

comunicazione dal tribunale danese che gli vieterebbe di vedere sua figlia per i prossimi due anni —:

se il Ministro non ritenga opportuno appurare ed approfondire le ragioni per i gravissimi ritardi che si registrano nella trattazione di questo caso innanzi ai Tribunali italiani, soprattutto in considerazione della delicatezza della vicenda che vede coinvolto l'equilibrio psico-fisico e mentale di una bambina di soli otto anni. (4-12815)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanze urgenti  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 18 del 1999, recependo la direttiva comunitaria in materia di libera concorrenza negli scali aeroportuali, ha liberalizzato l'espletamento dell'attività di assistenza a terzi sugli aeroporti italiani;

l'articolo 13 del suddetto decreto subordina all'attività di verifica dell'ENAC l'attestazione di idoneità dei prestatori di assistenza a terra;

il Consorzio PAE-MAS, in data 2 maggio 2003 e 12 maggio 2004, — ai fini del rilascio delle attestazioni di idoneità sull'aeroporto di Palermo — ha assunto l'impegno di rispettare quanto previsto dagli artt. 13 e 14 del decreto legislativo 18 del 1999 in materia di protezione sociale e di contratto di lavoro dei dipendenti delle aziende di gestione aeroportuale;

l'ENAC, con nota prot. n. 421543 del 3 giugno 2004, ha dichiarato concluso l'*iter* per il rilascio delle attestazioni di idoneità

a favore del Consorzio PAE-MAS, sulla base della documentazione presentata e di quanto dallo stesso dichiarato;

l'ENAC, con successiva nota prot. n. 421669 del 17 giugno 2004, ha condizionato l'attivazione dei servizi di assistenza a terra alle verifiche della Direzione di Circostrizione Aeroportuale di Palermo, sull'« intervenuto rispetto degli impegni assunti in sede di istanza »;

l'ENAC-Direzione di Circostrizione Aeroportuale di Palermo, con nota prot. n. 4/3836 del 25 giugno 2004, effettuate le verifiche di competenza, ha consentito al Consorzio PAE-MAS l'attivazione dei servizi di assistenza a terra a condizione, tra l'altro, che il detto Consorzio provvedesse entro « il termine massimo di 30 giorni » ad adeguare i rapporti contrattuali a quanto previsto dalle disposizioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 18 del 1999, nonchè agli impegni assunti in sede di istanza, e ciò in palese contrasto con la prescrizione della nota dell'ENAC prot. n. 421669 del 17 giugno 2004, secondo la quale la Direzione di Circostrizione avrebbe dovuto verificare « l'intervenuto rispetto degli impegni assunti in sede di istanza », compresi quelli di legge;

nel frattempo il Consorzio PAE-MAS ha avviato regolarmente la sua attività, stipulando contratti di assistenza a terra sull'Aeroporto di Palermo con le Compagnie Wind-Jet e Volare (quest'ultimo poi risolto), entrambe in precedenza assistite dalla GESAP, società di gestione dell'Aeroporto di Palermo;

la GESAP, nonostante fosse spirato il termine massimo dei 30 giorni concesso, preso atto dell'omessa sospensione dell'attività del Consorzio PAE-MAS da parte dell'ENAC, con nota prot. n. 104958 del 27 settembre 2004 ha chiesto di conoscere le determinazioni dell'ENAC, sottolineando come la permanenza di tale situazione di *dumping* salariale, in palese violazione di legge, avrebbe determinato ricadute negative sulle potenzialità di crescita della stessa società, anche dal punto di vista occupazionale;

l'ENAC-Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Palermo, con nota prot. n. 4/5745 del 4 ottobre 2004, sebbene fosse spirato da oltre 2 mesi il termine fissato dalla stessa il 25 giugno, comunicava alla GESAP che erano ancora « in corso le azioni di vigilanza e verifica per il mantenimento dei requisiti di idoneità da parte del Consorzio PAE-MAS, ai sensi del decreto legislativo 18 del 1999, in relazione anche alle posizioni contrattuali vigenti con il personale dipendente », nonostante detti requisiti avrebbero dovuto essere verificati preliminarmente al rilascio dell'attestazione di idoneità;

