

nistero di giustizia per il finanziamento. Ad oggi non è pervenuta nessuna risposta —:

se non intenda chiarire la situazione rendendo operativo il finanziamento del progetto, qualora la struttura mantenga la attuale destinazione carceraria e in caso contrario se non ritenga di rendere il manufatto nelle disponibilità della amministrazione comunale la quale ne valuterà la destinazione con relativi oneri finanziari a proprio carico. (5-03048)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

con la cancellazione del volo Roma-Crotone del 24 febbraio e del volo Crotone-Roma del 25 febbraio 2004 la compagnia Alitalia ha utilizzato la dote di cancellazioni per motivi ascrivibili alla stessa, così come previsto dal regolamento degli oneri di servizio pubblico;

tale cancellazione, che rientra quindi nei motivi tecnici e non in quelli meteo come adottati dalla compagnia di bandiera, va ad aggiungersi alla soppressione di una serie di voli in partenza e in arrivo presso l'aeroporto Sant'Anna di Crotone, creando allarme e forti disagi nell'utenza del trasporto aereo;

l'appalto per gli oneri di servizio pubblico prevede che per motivi ascrivibili alla compagnia non possa essere cancellato più dell'1 per cento dei voli previsti, aliquota già consumata dall'Alitalia e quindi ulteriori cancellazioni di tale tipo comporterebbero l'applicazione della penale stabilita dall'Enac;

l'Alitalia ha già inserito nei piani operativi, a partire dal 28 febbraio e fino ad aprile, l'applicazione di tariffe scontate,

addirittura più vantaggiose, per un numero limitato di posti « non onerati » (41 da Crotone per Milano e 70 da Crotone per Roma);

se da un lato la compagnia di bandiera applica tariffe promozionali per i posti « non onerati », dall'altro continua ad utilizzare le condizioni meteo come strumento per cancellare voli, riducendo il traffico sull'aeroporto Sant'Anna e trasferendo i passeggeri sullo scalo lametino dove due collegamenti sono accorpati in un solo volo;

mentre l'aeroporto Sant'Anna sembra essere un « peso » per la compagnia di bandiera Alitalia che ha appaltato i collegamenti sovvenzionati con gli oneri di servizio pubblico, altrettanto non può dirsi per le compagnie aeree che effettuano voli *charter*, dal momento che la società di gestione dello scalo aereo crotoneese ha raggiunto accordi per non meno di 200 voli *charter* che opereranno sul Sant'Anna da aprile a settembre;

si tratta di una cifra considerevole che, spalmata su tutto il periodo, rappresenta quasi un altro collegamento al giorno e contribuisce a trasferire nel territorio qualche migliaio di turisti per trascorrervi le vacanze, allungando la stagione estiva e favorendo il coefficiente di riempimento delle strutture alberghiere abituate a lavorare con i turisti in periodo di solo cento giorni scarsi;

l'aeroporto di Crotone, oltre alla strada statale 106 che non è facilmente percorribile ed è ad alto rischio di incidenti stradali, è l'unico mezzo per consentire alle zone interne ed impervie del territorio di uscire dall'isolamento e collegarle con il resto della regione e della penisola —:

quali iniziative si intenda adottare affinché, nonostante la precaria situazione in cui versa la compagnia di bandiera, non sia proprio l'aeroporto Sant'Anna a dover scontare le conseguenze della crisi dell'Alitalia che per tale scalo riceve dallo Stato il contributo per gli oneri di servizio;

quali interventi intenda intraprendere per evitare che la continua soppressione di voli da e per l'aeroporto di Crotone possa arrecare forti disagi agli utenti e faccia ricadere lo scalo nella precarietà dalla quale si pensava di uscire con collegamenti stabili e senza oneri per la società di gestione.

(2-01144)

« Dorina Bianchi ».

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'imminente consiglio di amministrazione dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) dovrebbe formalizzare l'aumento dell'età pensionabile per i piloti da 60 a 65 anni, secondo quanto riportato dagli organi di stampa (per tutti, « *Il Sole-24 Ore* » di mercoledì 17 marzo 2004 alla pagina 16);

secondo il presidente dell'ENAC Vito Riggio la deliberazione consente al nostro Paese di allinearsi alla precisa richiesta proveniente dall'Europa che da tempo sollecitava Italia, Francia, Croazia e Portogallo ad adeguarsi alla normativa comunitaria (JAR) che prevede, appunto, l'età pensionabile dei piloti a 65 anni:

si è subito fatta sentire la protesta dell'Anpac che attribuisce alla questione dell'età pensionabile un profilo afferente alla sicurezza del trasporto aereo:

secondo tale particolare visione del problema sarebbe significativo il fatto che negli Stati Uniti d'America, al contrario, a partire dal 1999 l'età pensionabile dei piloti sarebbe passata dai 65 anni ai 60 anni;

