

quali iniziative si intendano attivare a tutela dei lavoratori e a garanzia dei diritti delle associazioni sindacali di categoria interessate. (4-01865)

* * *

TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

OLIVA, LO MONTE, NERI, RAO e REINA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ossessivo perdurare della chiusura altalenante dell'aeroporto di Catania-Fontanarossa, determinato dalla preoccupazione che deriva dalla presenza in atmosfera di un fascio di polveri laviche eruttate dall'Etna, procura, come purtroppo è già avvenuto nel passato, insostenibili disagi a tutta l'utenza, arreca consistenti danni a carico di tutti i settori cointeressati dell'economia locale e, inevitabilmente, frena considerevolmente il flusso turistico da e per l'isola e ciò in un periodo estremamente importante quale quello attuale, che prelude alle festività natalizie;

se a ciò si aggiunge che l'approdo aereo di Catania costituisce il naturale riferimento per quasi i due terzi dell'intero movimento aereo turistico e commerciale che investe tutta la Sicilia, il panorama che si manifesta è drammaticamente preoccupante per l'ulteriore aggravarsi delle già diffuse condizioni di crisi economica in cui versa la stessa regione;

in un'interrogazione che è stata avanzata al Ministro interrogato, sono state evidenziate le sopra descritte difficoltà, ma allo stesso tempo è stato espressamente richiesto di conoscere, in termini compiuti, sulla base di quali effettivi e comprovati elementi scientifici (ovvero indagini e sperimentazioni eseguite con appropriati sistemi operativi e secondo precisi protocolli scientifici) si è ritenuto di decidere questo sistema di chiusura dell'aerostazione ca-

tanese, anche nella più generale considerazione che una vicenda di questa portata non possa essere strettamente ricondotta, qualora non sussistessero appropriatamente le condizioni tecnico-scientifiche sopra evidenziate, alle decisioni esclusive dell'Enac nei suoi diversi livelli di responsabilità, senza che insista una più ampia autorevole e partecipata platea che concorra a tali effetti decisionali, vedendo interessati anche gli enti territoriali;

non di meno, qualora dovessero insistere tutti gli elementi scientifici di gravità della situazione e di pericolosità per la pubblica incolumità —:

se non ritenga che sia il caso di trasferire, con tutta l'urgenza che il caso richiede e per il periodo inevitabilmente occorrente, nella base aerea militare di Sigonella quella parte di traffico aereo che viene interdetta all'aerostazione di Fontanarossa, considerato che ciò è avvenuto in occasione della precedente eruzione di polveri vulcaniche da parte dell'Etna, e quali strategie si intendano attuare per eliminare del tutto ovvero ridurre all'estremo le condizioni di difficoltà di agibilità dell'aerostazione di Catania-Fontanarossa, tenuto conto che si tratta di uno scalo aeroportuale strategicamente assai rilevante nell'intera rete italiana ed europea, nel presupposto che in avvenire possano determinarsi nuovamente simili avversità. (3-00456)

AFFRONTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nell'ultimo anno, come certificato dalla Corte dei conti, si è verificato un aumento, secondo l'interrogante, esorbitante delle spese per la comunicazione e il *marketing* delle Ferrovie dello Stato, a fronte di un'immagine trasmessa dagli organi di stampa di un'azienda esempio di inefficienza e, come emerso in Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni, quasi al collasso;

questo nel momento in cui, senza alcuna preventiva comunicazione al-

l'utenza e senza alcuna concertazione e informazione alle istituzioni (regioni, province e comuni), che vengono chiamate in causa solo per le richieste di sovvenzionamenti, si è provveduto a modificare talune tratte, tagliando intere zone del Nord-Ovest dal percorso *Eurostar* diretto con Bologna, Firenze e Roma, senza apparenti vantaggi economici per l'azienda;

le province del Nord-Ovest (Torino, Asti, Alessandria, Pavia e Piacenza), che hanno protestato per le ingiustificate decisioni, chiedono una comunicazione più puntuale e la sospensione dei provvedimenti più penalizzanti che dovrebbero entrare in vigore nei prossimi giorni;

Trenitalia, che è un'azienda che svolge servizio pubblico, secondo l'interrogante, sta provocando nocimento, con decisioni non giustificate, allo sviluppo economico di una zona molto importante per il nostro Paese, che necessita di collegamenti anche ferroviari rapidi ed efficienti —:

quali siano i motivi che hanno determinato un aumento esorbitante delle spese per la comunicazione e il *marketing* delle Ferrovie dello Stato e quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare nei confronti di *Trenitalia* riguardo alle decisioni assunte ed espone nella presente interrogazione. (3-00461)

