canone d'affitto alla luce delle possibili razionalizzazioni sopra accennate;

se appaia coerente che quegli stessi lavoratori che nel 2001 hanno ottenuto (tramite incontri e trattative della R.S.U. con i Responsabili della Viabilità di Torino) lo stralcio dal piano regolatore dell'area attualmente adibita a parcheggio sulla quale era prevista una strada pubblica (con totale disinteresse della soc. Metropolis, che avrebbe invece dovuto valorizzare il patrimonio immobiliare del Gruppo FS), adesso possano rischiare di subire serie conseguenze perché si privilegiano logiche di « economia aziendale » in questo caso del tutto incomprensibili;

se non siano da verificare attentamente le vere ragioni dell'operazione, che potrebbero avere carattere meramente speculativo in riferimento ad interessi di altri Gruppi (Politecnico di Torino, Fiat) presenti nella zona, visto il rilevante valore commerciale dell'immobile e della zona stessa, recentemente riqualificata.

(4-12118)

LUCIANO DUSSIN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la situazione del trasporto ferroviario nazionale ed in particolare di quello regionale registra oramai un evidentissimo stato di crisi ed inefficienza con disfun-

zioni che gravano sui cittadini che utilizzano il treno come abituale mezzo di trasporto;

anche in Veneto si sono registrate condizioni di gravissimo disagio su diverse tratte ed in particolare sulla linea ferroviaria locale che collega Belluno a Padova e che interessa Comuni ad elevata presenza di pendolari quali Castelfranco Veneto (Treviso) e Camposampiero (Pordenone);

notevoli disservizi sono emersi negli ultimi mesi per problemi di sovraffollamento e scarsa pulizia su treni obsoleti, composti da un numero di carrozze assolutamente insufficiente rispetto alle necessità degli utenti, ritardi sistematici in arrivo e partenza e addirittura soppressioni dell'ultima ora non segnalate, situazioni esasperate che spesso sfociano in giustificate tensioni fra i cittadini e gli operatori ferroviari;

molteplici sono state le raccolte di firme dei cittadini, costituitisi anche in comitati, e le lettere di protesta, tra le quali anche una missiva dei sottoscritti, volte a denunciare sia in Regione Veneto che direttamente a Trenitalia S.p.a. la grave situazione di crisi in cui versa il trasporto locale, senza che tuttavia ad oggi sia stata approntata una qualche soluzione o sia comunque sortito un qualche effetto;

le responsabilità ricadono interamente su Ferrovie dello Stato *Holding* e Trenitalia S.p.a., e tuttavia le istituzioni sono chiamate ad esercitare il loro doveroso controllo al fine di porre rimedio ad una situazione che ogni giorno diventa più intollerabile;

dal canto suo la Regione Veneto, per l'interessamento dell'assessore alla Mobilità e Trasporti dottor Renato Chisso, ha potuto risolvere alcune specifiche problematiche segnalate dai cittadini grazie non solo allo stanziamento di risorse aggiuntive a proprio totale carico che ammontano a circa 4 milioni di euro l'anno, ad integrazione dei trasferimenti statali, ma anche a seguito della comminazione nei confronti

di Trenitalia S.p.a. di ripetute sanzioni pecuniarie per violazione delle disposizioni contrattualmente definite, pari alla somma di euro 2 milioni e mezzo nell'anno 2003 e ad una cifra che risulterà pressoché analoga nel 2004 —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza della grave situazione segnalata e quali iniziative urgenti, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano assumere presso le Ferrovie dello Stato *Holding* e Trenitalia S.p.a. affinché i cittadini che regolarmente pagano tariffe ben superiori alla qualità del servizio offerto, possano esercitare il loro diritto essenziale alla mobilità attraverso un trasporto ferroviario dignitoso ed efficiente e sia stabilito un impiego più razionale ed efficace delle risorse statali destinate al finanziamento del trasporto pubblico. (4-12126)

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

da circa cinquanta anni la Tirrenia, Società pubblica di navigazione, per le operazioni di sbarco ed imbarco, si avvale nello scalo di Civitavecchia sia dei lavoratori della locale Compagnia che dell'impresa CPR, derivazione della stessa a seguito delle trasformazioni imposte dalla legge 84 del 1994;

anche in ragione di tale ruolo, la Compagnia si è strutturata ed ha effettuato consistenti investimenti per meglio assolvere alle esigenze della suddetta Società, limitando anche i corrispettivi richiesti in momenti di particolare sofferenza per la Tirrenia stessa;

inaspettatamente ed inspiegabilmente, la società Tirrenia ha deciso di cambiare *partner*, assegnando i servizi ad altra impresa (la IPG-Gruppo Revello);

la società Tirrenia ha fortemente ridotto il costo del lavoro affidando il servizio alla IPG con un ribasso di oltre il 35

per cento, la quale, a sua volta, nell'offrirlo alla Compagnia, lo ha ulteriormente decurtato portandolo livelli di fame;

tale operazione produrrà delle ripercussioni negative sulla cittadina laziale perché si vedrà ulteriormente impoverita avendo subito una perdita occupazionale ed economica, quantificabile in circa 1.400.000 euro rispetto all'attuale di 2.500.000;

alla luce di quanto sopra, il comportamento della società pubblica di navigazione appare all'interrogante assai inspiegabile;

stando così le cose, si paventa un abnorme ricorso alla manodopera precaria con possibili ripercussioni sulla qualità del servizio reso. Il tutto spinge l'interrogante a ritenere l'intero affare più un attacco politico verso la locale Compagnia che una valida operazione economica;

le suddette perplessità sono rafforzate dal fatto che la società Tirrenia non si è comportata nello stesso modo con le Compagnie di altri porti dove, addirittura e probabilmente in riconoscimento della validità della loro collaborazione, ha chiuso contratti molto più soddisfacenti per le suddette Compagnie rispetto a quello praticato a Civitavecchia —:

se ritiene:

in considerazione del carattere pubblico della società Tirrenia, di sottoporre ad attenta valutazione economico/gestionale il fatto che la società in argomento abbia affidato i suoi servizi ad una impresa (la IPG) che già li presta ad un armatore privato tanto da far supporre all'interrogante l'attuazione di una oscura operazione mirante all'indebolimento della società pubblica per poi svenderla in vista della futura « privatizzazione »;

sia il caso di intervenire sia per chiarire i pesanti dubbi di cui sopra sia al fine di ripristinare i corretti rapporti tra Tirrenia, Compagnia e CPR e riprendere le trattative interrotte ingiustificatamente.

(4-12159)