risulta agli interpellanti che l'ENAC-Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Palermo, con nota prot. n. 4/6034 del 20 ottobre 2004 ha comunicato alla GESAP che il Consorzio PAE-MAS, piuttosto che adeguarsi a quanto aveva autocertificato in sede di istruttoria, aveva presentato ricorso al TAR per il riconoscimento della legittimità di applicazione di CCNL diverso da quello delle società di gestione, in violazione di quanto previsto dall'articolo 13 del decreto legislativo 18 del 1999;

la GESAP con nota prot. n. 105892 del 22 ottobre 2004, ha contestato la legittimità dell'operatività del Consorzio PAE-MAS, tale da falsare le condizioni di concorrenza sull'Aeroporto di Palermo, integrando una condotta rilevante per gli effetti della legge n. 287 del 1990 e dell'articolo 2598, comma 1, n.3, codice civile, ed ha invitato pertanto l'ENAC-Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Palermo ad attivare i propri poteri di intervento e sospensione;

l'ENAC-Direzione di Circoscrizione Aeroportuale di Palermo, con nota prot. n. 4/6261 del 29 ottobre 2004, ad oltre 4 mesi dal termine dato di 30 giorni, in riscontro alla richiesta avanzata dalla GESAP di sospensione dell'attività del Consorzio PAE-MAS, ha rimandato l'argomento — « per una più compiuta valutazione » — all'Area Gestioni Aeroportuali dell'ENAC, invitando quest'ultima a far conoscere le proprie determinazioni;

la GESAP, con nota prot. n. 106195 del 2 novembre 2004, ha invitato il Dipartimento Economia dell'ENAC a definire con urgenza la questione onde « evitare il permanere di situazioni incompatibili con il processo di liberalizzazione del settore dei servizi aeroportuali e di assistenza a terra », come già indicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 3300 dell'8 ottobre 2004, con riferimento al mancato rispetto dell'adeguamento del massimale unico per sinistro da parte del Consorzio PAE-MAS;

risulta agli interpellanti che il Dipartimento Economia dell'ENAC, con nota prot. n. 3171 del 30 novembre 2004, riconoscendo, ad oltre cinque mesi dall'inizio dell'attività, illegittimo il comportamento del Consorzio PAE-MAS che ha comunque, continuato ad operare regolarmente sull'Aeroporto di Palermo, ha diffidato lo stesso consorzio a dare seguito entro 15 giorni « agli adempimenti più volte richiesti che costituiscono presupposti normativamente previsti per il rilascio e mantenimento degli attestati di idoneità e condizione per l'espletamento delle attività di assistenza a terra »;

il Consorzio PAE-MAS nel frattempo ha ampliato la sua operatività sull'Aeroporto di Palermo, arrivando ad una quota di mercato di quasi il cinquanta per cento grazie alla acquisizione del contratto di assistenza a terra della compagnia Meridiana, in precedenza assistita dalla GESAP;

il Dipartimento Economia dell'ENAC, con nota prot. n. 420086 del 14 gennaio 2005, a seguito di una riunione organizzata il 10 gennaio « per verificare gli adempimenti ancora occorrenti ed i tempi necessari per ricondurre la situazione di PAE-MAS a quanto prescritta dalle vigenti disposizioni ed agli impegni assunti dalla stessa », avendo ribadito la necessità di provvedere alla regolarizzazione della situazione, ha concesso al Consorzio PAE-MAS un ulteriore termine del 1° febbraio 2005, e cioè di oltre 7 mesi rispetto al primo termine stabilito;

la summenzionata situazione ha determinato un grave danno economico alla GESAP, Società di Gestione dell'Aeroporto di Palermo, che ha perduto oltre la metà della propria operatività in favore del Consorzio PAE-MAS cui è stato consentito di operare, nonostante i continui appelli, in situazione di illegittimità e di *dumping* salariale;

la GESAP, per effetto del vistoso ridimensionamento della propria attività, sta attivando processi di riorganizzazione interna e di modifica di modello organizzativo, al fine di assorbire il personale in eccesso ed in occasione della prossima Pasqua e degli altri picchi di operatività, non potrà rinnovare contratti con circa 70 lavoratori stagionali, in parte a tempo determinato ed in parte interinali, tutti altamente formati e di lunga esperienza nel settore;