Interrogazione a risposta orale:

CICCIOLI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

la Mazzoni Ambiente risulta appaltatrice dei servizi di pulizia del trasporto ferroviario per la zona del Centro-Nord, che comprende quindi anche la Regione Marche;

nell'espletamento del servizio si avvale quale subappaltatrice della Coop C.P.S. di Ancona, utilizzando inoltre mano d'opera fornita dalla stessa nello svolgimento delle mansioni/servizi di cui è appaltatrice;

risulterebbe all'interrogante che, inoltre, la Mazzoni Ambiente avrebbe sfiorato la percentuale di lavori cui potersi avvalere in affidamento di subappalto, andando ben oltre la soglia del 15 per cento del valore annuo del lotto per ciascun anno di validità del contratto, così come fissata nello stesso bando di gara di cui è stata vincitrice (n. 2005/S 88-085645);

nella situazione così descritta la Mazzoni Ambiente andrebbe a risparmiare sul costo del personale, vedendosi altrimenti obbligata a procedere ad assunzioni, e la Coop C.P.S. si trova, di fatto, a monopolizzare il mercato del lavoro e della mano d'opera;

altresì è dato certo la grave insoddisfazione degli utenti del trasporto ferroviario delle Marche, connessa anche e soprattutto al livello di pulizia ed igiene delle carrozze, servizio di cui la Mazzoni Ambiente è assegnataria —:

se quanto esposto corrisponda al vero e, in caso affermativo se non si ravvisi una palese violazione della normativa vigente;

se non ritenga urgente provvedere ad una verifica volta ad accertare il mantenimento dei requisiti richiesti dalla gara d'appalto, comportando, secondo l'interrogante se confermato quanto esplicitato in premessa, una gravissima alterazione delle regole di assegnazione;

come intenda intervenire qualora risultasse confermato quanto illustrato in premessa. (3-00448)

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

UGGÈ e SANZA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il personale delle motorizzazioni, causa gravi e ingiustificate inadempienze del ministero competente, è costretto, oltre che ad operare senza ricevere il paga-

mento delle spettanze dovute, a sostenere di tasca propria i costi delle trasferte e degli spostamenti;

il ministero percepisce anticipatamente dagli utenti privati i compensi per i servizi richiesti;

il personale addetto, fino ad oggi dimostrando un elevato senso di responsabilità ha continuato ad operare, anche per garantire attraverso i controlli sugli automezzi il mantenimento dei parametri di sicurezza, ha deciso, d'intesa con le organizzazioni sindacali, di dar corso ad iniziative di mobilitazione che sfoceranno in azioni sindacali a breve —:

se intenda intervenire al fine di sanare una vergognosa situazione che rischia di scaricare su incolpevoli utenti e operatori economici conseguenze negative sia per le attività di impresa che sugli aspetti connessi alla sicurezza. (5-00472)

Interrogazione a risposta in Commissione:

NESPOLI. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere — premesso che:

i carabinieri dei Nas e i tecnici dell'Arpa hanno ritrovato, come riportato da alcuni organi di stampa, su alcune carrozze di treni a Novara il batterio della legionella che provoca malattie respiratorie;

l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Daniele Borioli ha dichiarato: « Siamo pronti a costituirci parte civile e parte lesa nella vicenda. Abbiamo richiesto immediatamente approfondimenti agli uffici dell'Arpa e alle Ferrovie per capire a che livello di gravità è la situazione e a chi vanno imputate le responsabilità. Paghiamo ogni anno 170 milioni di euro per garantire ai nostri cittadini un servizio di trasporto ferroviario decente: purtroppo l'obiettivo è arduo e ogni giorno ci scontriamo con servizi inefficienti, treni sporchi e in ritardo. Dovesimo accertare ora che i pendolari, oltre a dover subire quotidiani disagi a causa

dell'abbandono in cui per anni sono state lasciate le Ferrovie dello Stato, rischiano anche sul fronte della salute, sarebbe davvero intollerabile. Oltretutto il problema riguarderebbe non solo i viaggiatori, ma anche il personale Fs »;

