

finanziaria per il 2005), dispone che il Ministro della giustizia, in via prioritaria, provveda all'assunzione di tutti i vincitori e degli idonei al concorso per l'assunzione di 443 ufficiali giudiziari in posizione economica C1, di cui al bando pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, 4<sup>a</sup> serie speciale, del 13 dicembre 2002, n. 98;

nel dicembre 2004 è stata avviata la procedura di assunzione di 248 vincitori di concorso nelle sedi di Corte d'appello di Milano, Brescia, Torino, Trieste, Venezia e Genova —:

con quali tempi e con quali modalità intenda procedere all'assunzione degli altri 195 vincitori di concorso nelle altre sedi di Corte d'appello. (4-12632)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

il recente tragico incidente ferroviario sulla linea a binario unico di Crevalcore (Emilia), con un bilancio di 17 vittime tra viaggiatori e dipendenti di Trenitalia, ha riproposto con intensa preoccupazione ed urgenza il tema della sicurezza, al centro della protesta e delle varie iniziative promosse unitariamente dai Sindacati e in corso nel Paese;

la ottimistica dichiarazione dei vertici di Trenitalia sul primato dell'Italia in Europa per quanto attiene la sicurezza, impone una verifica attenta delle situazioni a « binario unico » e privi dei sistemi di vigilanza offerti dalla tecnologia, per fronteggiare gli eventuali errori umani, spesso indotti dalle condizioni stressanti di lavoro cui viene sottoposto il personale viaggiante;

i rappresentanti della sicurezza sul lavoro di cui alla omonima legge n. 626

del 1994, hanno più volte richiamato l'attenzione della Dirigenza dei Compartimenti e di quella Nazionale, sulla pericolosità di alcuni tratti e sull'urgenza di adottare provvedimenti, senza ricevere ascolto e, quindi, senza utile confronto tra le parti, rifiutando il concorso e il contributo di quanti conoscono meglio di altri i rischi incombenti di alcune linee, per la quotidiana esperienza che compiono;

in particolare alcune zone del Paese, tra cui il Mezzogiorno in primo piano, ma anche segmenti negletti e dimenticati di zone modernizzate e tecnologicamente dotate, non vengono riconvertite ma rinviate nel tempo adducendo l'insufficienza di risorse per investimenti e una gradualità delle priorità che non dappertutto colloca al primo posto la sicurezza —:

quale sia lo stato reale della sicurezza, non solo nella sua considerazione complessiva, ma nella specificazione dei vari tratti, a binario unico, e quelli non toccati dai sistemi nuovi di automatica vigilanza e di controllo e nel Meridione;

quali priorità si intendano rispettare e quali investimenti si intendano stanziare a questo fine;

se, il Ministro interrogato non ritenga stante il preminente valore primario che assume la sicurezza, costituire un tavolo di confronto, Trenitalia, Sindacati, Regione ed altri soggetti pubblici e privati, per coinvolgerli nel costante monitoraggio di questo problema, prima che gli incidenti mietano altre vittime. (3-04140)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

sulla linea ferroviaria Viterbo-Roma, ormai diversi mesi, i pendolari sono costretti a subire tutti i giorni i forti disagi provocati dall'inefficienza e dall'inadeguatezza del servizio reso da Trenitalia spa;

risulta all'interrogante che il giorno 26 gennaio 2005, i pendolari, recatisi alla stazione di partenza di Porta Fiorentina per salire sul diretto delle 6,23, sono stati informati che il suddetto treno avrebbe avuto circa 8 minuti di ritardo. All'arrivo del treno, annunciato per la seconda volta come il diretto delle 6,23, i pendolari sono saliti sul treno con questa convinzione. Lungo il tragitto ci si è resi conto che il treno non era il diretto annunciato, ma il treno delle 5.53 partito con un ritardo di circa 40 minuti dalla stazione di Porta Fiorentina e che prevede le fermate presso tutte le stazioni (a differenza del diretto che effettua solo 4 fermate, consentendo ai pendolari di arrivare sul luogo di lavoro in orario). Non si capisce per quali ragioni il suddetto treno delle 5.53 già dalla stazione di Capranica (quarta stazione da quella di partenza), abbia cominciato ad accumulare diversi minuti di ritardo e un gran numero di pendolari, giungendo alla stazione di San Pietro alle 8,55 con un ritardo di circa un'ora e trenta;

