il rapporto di lavoro è cessato per dimissioni volontarie dall'impiego;

su propria domanda il medesimo è stato riassunto in data 12 marzo 2001 ed attualmente presta servizio presso il tribunale di Biella;

egli ha diritto alla liquidazione della pensione per il periodo 1° gennaio 2000-11 marzo 2001 ed ha già inoltrato un vano sollecito –:

se non ritenga di dover provvedere senza ulteriore indugio alla liquidazione della pensione, in favore del signor Mario Caputo, per il periodo 1° gennaio 2000-11 marzo 2001. (4-05723)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere – premesso che:

la compagnia di bandiera tedesca « Lufthansa » ha annunciato di aver acquistato una partecipazione di controllo della compagnia italiana Air Dolomiti;

la stessa compagnia « Lufthansa » controlla la compagnia italiana « Air One »;

la compagnia italiana « Meridiana » è già controllata da capitali stranieri di origine incerta;

ad avviso dell'interpellante sarebbe opportuno che il Governo esprimesse la sua posizione in merito alla proprietà straniera di tre importanti compagnie di navigazione –:

a che stadio siano le trattative con l'« Air France » per la compagnia di bandiera nazionale « Alitalia »;

in che misura le suddette trattative riguardino la cessione di quote del capitale della stessa « Alitalia ».

(2-00677) « Nesi ».

Interrogazione a risposta orale:

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

vi sono circa 20.000 abbonati e moltissimi altri passeggeri occasionali che quotidianamente percorrono il tragitto ferroviario Civitavecchia-Ladispoli-Roma per recarsi sul luogo di lavoro o di studio;

una gran parte di essi è costretta a rimanere in piedi durante il viaggio a causa del sovraffollamento dei treni;

i TAF (treni ad alta frequentazione) sono di dimensioni assolutamente inadeguate rispetto al numero dei viaggiatori e della lunghezza del tragitto;

i treni, soprattutto gli interregionali, sono spesso in ritardo –:

se il Governo non ritenga di dover intervenire sulle Ferrovie dello Stato affinché sia migliorata l'ormai incresciosa e insostenibile condizione in cui, ogni giorno, si trovano migliaia di lavoratori e studenti costretti a viaggiare su treni sporchi, sovraffollati e molto spesso in ritardo, e se non ritenga doveroso che si tenti di migliorare una situazione che incide pesantemente sulla qualità della vita di migliaia di lavoratori e studenti che, oltre allo svantaggio di lavorare o studiare in una città diversa dalla propria, subiscono ogni giorno i disagi derivanti dalla pessima gestione del servizio ferroviario. (3-02070)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

l'articolo 9 della legge 6 marzo 2001, n. 88, ha modificato l'articolo 105, comma

2, lettera *l)* del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, che prevede il conferimento di funzioni in materia di gestioni di beni demaniali marittimi a favore delle regioni « nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale a decorrere dal 1° gennaio 2002 »;

il conferimento delle suddette funzioni alle regioni è stato oggetto di quesito al Consiglio di Stato che si è pronunciato con il parere 767/2002;

il Consiglio di Stato avrebbe, con tale parere, rimesso il compito della individuazione dei porti di interesse statale ad una determinazione da parte dello Stato d'intesa con le regioni, suggerendo di utilizzare nelle more della classificazione prevista all'articolo 4 della legge 84/1994 lo strumento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 1995;

nel corso del 2002 alcune regioni in attuazione della citata legge 88/2001 hanno attribuito ai comuni « lo svolgimento dei compiti in materia di demanio marittimo portuale »;

lo stato d'incertezza giuridica che si è determinato, sta producendo forti difficoltà allo svolgimento dell'attività amministrativa inerente la gestione del pubblico demanio marittimo portuale con una conseguente ricaduta negativa sugli operatori del settore —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti di cui alle premesse e se e come intenda risolvere il problema, mediante l'attuazione della legge 84/1994 o attraverso la correzione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995;

se e come, nelle more della definizione del conflitto di attribuzione, intenda definire la pratica di affidamento delle concessioni sospese o in fase di rinnovo, considerando che molti comuni hanno già assunto la competenza della gestione delle concessioni demaniali marittime portuali. (5-01766)