le gare di appalto per la pulizia dei treni, che valgono circa 170 milioni di euro, sono state vinte di fatto da un unico concorrente, Mazzoni Ambiente, che si è aggiudicata 10 lotti su 17, che di fatto impone il suo monopolio;

a giudizio dell'interrogante certamente sorgono dubbi sulle modalità e sulla trasparenza delle gare, ma tra cimici e legionella, anche perché, in presenza di una crisi finanziaria delle FS senza precedenti, sono stati anticipati alla Mazzoni Ambiente 17,3 milioni di euro da rimborsare in 15 rate mensili senza interesse, la stessa ditta che da sempre provvede alla pulizia dei treni in quasi tutta l'Italia Settentrionale, anche tramite subappalti ad imprese diverse denominazioni e che sono di fatto delle vere e proprie scatole cinesi facente capo alle imprese vincitrici della gara al fine di baipassare l'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie richiesto dal bando di gara —:

se non ritenga di accertare i fatti per tutelare la salute dei viaggiatori;

cosa si intenda fare affinché sia assicurata una pulizia dei treni degna di un paese civile;

quali azioni mettano in campo le FS per vigilare, sulla reale pulizia e decoro dei treni, sulla reale occorrenza del personale necessario ad espletare le pulizie richieste, sulla reale applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie a tutti i lavoratori del settore pulizie ferroviarie occupati direttamente o tramite imprese subalpaltatrici;

se rientri nelle competenze delle FS l'erogazione di prestiti a terzi, per giunta con rimborso senza interessi. (5-00477)

Interrogazioni a risposta scritta:

PELLEGRINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il nuovo orario ferroviario di Trenitalia, in vigore dal prossimo 10 dicembre, nell'ambito delle variazioni dell'offerta commerciale decise dall'Azienda, comporta la limitazione fino a Roma della tratta di percorrenza del treno 368/369, che attualmente copre la linea ferroviaria Napoli-Nizza-Napoli;

la città di Napoli è fortemente penalizzata dalla mancanza di treni internazionali e di fatti oltre il treno anzidetto 368/369 di cui è prevista l'imminente limitazione, ne esiste soltanto un altro, il 286/287 che copre la tratta ferroviaria Napoli-Munchen-Napoli;

la città di Napoli costituisce il principale punto di collegamento tra il Sud ed il Nord del Paese e con i paesi europei;

la vocazione turistica delle due città collegate, Napoli e Roma, va incrementata e non mortificata, e nel caso di specie, con la limitazione del treno 368/369 per Nizza solo fino a Roma è quanto si verifichebbe;

la limitazione della predetta tratta, con riferimento alla città di Napoli, avrebbe fortissime ripercussioni sui livelli occupazionali: si determinerebbe infatti un esubero del 50 per cento del personale della Wasteels International, soprattutto di quello viaggiante, addetto al servizio di accoglienza notte nonché di quello impiegato per le pulizie e del 15 per cento della forza lavoro complessiva dell'azienda;

a giudizio dell'interrogante la contrazione dell'offerta commerciale di Trenitalia coglie l'unico obiettivo di un beneficio interno della Società ma causa problemi ai lavoratori dell'indotto, ai lavoratori pendolari che usufruiscono giornalmente della tratta Napoli-Roma, alla città di Napoli dal punto di vista commerciale, turistico, oltre che in termini di visibilità internazionale, in netto contrasto con la linea politico-programmatica del Governo e

delle Amministrazioni locali, tese ad un rilancio del capoluogo del Mezzogiorno —:

quali iniziative intenda intraprendere affinché sia evitato il verificarsi della limitazione (a Roma), della tratta di percorrenza del treno 368/369 dell'attuale linea ferroviaria Napoli-Nizza-Napoli con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario al prossimo 10 dicembre 2006, deciso da Trenitalia, anche e soprattutto in relazione alle considerevoli ripercussioni che l'evento avrebbe sull'occupazione del personale della Wasteels International.