il Consorzio PAE-MAS, nonostante in data 2 maggio 2003 e 12 maggio 2004, abbia assunto l'impegno — ai fini del rilascio delle attestazioni di idoneità sull'aeroporto di Palermo — di rispettare quanto previsto dall'articolo 14 del decreto legislativo 18 del 1999 in materia di protezione sociale, non intende assorbire parte del personale già specializzato ed operativo sull'Aeroporto di Palermo, preferendo invece secondo quanto risulta agli interpellanti, procedere con ulteriori assunzioni di lavoratori senza alcuna esperienza;

tale atteggiamento, oltre che esasperare le tensioni sociali sull'aeroporto di Palermo, rischia di creare gravi problemi alla sua operatività, anche in termini di *safety* aeroportuale, per l'immissione di numerosi addetti privi di alcuna specializzazione, a scapito di quelli già professionalizzati —:

per quali motivi:

l'ENAC, nonostante abbia attestato in più occasioni che « gli adempimenti più volte richiesti costituiscono presupposti normativamente previsti per il rilascio e mantenimento degli attestati di idoneità e

condizione per l'espletamento delle attività di assistenza a terra », abbia rilasciato l'attestazione di idoneità al Consorzio PAE-MAS che non rispettava tali adempimenti al momento dell'avvio dell'operatività;

l'ENAC-Direzione di Circostrizione Aeroportuale di Palermo, che avrebbe dovuto verificare sull'« intervenuto rispetto degli impegni assunti in sede di istanza », abbia piuttosto consentito al Consorzio PAE-MAS di attivare i servizi di assistenza a terra, tuttavia a condizione, tra l'altro, che il detto Consorzio provvedesse entro « Il termine massimo di 30 giorni » ad adeguare i rapporti contrattuali a quanto previsto dalle disposizioni di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 18 del 1999, nonché agli impegni assunti in sede di istanza;

l'ENAC e l'ENAC-Direzione di Circostrizione Aeroportuale di Palermo, preso atto del mancato adeguamento del Consorzio PAE-MAS, abbiamo continuato a concedere proroghe per consentire l'adeguamento a quei « presupposti per il rilascio e mantenimento degli attestati di idoneità e condizione per l'espletamento delle attività di assistenza a terra »;

l'ENAC non abbia revocato l'attestato di idoneità al Consorzio PAE-MAS, concesso sull'errato presupposto che lo stesso avrebbe applicato successivamente la legge;

l'ENAC, nonostante il termine concesso al Consorzio PAE-MAS per adeguarsi alla legge entro il 25 luglio 2004, ancora il 10 gennaio 2005 abbia organizzato una riunione « per verificare gli adempimenti ancora occorrenti ed i tempi necessari per ricondurre la situazione di PAE-MAS a quanto prescritto dalle vigenti disposizioni ed agli impegni assunti dalla stessa », concedendo un'ulteriore scadenza al 1° febbraio 2005;

se l'ENAC, qualora il Consorzio PAE-MAS prosegua la sua attività di prestatore di servizi a terra sull'Aeroporto di Palermo, perdurando tale situazione di ille-

gittimità, intenda imporre alla stessa l'assunzione, anche in parte, del personale a tempo determinato e/o interinale della GESAP, già formato e specializzato, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 18 del 1999;

se l'ENAC - Direzione di Circostruzione Aeroportuale di Palermo, in presenza della rilevante attività acquisita dal Consorzio PAE-MAS sull'Aeroporto di Palermo, abbia effettuato tutte le necessarie verifiche sugli addetti, sui mezzi e sull'organizzazione, tali da garantire i servizi all'utenza assistita sull'Aeroporto di Palermo, nonché le condizioni standard di *safety* sull'*air side*.

