

d'intesa per la realizzazione di un piano organico d'interventi a sostegno delle dinamiche di sviluppo regionale;

l'accordo ha durata biennale;

Sviluppo Italia Piemonte dichiara di ritenersi interlocutore privilegiato del processo di crescita territoriale;

vengono messe a disposizione del territorio regionale 50 milioni di euro sul Fondo Piemonte e altri 55 sul Fondo rotativo nazionale;

una serie di strumenti vengono o verranno utilizzati per la riqualificazione di aree di crisi occupazionali del torinese, del canavese, del biellese;

Sviluppo Italia ha già avviato in Piemonte 89 imprese con 9 milioni di euro d'investimento —:

perché le aree di crisi occupazionali non riguardano il cuneese che pure è in difficoltà;

delle 89 imprese « avviate » quante facciano parte della provincia di Cuneo;

posto che risulta che in Piemonte siano operativi due specifici strumenti destinati alle piccole, medie e grandi imprese (il fondo rotativo nazionale e il fondo nord ovest) quante siano state le iniziative in Provincia di Cuneo. (4-13091)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

in data 17 febbraio 2005 ha trovato applicazione, finalmente, la « Carta dei diritti dei passeggeri » degli aeromobili, efficace strumento che dovrebbe permettere a chi vola in Europa o dall'Europa — anche in compagnia *low cost* — di sop-

portare in modo più equo ritardi, rifiuti di imbarco, *overbooking*, perdita dei bagagli, e, a chi sia portatore di *handicap*, di essere trattato meglio sia a terra che in volo;

l'ammontare dei risarcimenti varia con la distanza del volo, nel senso che va da un minimo di 250 euro fino a 1.500 chilometri, a 400 euro fino a 3.000 chilometri ed a 600 euro per tratte più lunghe;

in caso di forti ritardi, il passeggero ha diritto a telefonate, pasti e bevande, e, se l'attesa supera le 5 ore, il passeggero può chiedere il rimborso del costo del biglietto;

l'indennità per i bagagli persi o danneggiati può arrivare fino a 1.200 euro;

è evidente che la « Carta dei diritti dei passeggeri » costringerà le compagnie aeree ad un maggior rispetto per i diritti dei passeggeri —:

quali iniziative intenda assumere per garantire la massima pubblicità e la corretta applicazione, in tutti gli aeroporti italiana, della « Carta dei diritti dei passeggeri » entrata in vigore il 17 febbraio 2005. (3-04227)

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

se corrisponda al vero che Alitalia affidi a trattativa privata la fornitura dei pasti che i passeggeri consumano a bordo degli aeromobili;

in caso affermativo, quale sia il costo unitario del pasto. (3-04231)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

in base a quanto riferito dal sottosegretario ai trasporti Paolo Mammola in sede di risposta il giorno 13 luglio 2004 alla interrogazione 5-03336 la superstrada

Potenza-Bari fa effettivamente parte del programma delle opere strategiche regolate dalla « legge Obiettivo » n. 443 del 2001 varato con la delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001;

per tale infrastruttura, di un costo stimato pari a 111 milioni di euro, sono programmate risorse per 14 milioni di euro a fronte di una disponibilità esistente di 38,7 milioni di euro;

il soggetto aggiudicatore dell'intervento sarebbe l'ANAS che avrebbe in base alle parole dell'esponente di Governo tempestivamente approntato il progetto preliminare per la consegna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché agli altri Ministeri interessati e alle regioni previa autorizzazione del proprio consiglio di amministrazione;

la consegna del progetto era prevista per il mese di ottobre 2004 e l'approvazione del CIPE dovrebbe avvenire secondo la tempistica definita dalla normativa vigente, entro il mese di maggio 2005;

nel mese di luglio 2004 l'ANAS aveva comunicato che erano in atto le procedure di gara per i servizi di supporto per la progettazione preliminare del tratto Potenza-Altamura —

considerata la rilevanza dell'infrastruttura se la tabella di marcia illustrata a suo tempo dal Governo sia stata rispettata e quali siano i tempi concreti di realizzazione della superstrada Potenza-Bari e le risorse definitivamente attribuite alla fondamentale infrastruttura.