Interrogazioni a risposta scritta:

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro per le politiche comunitarie*. — Per sapere – premesso che:

sul quotidiano *Il Foglio* del 12 marzo 2003, ma non solo, è comparso un articolo sul processo di « smembramento » in atto delle Ferrovie attraverso la separazione tra la rete e l'operatore ferroviario, a sua volta separato tra traffico merci e passeggeri previsto dal cosiddetto decreto Lunardi;

a fronte della stessa necessità di adeguamento alla normativa europea due paesi, Francia e Germania hanno scelto soluzioni meno drastiche di quella prospettata dal decreto. In entrambi i casi, infatti, « i monopolisti mantengono una gestione integrata del sistema, mentre gli elementi di apertura del mercato richiesti dall'Europa saranno assicurati da agenzie governative o da organismi indipendenti con prerogative esclusivamente tecniche », in un delicato equilibrio, secondo l'articolo, tra la necessità di liberalizzazione ed il rischio di una operazione fallimentare quale quella delle ferrovie britanniche;

tale iniziativa, intrapresa in un contesto quale quello attuale che prevede tempi non brevi per una reale apertura porterà, sempre secondo l'articolo, al rischio di far cadere le ferrovie preda di appetiti che poco hanno a che vedere con il pubblico interesse, e « a rimettere mano ad equilibri gestionali (persone e ruoli) che hanno portato ai risultati (positivi) di oggi » —:

quali siano le motivazioni e se ci siano decisioni nuove in merito al processo di liberalizzazione del traffico passeggeri e merci che stanno spingendo nella direzione di una divisione della Holding Ferrovie dello Stato in società distinte per la rete e la gestione dei servizi;

se siano stati valutati tutti i rischi che questa decisione può comportare anche

nella direzione della necessità di una maggiore efficienza e di una maggiore integrazione nella rete europea e come questo possa succedere visto che non esistono divisioni analoghe nei Paesi confinanti;

in che grado questa iniziativa possa contribuire nel rendere più efficienti, veloci e coordinati gli interventi di adeguamento della rete esistente e di costruzione di nuove infrastrutture. (4-05726)

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

da circa due mesi i voli Alitalia sulla tratta Torino-Roma subiscono costanti ritardi;

tale situazione è particolarmente grave per quanto riguarda il volo in partenza da Torino alle 10.50 che accumula ritardi, costanti, che vanno dai 40 agli 80 minuti, per motivi oggettivamente poco credibili nella loro reiterazione: vento, traffico, ritardo del vettore –:

se il ministro conosca le ragioni dei ritardi, nella partenza della tratta Torino-Roma delle 10.50, dal 1º febbraio 2003 ad oggi e i motivi relativi ai medesimi;

se tali ritardi, che causano ingenti danni agli utenti, siano imputabili alla volontà dell'Azienda di accorpare i voli per risparmiare;

se, nell'ambito delle sue funzioni, non ritenga di intervenire presso l'Azienda al fine di rivedere gli orari della tratta in oggetto – anche riducendo il numero dei voli – ma fornendo agli utenti orari il più possibile certi. (4-05727)

DAMIANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. — Per sapere – premesso che:

la legge n. 30 del 1998 istitutiva del registro internazionale, all'articolo 9-*ter* ha stabilito la costituzione dell'osservatorio del mercato del lavoro marittimo e il « Turno generale unico di collocamento della gente di mare », strumenti ritenuti essenziali per salvaguardare e gestire l'occupazione dei marittimi italiani;

la legge n. 88 del 2001, con l'articolo 5, ha modificato i criteri di composizione degli equipaggi in relazione sia all'articolo 18 del codice della navigazione che alla stessa legge n. 30 del 1998, introducendo il concetto di deroga attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori;

con tale provvedimento si estende a tutta la flotta nazionale, subordinatamente agli accordi citati, l'ambito di impiego della manodopera straniera;