(4-01849)

CATANOSO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dalla scorsa settimana il vulcano Etna ha ripreso la sua attività eruttiva ed una nube vulcanica lunga decine di miglia nautiche sta coprendo un vasto territorio della Sicilia orientale;

non è la prima volta che l'attività eruttiva dell'Etna causa questo fenomeno della nube di cenere e materiale vulcanico, già verso la fine del 2002 una nube vulcanica più intensa interessò l'area e causò la chiusura dell'aeroporto di Catania per più settimane;

anche questo fine settimana lo scalo etneo è stato chiuso per motivi di sicurezza a causa della presenza di ceneri vulcaniche nei cieli della Sicilia orientale e soprattutto nelle ore notturne in quanto non essendo disponibili strumentazioni adeguate, non è possibile effettuare delle osservazioni visive idonee a valutare, tipo, quota e direzione della nube vulcanica;

dal fenomeno di 4 anni fa nulla è cambiato nelle procedure operative e le infrastrutture di emergenza e di sicurezza sono rimaste quelle del 2002; da aggiungere che pur essendo state messe a punto delle procedure cosiddette *contingency* dagli enti preposti le stesse in questi giorni non sono state adottate;

dal 2002, e nonostante le promesse fatte, l'aeroporto di Catania non è ancora

dotato di una stazione meteo attrezzata a riconoscere la nube di cenere vulcanica sia nelle ore notturne che nei giorni di scarsa visibilità e copertura nuvolosa al di sotto della quota del cratere, in modo che la stessa sia in grado di fornire agli equipaggi informazioni più dettagliate sulla presenza, intensità, esposizione della nube vulcanica;

non sono stati stabiliti ancora dei criteri tecnici definiti ma ci si affida a valutazioni empiriche che spesso sono approssimative ed ovviamente restrittive con forti e gravi penalizzazioni al traffico aereo di Catania;

come riportano l'agenzia di stampa Avionews e il quotidiano locale *La Sicilia*, il capo della Protezione civile nazionale Guido Bertolaso avrebbe dichiarato che la combinazione di due speciali radar saranno installati prima della prossima estate nell'aeroporto di Catania. Questi radar dovrebbero, sempre secondo quanto dichiarato dal capo della Protezione Civile, permettere di controllare con certezza l'emissione di cenere anche di notte e/o con condizioni meteo avverse —:

chi sarà il soggetto istituzionale a dover gestire l'eventuale servizio di sorveglianza sulle attività eruttive, nella fattispecie se tale servizio sarà affidato a personale dell'Aeronautica militare italiana, a personale Enav o a personale della stessa protezione civile;

visto che, a quanto dichiara il capo della Protezione civile Bertolaso, entro l'inizio della prossima stagione estiva tali radar saranno operativi, se saranno, avviati i corsi di aggiornamento del personale che dovrà utilizzare tali sistemi —:

se esista già uno studio per l'installazione dei radar preannunciati e se siano in corso coordinamenti con i vari enti preposti per la definizione di un programma di implementazione tecnologica dello scalo attesa da anni anche a fronte delle considerevoli e ripetute condizioni di disagio dello scalo catanese. (4-01862)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazione a risposta immediata:

DE SIMONE. — *Al Ministro dell'università e della ricerca.* — Per sapere — premesso che:

le formule organizzative che molte università italiane stanno adottando nell'erogazione dei corsi abilitanti *ex lege* n. 143 del 2004 (decreto ministeriale n. 85/del 2005) violano — secondo l'interrogante — la normativa di riferimento per quanto riguarda i tempi;

il rispetto dei tempi è fondamentale per non compromettere un futuro lavorativo di tutti i corsisti *ex decreto* ministeriale n. 85 del 2005;

infatti, la legge n. 143 del 2004 impone l'aggiornamento biennale delle graduatorie permanenti e l'inclusione con riserva nelle medesime; la riserva non dà alcun diritto di accedere alle supplenze annuali conferite dai centri servizi amministrativi e tanto meno dà diritto a concorrere al ruolo, dato che le graduatorie permanenti si aggiorneranno nel 2007 (maggio);

risulta fondamentale poter sciogliere la riserva contestualmente, al fine di non compromettere ogni speranza lavorativa futura;

la sintesi dei bandi che, secondo l'interrogante, violano la normativa, relativamente ai tempi, è la seguente:

a) primaria (corsi articolo 2, comma 1, lettera *c/bis*, della legge n. 143 del 2004): a.1) Emilia Romagna: termine aprile 2008; a.2) Liguria: termine settembre 2007; a.3) Lombardia: termine giugno 2008; a.4) Marche: termine aprile 2008; a.5) Veneto: termine luglio 2008; Sardegna (Sassari non attivato nessun corso);

b) secondaria (corsi articolo 2, comma 1-ter della legge n. 143 del 2004): b.1) Lombardia: sessione invernale 2006/07;