(5-04004)

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

per fronteggiare il preoccupante incremento dei tassi d'inquinamento atmosferico e dei livelli di emissione di polveri sottili che sta sempre più attanagliando le nostre città, si sono registrate svariate misure adottate in maniera sempre crescente nella gran parte dei comuni italiani,

dall'individuazione di « zone a traffico limitato, all'introduzione della circolazione a targhe alterne e delle domeniche « a piedi », alle interdizioni totali ai mezzi non catalitici sino a provvedimenti più drastici quali il fermo amministrativo del traffico;

da qualche tempo alcune città, tra le quali Roma, varando le suddette ordinanze di limitazione per la circolazione stradale al fine di contenere e ridurre le emissioni nocive, hanno escluso da tali restrizioni le autovetture omologate — secondo le nuove direttive europee antinquinamento — con la dicitura *Euro 4* che quindi possono circolare senza limiti e sono anche libere dal blocco delle domeniche a piedi;

dal 2001 è infatti in vigore in Italia lo *standard Euro 3*, più restrittivo rispetto alla normativa *Euro 1* che ha imposto di fatto l'adozione del catalizzatore e alla sua evoluzione *Euro 2*, mentre dal 1° gennaio 2006 lo *standard* di riferimento sarà costituito dalla normativa *Euro 4*;

per verificare l'omologazione della propria autovettura in occasione dei provvedimenti antinquinamento occorre controllare la carta di circolazione (nel secondo riquadro del libretto, al punto V9) che riporta la sigla corrispondente alla direttiva che la vettura rispetta (le diciture principali sono: 91/441-93/53, 94/12-96/69-98/77, 98/69-98/77-rif. 98/96, 98/96B-98/77-rif. 98/96), cui immediatamente segue la lettera "A" se si tratta di un'automobile omologata *Euro 3*, la lettera « B » se la vettura appartiene alla categoria *Euro 4*;

accade però che l'indicazione della lettera « A » o « B », non essendo corredata dalla precisazione della più nota definizione *Euro 3* o *Euro 4*, risulti di difficile lettura;

al disorientamento riscontrato nei cittadini e testimoniato da richieste di chiarimento in materia che continuano a comparire su pubblicazioni specializzate e siti INTERNET, corrisponde la difficoltà

da parte delle forze dell'ordine di operare con celerità e nel modo più efficace i controlli;

ciò anche alla luce delle recenti dichiarazioni del Ministro dell'ambiente Matteoli che, considerato lo sfioramento del limite dei 35 giorni di inquinamento fissati dall'Unione europea riscontrato in diverse città venete, ha invitato i sindaci dei comuni interessati ad adottare provvedimenti straordinari tra cui le targhe alterne, il blocco parziale per le vetture più inquinanti ma anche — se necessario — il blocco totale per riportare i valori nella norma, provvedimenti che tornano a mettere in evidenza l'importanza di una corretta individuazione dell'omologazione della propria vettura da parte degli automobilisti —:

se il Governo intenda adottare iniziative affinché sulla carta di circolazione venga specificata conseguentemente anche la corrispondente dicitura di omologazione *Euro 3* o *Euro 4* chiarendo i dubbi degli automobilisti sull'appartenenza del proprio veicolo ad una determinata categoria e snellendo le pratiche di controllo;

se ritenga utile adottare iniziative volte a prevedere la predisposizione di un bollino che certifichi l'omologazione *Euro 4* similmente a come fatto in passato con il cosiddetto « bollino blu » rilasciato da officine autorizzate dai comuni stessi.

(5-04007)

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

la strada statale Regina è una strada che, costeggiando la sponda occidentale del lago di Como, permette i collegamenti tra Como e Colico;

la sicurezza stradale sull'intero tratto della Regina è demandata, ai sensi dell'articolo 12 del Codice della Strada, agli organi istituzionali preposti: Polizia, Cara-

binieri, Guardia di Finanza e ai nuclei di Polizia Locale per le rispettive competenze territoriali;

alcuni Comuni della provincia di Como siti nella del Breggia e del primo bacino del Lanio (Brienno, Carate Urio, Cernobbio, Laglio, Maglianico, Moltrasio), hanno perseguito, a partire della fine del 1999, l'intenzione di consorziarsi per la gestione unica del servizio di Polizia Municipale;

in passato, per evitare l'attraversamento di questi Comuni, l'Anas ha realizzato una strada parallela a mezza costa di scorrimento veloce con velocità sulla stessa pari a 70 Km/h per quasi tutta la sua lunghezza, soluzione ritenuta dai cittadini ottimale e che poi, successivamente, i vari comuni hanno modificato, creando piccole zone con velocità di 50 Km/h;