il 21 febbraio 2002 Confitarma e sindacati confederali hanno stipulato un accordo, conseguente allo spirito delle modifiche apportate dalla legge n. 88 del 2001, in virtù del quale le imprese armatoriali possono procedere all'imbarco di lavoratori non comunitari in caso di irreperibilità di marittimi italiani o comunitari;

la legge n. 166 del 2002, all'articolo 34, comma 9, interviene sull'articolo 319 del codice della navigazione, superando il criterio degli accordi collettivi e concedendo alle imprese di navigazione la possibilità di impiegare manodopera straniera sull'intera flotta nazionale, tuttavia sempre nel caso di indisponibilità all'imbarco di marittimi di nazionalità italiana;

a distanza di cinque anni dall'entrata in vigore della legge n. 30 del 1998, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha ancora provveduto a rendere operativi né l'osservatorio del mercato del lavoro marittimo, né il turno generale unico di collocamento;

con proprie circolari datate 25 giugno 2002 e 23 luglio 2002, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato disposizioni che regolano l'imbarco dei primi ufficiali di coperta, disposizioni mirate a verificare la disponibilità o meno

dell'imbarco di personale di tale grado, prima di ricorrere a lavoratori stranieri;

la mancanza di adeguati strumenti o norme di controllo e di verifica sul mercato della manodopera marittima ha dato ampia facoltà alle imprese armatoriali di ricorrere all'impiego di lavoratori stranieri, lavoratori con un contratto di lavoro inferiore di circa il 40 per cento rispetto agli standards italiani ed europei;

attualmente, su 26.000 posti di lavoro offerti dalla flotta nazionale, ben 11.000 sono coperti da marittimi non comunitari, livello destinato ad aumentare nell'immediato futuro a causa dell'ormai certa estensione di tale pratica al comparto di cabotaggio;

a tutela dell'occupazione dei marittimi italiani si è fatta portavoce la Federmar-Cisal nel corso di riunioni tenutesi al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel luglio e nell'ottobre 2002, in cui sono stati consegnati al ministero alcuni documenti allo scopo di delineare un percorso che possa effettivamente costituire una garanzia di salvaguardia e di sviluppo per l'occupazione dei marittimi;

tra le proposte avanzate si auspica anche la realizzazione di un patto per il lavoro marittimo sottoscritto in sede nazionale con la partecipazione di tutte le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori al fine di dare regole certe e capaci di equilibrare nel mercato del lavoro di questo settore gli interessi delle aziende con quello dei lavoratori –:

se i ministeri interessati non ritengano:

a) di attivarsi per realizzare un patto per il lavoro marittimo sottoscritto in sede nazionale con la partecipazione di tutte le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori al fine di dare regole certe per equilibrare il mercato del lavoro di questo settore e gli interessi delle aziende con quello dei lavoratori;

b) di dare seguito alla legge n. 30 del 1998 che ha stabilito la costituzione dell'osservatorio del mercato del lavoro marittimo, quale strumento di continua verifica dello stato della categoria e di gestione del fabbisogno di manodopera occorrente alla flotta nazionale;

c) di dare integrale attuazione alla legge n. 30 del 1998 dove si prevede il turno generale unico di collocamento della gente di mare, per allargare le chiamate d'imbarco a tutti i compartimenti marittimi nazionali, accertando in tale modo con una sicurezza la presenza o meno di marittimi disponibili all'imbarco prima di ricorrere all'utilizzazione di personale straniero;

se i Ministri interessati non intendano adottare iniziative normative volte al rifinanziamento del fondo appositamente predisposto per l'imbarco degli allievi ufficiali, così come previsto dalla legge n. 343 del 1995 e successive modificazioni. (4-05729)