(2-01455) « Antonio Leone, Fallica, Mauro, Germanà, Floresta, Baia-monte, Amato, Mormino, Misuraca, Marinello, Giudice, Gazzara, Grimaldi, Stagno d'Alcontres ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

le proteste dei pendolari hanno denunciato le deficienze strutturali della rete ferroviaria laziale con particolare riferimento alle direttrici per Viterbo, Tivoli, Castelli, Nettuno;

la recente tragedia ferroviaria ha riportato all'attenzione dell'opinione pubblica l'arretratezza strutturale e tecnologica della rete ferroviaria con particolare riferimento alle linee a binario unico;

nel territorio della regione Lazio l'azienda FS ha elaborato un programma strategico di ammodernamento e sviluppo delle infrastrutture che è stato realizzato in parte, con risultati molto positivi sul lato della domanda che è aumentata del 95 per cento tra il 1993 ed il 2001;

i governi precedenti hanno sostenuto l'attuazione del suddetto programma con investimenti cospicui che hanno permesso di realizzare opere per circa 300 milioni di euro l'anno fino al 2001 mentre l'attuale

governo ha limitato i fondi a disposizione, fino a ridurre l'investimento in attuazione al livello di 70 milioni di euro, secondo la fonte della Regione Lazio ormai pienamente competente nell'amministrazione delle procedure di gestione del servizio in seguito ai poteri conferiti con la riforma del titolo V della Costituzione;

l'unica opera in via di realizzazione in questo momento nella regione è la galleria tra la stazione Trastevere e S. Pietro, iniziata nell'anno 2000, oltre ai cantieri dell'alta velocità e alle opere connesse;

gli interpellanti non comprendono come l'attuale governo, che a parole si è detto sempre desideroso di attuare le opere pubbliche, non sia ancora riuscito ad avviare neppure una nuova opera ferroviaria nell'intero territorio regionale, dopo quasi quattro anni di tempo spesi a modificare le leggi del settore;

in particolare sono a tutt'oggi senza finanziamento opere decisive per la mobilità dei pendolari e per le quali le strutture tecniche di FS hanno da tempo avviato le necessarie progettazioni: il raddoppio da Cesano a Bracciano, il potenziamento della fr1 da Monterotondo a Fiumicino, con nuove opere a Casilino e Ostiense, la trasformazione delle linee dei Castelli (Albano, Velletri e Frascati), la realizzazione di nuove stazioni a cominciare da quella di Pigneto di scambio con la linea C, ammodernamento delle tecnologie e degli apparati di segnalazione eccetera;

l'unico finanziamento disponibile, 105 milioni di euro per il raddoppio della Lunghezza-Guidonia, non può ancora essere impegnato a causa dei ritardi per il rilascio del VIA da parte della Regione Lazio;

la stessa Regione Lazio tiene bloccati finanziamenti per 241 milioni di euro, assegnati dallo Stato nel 2000, per le ferrovie ex-concesse, i quali, in base all'accordo di programma siglato dalla Regione con il Ministero competente, dove-

vano essere impegnati per l'acquisto dei treni sulla Roma-Lido, l'eliminazione dei passaggi a livello sulla Roma-Nord e per la nuova stazione di Flaminio, il potenziamento della Roma-Pantano;

allo stato dell'arte l'unico finanziamento pubblico disponibile per il potenziamento del trasporto ferroviario è quello della Provincia di Roma che ha impegnato 50 milioni di euro per l'acquisto di 11 nuovi treni, pur non avendo diretta competenza sulla gestione del trasporto ferroviario, ma avendo molto a cuore la condizione dei pendolari;

secondo gli interpellanti è intollerabile tenere bloccati oppure far mancare i finanziamenti al servizio di trasporto ferroviario che ha tanto bisogno di una opera continuativa di sviluppo e di ammodernamento —:

quali siano i motivi che hanno determinato la paralisi degli interventi strutturali pianificati e progettati da FS sulla rete regionale;

se intendano adottare iniziative volte a porre riparo alla suddetta situazione trovando nuove risorse finanziarie per l'attivazione almeno dei progetti più urgenti relativi alla sicurezza;

se ritenga di dover sollecitare la Regione Lazio affinché si sblocchi almeno il finanziamento disponibile per il raddoppio della Lunghezza Guidonia, nonché chiedere alla medesima di impegnare i finanziamenti già disponibili per le ex ferrovie concesse (Roma Lido, Roma Nord, Roma Pantano) e, in caso negativo se non sia il caso di revocare i suddetti finanziamenti.