L'Anpac inoltre, prospettando i profili negativi della decisione che l'ENAC si accinge ad assumere rivela che, secondo uno studio della *Flight safety foundation*, l'indice di mortalità medio dei piloti è di 61 anni —:

se non si ritenga di dover approfondire il complesso di perplessità e di critiche avanzate dall'Anpac sotto il profilo dell'incidenza dell'aumento dell'età pensionabile dei piloti sui livelli di sicurezza del trasporto aereo, tenuto altresì conto del carattere particolarmente usurante del lavoro del pilota. (3-03245)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la legge finanziaria 2004, all'articolo 4, comma 177, prevede che i limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato per mutui o altre operazioni finanziarie « sono da intendere quale concorso dello Stato al pagamento di una quota degli oneri derivanti ». Tale quota deve essere stabilita con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro interessato al finanziamento. La disposizione ha effetto per tutti i mutui stipulati dopo il 1° gennaio 2004;

l'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) sulla base delle leggi nn. 139 del 1992, 135 del 1997, 194 del 1998 e 166 del 2002 che dispongono finanziamenti per le infrastrutture aeroportuali, ha provveduto a stipulare apposite convenzioni con i gestori aeroportuali destinatari dei relativi finanziamenti;

la provvista dei fondi da parte dei gestori aeroportuali che hanno sottoscritto le convenzioni viene attuata, come previsto dalle stesse leggi di finanziamento, con la stipula di contratti di mutuo con istituti bancari individuati a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica;

al momento risultano ancora da stipulare contratti di mutuo per complessivi

euro 86.248.302,15. Tra questi mutui rientrano in particolare i finanziamenti a favore degli aeroporti di Bologna per euro 32.536.784,64 (l'importo è comprensivo della quota capitale e di quella interessi), di Roma Fiumicino per euro 36.151.982,94, nonché quelli di Perugia e di Foligno per complessivi euro 7.746.853,47;

per effetto di quanto disposto dalla finanziaria 2004 l'Ente, pur avendo già sottoscritto con le società interessate convenzioni che prevedono il finanziamento del 100 per cento dei progetti da realizzare, è nella impossibilità di fornire le garanzie necessarie a procedere alla stipula dei relativi contratti di mutuo, mancando il decreto ministeriale di determinazione della quota di finanziamento da porre a carico del bilancio dello Stato;

ciò colpisce duramente gli aeroporti di Bologna, di Roma-Fiumicino, di Perugia e di Foligno, con conseguente blocco dei lavori infrastrutturali peraltro inseriti negli accordi di programma stipulati dal Governo centrale con le regioni interessate e impedisce di usare fondi già stanziati nel 1998 —;

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative intende attuare per superare tali ostacoli che penalizzano il trasporto aereo nazionale e le comunità di Bologna, Roma e umbre. (5-03049)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

MASTELLA, CUSUMANO, ACQUARONE, DE FRANCISCIS, MAZZUCA POGGIOLINI, MONTECUOLLO, OSTILLO, LUIGI PEPE e POTENZA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

una ragazza di soli quattordici anni, Annalisa Durante, ha perso la vita perché coinvolta per errore in un agguato di

camorra nel quartiere di Forcella a Napoli avvenuto la notte del 27 marzo 2004 —:

quale sia la situazione della criminalità a Napoli e nell'intera Campania;

come lo Stato sia in grado di tutelare l'incolumità dei cittadini vista la recrudescenza di numerosi atti e omicidi riconducibili alla malavita organizzata;

quali misure intenda adottare per garantire sicurezza e vivibilità a Napoli e nell'*hinterland* campano. (4-09574)

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

in seguito ai trasferimenti e alle nuove assegnazioni del Dipartimento della Pubblica Sicurezza che hanno interessato in questo periodo oltre 3.000 operatori in tutto il territorio nazionale, la Questura di Trieste lamenta la diminuzione e il non completo soddisfacimento del *turn-over*: con 11 operatori in uscita e solo 9 in entrata infatti, non solo non si è acquisito personale, mancante già da prima, ma anzi esso è stato ulteriormente ridotto;

la città del governo della Regione — già teatro di grandi eventi internazionali, sede dell'Ince (Iniziativa Centro Europea) e candidata al prossimo Expo — situata in una zona nevralgica di confine, è caratterizzata dal passaggio di grandi traffici illeciti; anche l'immigrazione — regolare e clandestina — con flussi di persone che vanno costantemente monitorati, rendono questo particolare territorio necessitante di un potenziamento di personale e mezzi;

la segreteria provinciale di Trieste del SIULP (Sindacato Italiano Unitario Lavoratori Polizia) ha recentemente lamentato anche la cronica insufficienza di mezzi strutturali, in particolare la carenza di autoveicoli che causa una regolare e costante soppressione dei servizi di controllo del territorio creando situazioni paradossali in cui spesso, quando il personale è