LA STARZA, SCALIA, GIULIO CONTI, ZACCHERA, SAIA, TRANTINO, CATANOSO, LO PRESTI, CARUSO, BORNACIN, ANEDDA, MEROI, ANGELA NAPOLI, CORONELLA, ARMANI, ANTONIO PEPE, RAISI, GHIGLIA, BOCCHINO, LANDOLFI, MALGIERI, MIGLIORI, BRIGUGLIO, ROSITANI, RONCHI, MAZZOCCHI e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

il sistema del trasporto aereo nel suo insieme in Italia, come è noto, è al collasso;

a seguito dell'incidente di Linate si sono fatti tanti proclami sul cambiamento delle leggi che regolano il Trasporto Aereo, e che nulla ad oggi è stato fatto;

nell'intero occidente il comparto del trasporto aereo e della sicurezza del volo è regolamentato e regolato da un organismo internazionale (ICAO);

con legge n. 166 del 1° agosto 2002 il Governo è stato impegnato al recepimento integrale di tutti gli annessi ICAO, in via amministrativa;

se ad oggi tutti gli annessi ICAO fossero integralmente stati recepiti si sarebbe risolto definitivamente in Italia il problema del Trasporto Aereo –:

se siano stati recepiti dal Governo gli annessi ICAO e in caso affermativo, quali, e in quali tempi intenda il Governo recepirli per risolvere definitivamente il problema del settore. (4-05731)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

ALFONSO GIANNI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

è programmata a Brescia per i giorni compresi tra il 12 e il 15 aprile 2003 la rassegna armiera Exa;

tale mostra d'armi si colloca in un periodo nel quale incombe sul mondo il pericolo di una nuova terribile guerra nei confronti dell'Iraq;

l'orientamento dell'ampia maggioranza della popolazione italiana è in ogni caso contrario alla guerra, così come è stato rilevato da tutti i numerosi sondaggi effettuati negli ultimi tempi e come si evince nettamente dalle sempre più frequenti e partecipate manifestazioni popolari a favore della pace;

lo svolgimento della mostra di armi può apparire quindi un atto provocatorio nei confronti dei sentimenti di pace che animano il popolo italiano e potrebbe quindi acuire un già esistente stato di tensione tra la popolazione –:

se il Ministro non ritenga fortemente inopportuno lo svolgimento di una mostra armiera in un periodo in cui incombe sul mondo il pericolo di una terribile guerra. (3-02072)

GRILLINI, ZANOTTI, GRIGNAFFINI, SABATTINI e GRANDI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

il Comune di Bologna si avvale di volontari, denominati « assistenti civici », per vigilare contro fenomeni di degrado urbano negli spazi pubblici, come parchi, giardini, luoghi prossimi alle scuole eccetera;

tra questi volontari si contano diversi esponenti degli organismi locali di Forza Nuova;

la selezione degli « assistenti civici », nonché i limiti della loro azione e della loro responsabilità e le finalità di questa attività di vigilanza non avvengono o non sono definiti secondo criteri trasparenti e formalizzati. Non esiste alcun regolamento scritto che disciplini tale attività;

l'accettazione degli aderenti a Forza Nuova nel ruolo di « assistenti civici » è avvenuta tramite una convenzione del Comune con un'associazione « Natura e Gioventù », che appare strettamente legata a Forza Nuova, contando tra i suoi 19 volontari numerosi iscritti al partito di estrema destra;

il Comune ha versato, a titolo di rimborso spese, 2.300 euro per il 2002 e 8.000 per il 2003 alla suddetta associazione « Natura e Gioventù »;

il Ministro Pisanu, ha dichiarato il 14 gennaio scorso, rispondendo ad una interrogazione a risposta immediata alla Camera ad un'interrogazione di Luciano Violante, che Forza Nuova pratica « forme di illegalità politica diffusa ... (che) non possono essere più a lungo tollerate » e che « Resta alta l'attenzione su Forza Nuova » da parte del Ministero. Ha anche rilevato che Forza Nuova ha compiuto « gesti che, anche quando hanno solamente carattere dimostrativo e non producono danni rilevanti, sono comunque espressione di metodi violenti, che puntano a condizionare la normale dialettica democratica e, conseguentemente, a degradare i rapporti civili » –:

se non ritenga pericoloso per l'ordine pubblico l'impiego come assistenti civici di aderenti e – soprattutto – di dirigenti del movimento forza Nuova. (3-02073)