in più occasioni lo scrivente ha denunciato i disagi che i fruitori del servizio (o forse sarebbero meglio dire del disservizio) prestato da Trenitalia spa quali: i continui ritardi, l'inefficienza della biglietteria, la sporcizia delle carrozze, la mancanza o l'inesattezza delle informazioni date dal personale ferroviario, la costante assenza del personale medesimo che in circostanze di necessità diventa vera e propria « latitanza », il sovraffollamento delle carrozze e quindi l'esiguità delle carrozze stesse;

sempre nei giorni scorsi sulla tratta Viterbo-Orte il personale viaggiante ha attuato uno « sciopero bianco », per denunciare i pesanti turni di lavoro ai quali è obbligato a causa della cronica mancanza del personale, provocando la soppressione di alcune corse;

il Comitato dei pendolari di Viterbo denuncia i disagi che giornalmente lamentano, attraverso e-mail inviate, oltre che all'interrogante, anche all'assessore ai trasporti onorevole Gargano, ai responsa-

bili di Trenitalia spa, al Sindaco di Viterbo, al difensore civico della stessa città, alla stampa con cronaca locale, e al sito [www.tusciaweb.it](http://www.tusciaweb.it);

nell'audizione del 1° dicembre scorso, presso la IX Commissione trasporti della Camera, l'amministratore delegato di Trenitalia spa, Testore, ha enfatizzato il processo di miglioramento in atto nel trasporto ferroviario sia sotto l'aspetto economico-produttivi e di efficienza nonché in termini di qualità, sottolineando che « Trenitalia spa effettua con sistematicità le proprie rilevazioni di *customer satisfaction* che registrano un *trend* costante di crescita della soddisfazione »;

le affermazioni rese dall'Amministratore Delegato, secondo l'interrogante, contrastano fortemente con quanto sta accadendo su tutto il territorio nazionale —

se il Ministro interrogato con ritenga opportuno effettuare una valutazione circa la sussistenza delle condizioni per l'applicazione della disposizione prevista nel contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia spa, che consente al Ministero stesso di effettuare delle verifiche dei servizi effettivamente resi da Trenitalia, al fine di migliorare la regolarità e l'efficienza del trasporto ferroviario sulla tratta Viterbo-Roma-Viterbo, dando in tal modo un segnale di considerazione verso gli annosi problemi dei pendolari del viterbese continuamente sottovalutati da Trenitalia spa. (5-03875)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

presso il bar della stazione ferroviaria di Lecco è stato chiuso un ingresso;

la decisione è stata determinata dalla attività di vigilanza dell'ispettorato compartimentale di Milano dei Monopoli di

Stato in base alla legge che disciplina le attività delle rivendite speciali e che risale al 1957;

la vicenda del bar della stazione di Lecco risale al novembre del 2003 quando gli ispettori dei Monopoli e gli agenti della Guardia di Finanza hanno comminato multe ai gestori del bar intimandogli la revoca della licenza se non avessero ottemperato alla chiusura della porta esterna su pubblica via, nonché la rimozione delle insegne « tabacchi » e « gioco del lotto »;

gli ispettori hanno chiesto anche la separazione della rivendita con ingresso e uscita indipendenti dal resto del bar;

i gestori avrebbero ottemperato alle richieste fatta eccezione per l'angolo della rivendita a causa dei ritardi della ditta a cui erano stati affidati tali lavori;

il bar di Lecco non sarebbe la sola anomalia in Lombardia e in Italia;

quasi tutti i bar presenti all'interno delle stazioni hanno ingressi diretti dalla pubblica via e presentano le condizioni di cui sopra insegne comprese;

tale comportamento dell'ispettorato dei Monopoli sembra in palese contraddizione rispetto ad una circolare dispositiva emanata il 25 settembre 2001 dalla Direzione Generale dei Monopoli di Stato che stabilisce testualmente che « l'intento di rendere sempre più funzionale l'assetto dei punti di vendita dei generi di monopolio e la necessità di razionalizzare ulteriormente le procedure connesse ai relativi impianti rendono opportuno rivisitare l'intera materia al fine di renderla più adeguata alle modifiche dinamiche del mercato » -:

se alla luce della circolare non si ravvisi una certa incongruità legislativa che alla fine ha penalizzato l'esercizio presente all'interno della stazione di Lecco e in caso affermativo quali iniziative normative intenda adottare per evitare che iniziative economiche e relativi servizi offerti ai viaggiatori vengano ad essere pe-

nalizzati da una normativa superata e manifestamente inadeguata. (4-12615)