(2-01456) « Tocci, Raffaldini, Albonetti, Pisa, Maura Cossutta, Rughia, Angioni, Roberto Barbieri, Benvenuto, Bettini, Giovanni Bianchi, Bova, Caldarola, Ceremigna, Ciani, Coluccini, Di Serio D'Antona, Duilio, Gentiloni Silveri, Giachetti, Giulietti, Tonino Loddo, Lolli, Lucà, Lucidi, Lusetti, Milana, Nigra, Pa-

setto, Rocchi, Ruta, Sciacca, Volpini, Amici, Battaglia, Cento, Cialente, Galeazzi, Intini, Russo Spena, Villetti ».

*Interrogazione a risposta immediata:*

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

l'articolo 52, comma 35, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, ha previsto che il Ministro interrogato disponesse con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati fra lo scalo aeroportuale di Crotone e i principali aeroporti nazionali, in conformità all'articolo 4 del regolamento n. 2408 del 1992 del Consiglio dell'Unione europea, che consente di sovvenzionare con risorse pubbliche alcuni collegamenti aeroportuali per sostenere sia lo sviluppo del traffico aereo, sia l'economia delle aree più svantaggiate;

con decreto 19 novembre 2002 del Ministro interrogato, i servizi aerei di linea effettuati sulle rotte Crotone-Roma e viceversa e Crotone-Roma e viceversa sono stati sottoposti ad onere di servizio pubblico secondo le modalità indicate nell'allegato al decreto medesimo, che definisce i contenuti dell'onere in relazione al numero di frequenze minime dei voli, agli orari, ai livelli tariffari, ai tipi di aeromobili utilizzabili e alla capacità di offerta, alla continuità dei servizi;

i collegamenti convenzionati con gli oneri di servizio tra l'aeroporto crotone e le città di Milano e Roma sono state appaltate dalla compagnia Alitalia;

allo stato attuale esiste un volo giornaliero per Roma con partenza da Crotone al mattino e rientro alla sera ed il collegamento è effettuato con *Md* 80 da 131 posti;

a decorrere dal mese di ottobre 2004 l'Alitalia ha provveduto al cambiamento del tipo di aeromobile utilizzato in tale tratta, sostituendo il *jet* con aereo a turbo elica *Atr* 72 da 66 posti, motivando tale

scelta con il fatto che il traffico esistente sulla rotta Crotone-Roma non è adeguato al tipo di aeromobile usato;

questa decisione contravviene a quanto contenuto nell'allegato al decreto ministeriale del 19 novembre 2002 in termini di aeromobili utilizzabili e di capacità offerta, in quanto dispone che « gli aeromobili impiegati sulla rotta Crotone-Roma e viceversa nel periodo dal 16 settembre al 14 giugno dovranno fornire una capacità minima di 70 posti, nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre e nei 15 e 5 giorni rispettivamente delle festività natalizie e pasquali una capacità minima di 140 posti; in alternativa, potranno essere utilizzati aeromobili di capacità diversa, a condizione che nelle fasce garantite sia assicurata, anche attraverso un'implementazione delle frequenze, una capacità equivalente su base annua »;

l'utilizzo del nuovo tipo di aeromobile ha creato, altresì, notevoli disagi agli utenti, sia in termini di qualità del servizio offerto, sia in termini di tempo impiegato, a causa della lentezza dell'aereo e del rischio di perdita di coincidenze con altri voli;

si apprende, inoltre, che la compagnia Alitalia ha dato disdetta del contratto con l'aeroporto di Crotone a far data dal mese di marzo 2005;

il motivo della richiesta del sovvenzionamento dei principali collegamenti con lo scalo di Crotone mediante gli oneri di servizio pubblico era quello di sviluppare e rilanciare tale aeroporto e rendere più accessibile e conveniente l'uso del trasporto aereo in un territorio che da tempo soffre di carenze negli altri mezzi di trasporto, siano essi su gomma o su ferro, dal momento che la strada statale n. 106 è ad alto rischio di incidenti stradali e da tempo attende un ammodernamento e la ferrovia esistente è a binario unico e vi transitano motrici a gasolio —

per quali motivi non sia stato ancora indetto dall'Enac un bando per trovare al più presto una nuova compagnia che operi

nello scalo crotonese e quali iniziative intenda adottare affinché vengano utilizzati in maniera più efficace gli oneri di servizio pubblico, al fine di rendere più efficienti i servizi offerti dall'aeroporto di Crotone a tutto il bacino d'utenza che gravita sulla costiera ionica, fortemente penalizzato dalla mancanza di collegamenti stradali e ferroviari adeguati.