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

da i dati emersi in occasione dell'incontro sulla « Liberalizzazione del trasporto merci su rotaia », organizzato dal Cnel in data 26 gennaio 2005 emerge che a quasi cinque anni di distanza dall'avvio della liberalizzazione del trasporto ferroviario, la quota di mercato del trasporto merci su ferrovia conquistata dalle nuove imprese si attesta appena sul 5 per cento, con punte del 35 per cento solo in aree particolarmente strategiche come il corridoio del Brennero. Complessivamente, sulle rotaie passa non più del 10,7 per cento del totale del trasporto merci, contro il 68,2 del traffico su strada, il 16 per cento di quello attraverso le vie d'acqua e lo 0,4 per cento aereo. Basti pensare che, su un totale di 216.788 milioni di tonnellate per chilometro di merci, 147.958 milioni sono da attribuire all'autotrasporto e solo 23.197 milioni alle ferrovie -:

quali iniziative abbia adottato o intenda adottare per incentivare il riequilibrio modale del trasporto merci nazionale.

(4-12616)

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

risulta all'interrogante il 20 gennaio 2005, il volo Airone delle ore 10,50 da Alghero per Milano/Malpensa sarebbe partito con due ore di ritardo;

notevole è stato il disagio causato ai passeggeri che in particolare si sono lamentati di essere stati almeno un'ora dentro l'aeromobile prima del decollo senza che gli stessi venissero informati sui motivi di tale incresciosa situazione -:

se non ritenga di dover adottare le iniziative di competenza per tutelare i

passaggeri allo scopo di evitare che episodi come quello richiamato in premessa non abbiano più a ripetersi. (4-12619)

\* \* \*

### INTERNO

#### *Interrogazione a risposta orale:*

ARRIGHI, VILLANI MIGLIETTA, DELMASTRO DELLE VEDOVE e BELLOTTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella sera di martedì 25 gennaio 2005, è stata prevista l'inaugurazione del comitato elettorale del candidato alle elezioni regionali, nella lista di Alleanza Nazionale, avv. Paola Frassinetti, capogruppo di Alleanza Nazionale, alla Provincia di Milano, presso la nuova sede di Azione Giovani — Alleanza Nazionale sita in via Martiri Triestini 2, nelle vicinanze di Piazza Zavattari, a Milano;

l'annuncio dell'inaugurazione è stato effettuato tramite distribuzione di pubblici inviti;

nella notte tra lunedì 24 e martedì 25 gennaio 2005, ignoti hanno depositato una finta bottiglia molotov davanti alla porta di ingresso del suddetto comitato elettorale con annesso un volantino che riportava i nomi degli oratori previsti per l'inaugurazione della sede e con una scritta minacciosa che li indicava, terminando con la frase « ANTIFA VIGILA », con chiaro riferimento, nell'incomprensibile Antifa, all'antifascismo militante;

la scorsa campagna elettorale europea è stata segnata, su tutto il territorio nazionale, da una escalation incredibile di atti di violenza contro sedi, abitazioni, automobili e persone di Alleanza Nazionale, culminate con la bomba carta al comizio di chiusura del Presidente di Alleanza Nazionale, onorevole Gianfranco Fini, a Bologna;

solo casualmente gli episodi in questione non hanno portato conseguenze ben più gravi, avendo comunque minato la sicurezza dei cittadini;

c'è il rischio di un ulteriore aggravarsi di azioni illegali da parte dei centri sociali appartenenti alla così detta area della sinistra antagonista;

quali sono le intenzioni del Governo per evitare l'accrescersi e il ripetersi di ulteriori episodi di violenza;

quali iniziative intende mettere in atto al fine di garantire la sicurezza dei cittadini e dei militanti, dei dirigenti, nonché dei candidati di Alleanza Nazionale. (3-04137)

#### *Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il Comando carabinieri di Oulx è composto da un organico di soli 10 carabinieri i quali devono controllare il territorio di Oulx, Salbertrand e Sauze d'Oulx;

in passato l'Arma dichiarò la disponibilità di realizzare una nuova caserma a Sauze perché l'amministrazione predisponesse la variante al piano regolatore generale comunale;

benché l'amministrazione abbia effettuato la variante e abbia sollecitato l'Arma affinché desse il via all'appalto, la costruzione della caserma risulterebbe impossibile per carenza di fondi;

la zona in oggetto sarà sito delle prossime olimpiadi invernali del 2006 e necessita pertanto di un organico e mezzi necessari per il controllo del territorio —:

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare al fine di permettere la costruzione della Caserma carabinieri di Sauze;

se non si intenda aumentare l'organico dei carabinieri nella zona in oggetto.

(5-03873)