(3-04179)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la stampa nazionale ha dato ampio risalto alla originale ed importante iniziativa del Sindaco di Varallo Sesia, in provincia di Vercelli, Gianluca Buonanno (cfr. *Il Giornale* di sabato 5 febbraio 2005 alla pagina 20);

il Sindaco ha deliberato di concedere un contributo di 100 euro a tutti i cittadini diciottenni che intendono conseguire la patente di guida ed un ulteriore « bonus » di 50 euro se avranno trascorso un certo periodo da « patentati » senza perdere punti;

l'iniziativa appare certamente meritevole di attenzione in quanto introduce un forte interessamento dell'ente locale al conseguimento della patente di guida e soprattutto all'educazione dei giovani al volante, per favorire la sicurezza delle persone ed il corretto utilizzo della vettura anche in aree urbane —

se, muovendo dall'iniziativa del Sindaco di Varallo Sesia (Vercelli), non ritenga di sensibilizzare i Comuni italiani, di concerto con il Ministro dell'Interno e con l'Associazione Nazionale Comuni d'Italia (ANCI), per farli partecipare concretamente e costruttivamente all'importante appuntamento del conseguimento della patente di guida da parte dei giovani ed alla valutazione premiale per quei giovani

che non perdono punti per la violazione delle norme del codice della strada.

(5-03930)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

la tabella analitica per Ministero relativa agli atti inviati ed agli atti attuati dall'inizio della XIV Legislatura alla data del 30 settembre 2004 indicano in 426 gli atti inviati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in 37 gli atti attuati, con una percentuale pari all'8,8 per cento;

secondo l'interrogante, il grado di attuazione non può essere considerato soddisfacente, tenuto conto della rilevanza delle funzioni assegnate al dicastero ed ai compiti cui deve presiedere, anche in ragione della più volte riaffermata volontà del Governo di ammodernare le strutture del Paese;

in particolare appare evidente che il dicastero ha ben operato avviando opere ed infrastrutture di rilevanza epocale per la vita e per il futuro dell'Italia, offrendo uno scossone ad un Paese fermo ormai da decenni senza che alcuno abbia sentito, sino ad oggi, l'esigenza di comprendere che l'Italia era strutturalmente inadeguata, tanto da far sì che si tenti, oggi, di addebitare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti le colpe di emergenze che derivano dalla pluridecennale incuria ed incapacità delle classi dirigenti;

proprio per tale ragione è legittimo richiedere un grande sforzo anche per la piena attuazione sia del programma di Governo (e su questo piano il dicastero è certamente in regola con gli impegni assunti), di grande caratura sotto il profilo di quelle infrastrutture che renderanno l'Italia protagonista nell'Italia che affronta le sfide della globalizzazione, sia degli atti inviati dalla Camera dei Deputati e che

sono comunque meritevoli della massima attenzione e degli sforzi del Governo per la loro attuazione —:

quali siano le ragioni, tecniche e/o finanziarie, che hanno sino ad oggi consentito l'attuazione di atti provenienti dalla Camera dei Deputati in misura pari all'8,8 per cento e, comunque, quali siano gli atti più significativi la cui attuazione è al momento in corso. (4-12813)

DI GIOIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

si è concluso pochi giorni fa, precisamente il 2 febbraio 2005 il dibattito in Aula sulle mozioni riguardanti i temi della criminalità e della sicurezza nella città di Foggia e nella sua provincia;

nel dibattito, non si è solo affrontato il tema della recrudescenza criminale nel territorio in oggetto, ma la necessità di rilanciare l'economia e lo sviluppo nell'intera area come indispensabile azione preventiva nei confronti di questi fenomeni;

tra i problemi più gravi che vive il territorio e che frena ogni ipotesi di sviluppo, vi è la mancanza di un sistema di trasporti efficaci ed efficienti, sia per le note carenze del sistema viario e ferroviario, che per la grave sottoutilizzazione del bacino portuale di Manfredonia e dell'aviostazione « Gino Lisa », strutture, queste ultime, estremamente importanti per sostenere un'efficace integrazione del tessuto produttivo provinciale sui mercati nazionali ed esteri;

in questa situazione, costellata dalla continua chiusura di piccole e medie imprese, sono da registrarsi:

a) la decisione di Trenitalia, dopo le polemiche e le lotte dei pendolari sulla linea Milano-Torino, di fornire un servizio più efficiente incrementando il lavoro e la

produzione, tra l'altro, presso lo stabilimento manutentivo UTMR di Foggia, ma, allo stesso tempo, di bloccare le previste nuove cinquanta assunzioni poiché i nuovi carichi di lavoro dovrebbero essere assorbiti dai trenta dipendenti del magazzino di Borgo Cervaro, avviato verso una lenta e inesorabile chiusura;

b) la decisione, che sembrerebbe ormai prossima, di sottrarre la produzione delle targhe per ciclomotori allo stabilimento dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato di Foggia, che produrrà altre conseguenze dannose per il territorio sia in termini produttivi che occupazionali;

tutto ciò, di là dagli impegni e delle parole spese durante il dibattito sulla situazione criminalità a Foggia, rischia di incrementare il senso di sfiducia nella popolazione locale e, nei fatti, è un ostacolo evidente a qualsiasi progetto di sviluppo —:

quando s'intenda individuare per la struttura portuale di Manfredonia, la relativa Autorità Portuale competente affinché siano date risposte concrete ai soggetti che si sono candidati per la gestione dei servizi portuali;

come s'intenda sostenere lo stabilimento dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato di Foggia, nel caso in cui fosse deciso di sottrarre allo stesso la produzione delle targhe per ciclomotori, affinché ciò non determini un calo produttivo e, di conseguenza, occupazionale;

se non si ritenga necessario convocare un tavolo fra le parti, affinché siano chiarite le decisioni prese da Trenitalia, a fronte degli impegni presi in precedenza di aumentare le unità produttive sul territorio, per quanto riguarda il futuro produttivo ed occupazionale nella provincia di Foggia. (4-12816)

\* \* \*

## INTERNO

*Interrogazione a risposta immediata:*

CIRO ALFANO e VOLONTÈ. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

è in corso di svolgimento presso l'Istituto per sovrintendenti e di perfezionamento per ispettori sito in Nettuno, istituto preposto esclusivamente alla formazione di tali figure professionali della polizia di Stato, il settimo corso per vice ispettori della polizia di Stato, iniziato il 9 dicembre 2003 a seguito del decreto ministeriale del 23 novembre 1999, con il quale si mettevano a concorso pubblico 640 posti per la qualifica sopra citata per il ruolo ispettori;

circa 400 dei frequentatori sono provenienti dalla vita civile, mentre gli altri sono già appartenenti ai vari ruoli della polizia di Stato, sia perché beneficiari delle riserve di posti previsti nel bando stesso, sia perché partecipanti senza i benefici suddetti;

gli allievi vice ispettori civili percepiscono 727,70 euro lordi mensili, non inclusive dei contributi di legge, in quanto il rapporto di impiego verrà perfezionato con la nomina, al termine del corso, a vice ispettore, previo superamento, dopo 18 mesi di corso, che terminerà l'8 giugno 2005, degli esami finali;

qualora per vari motivi (malattie, infortuni ed altro) gli allievi fossero nelle condizioni di non poter frequentare il corso per più di 90 giorni nell'arco della durata del corso (18 mesi), essi perderebbero ogni possibilità di proseguire il corso e verrebbero dimessi dallo stesso;

agli allievi dell'Arma dei carabinieri e della guardia di finanza, invece, nel caso in cui si verifici un superamento dei 90 giorni di assenza previsti, non viene precluso nulla, in quanto mantengono la loro occupazione lavorativa e, al verificarsi