il consorzio Breggia Lario è Consorzio tra gli enti locali per l'esercizio di una funzione pubblica e, come tale, soggiace alla normativa degli Enti Locali, ovvero al Testo unico (decreto-legge n. 267 del 2000);

il Consorzio ha cominciato ad essere operativo su strada il mese di giugno 2003, benché già da maggio fossero attivi gli uffici dello stesso. Il territorio di sua competenza era di 11.200 chilometri di strada statale;

dalla sua costituzione, il Consorzio ha considerato come priorità, rispetto agli altri compiti a lui affidati e anche ai fini del suo bilancio, il controllo sistematico del breve tratto di strada di sua competenza con sistemi di controllo di velocità. Il Consorzio ha elevato, nel corso del 2004, ben 11.234 contravvenzioni (per una somma totale in contestazione prossima a un milione di euro), di cui ben 6.992 verbali nel corso del *week end* per eccesso di velocità, di cui la maggior parte fra i 59 ed i 70 km/h. —:

quale sia il giudizio del Ministro in relazione al ruolo svolto dal citato Consorzio e se non sia, il caso di verificare l'azione sanzionatoria attuata dallo stesso;

se non sia il caso di verificare l'adeguatezza dei limiti di velocità, attualmente in rigore su tutto il tratto stradale della statale Regina;

se non sia il caso di razionalizzare la segnaletica, anche orizzontale che, al momento, risulta incompleta e a tratti contraddittoria. (5-04008)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il 15 febbraio 2005 la direzione operativa di «Trenitalia Global Logistic», a firma del suo direttore Marco Manfredini, ha predisposto e comunicato alle sue strutture periferiche uno schema riorganizzativo delle stesse, con le indicazioni di direzione operativa;

nella individuazione e riorganizzazione territoriale delle funzioni operative la sede già definita «Stabilimento Bari», comprendente le regioni Puglia e Basilicata, viene ridimensionata ed accorpata alla più vasta «area adriatica» con sede referente Ancona;

le consolidate dimensioni del traffico merci, attivo nelle succitate regioni, non giustificerebbero tale accorpamento poiché esse interessano: la zona traffico intermodale Bari/Brindisi, Porto di Taranto, Polo chimico Brindisi, Siderurgia Bellavista, Traffico navale Indiacina/Porto di Taranto, Traffico Intermodale Evergreen Taranto, Traffico Fiat Melfi;

i dati di traffico rilevati nel 2004 nella attività dello Stabilimento di Bari ammontano ad oltre 191.000 carri movimentati, decisamente superiori a quelli di altre aree in via di organizzazione —:

se non ritenga opportuno intervenire, presso i soggetti interessati, affinché l'ordine di servizio relativo alla organizzazione di questa direzione operativa «Trenitalia Global Logistic» venga modificato in direzione di una ulteriore e

specificazione di rivalutazione dell'area ex Stabilimento di Bari con una diretta funzione operativa e di servizio, bloccando il processo di accorpamento *in itinere*. (4-13093)

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

il servizio FS Informa contava su 16 centri (Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Fortezza, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Trieste, Venezia, Verona) e gli operatori occupati erano oltre 100 su due turni, con orario al pubblico dalle 7 alle 21;

l'1 settembre 2004 la tariffa a carico del cliente che telefonava passava da 0,051 euro alla risposta a 0,30 euro e da 0,022 euro per ogni minuto di conversazione a 0,54 euro;

il giorno 23 dicembre 2004, senza alcun preavviso, veniva modificato il piano di istradamento delle telefonate indirizzandole prima ad un operatore automatico e poi ad un'eventuale operatore FS Informa, mentre un'opzione dedicata permetteva di parlare con un operatore di un non meglio identificato «Call center» di Roma;

il giorno 27 dicembre 2004 il responsabile Assistenza Clienti ordinava di procedere alla riduzione degli addetti di FS Informa;

nel giro di pochi giorni in quasi tutti i centri FS Informa veniva ridimensionato il personale;

il 12 gennaio 2005 le Segreterie nazionali FILT-FIT-UILT-SMA-UGL e ORSA inviavano ai dirigenti di Trenitalia e FS Spa una lettera, denunciando la grave violazione contrattuale. I sindacati denunciavano, inoltre, di aver appreso dal sito internet www.gare.trenitalia.it che la Società Trenitalia-Divisione Passeggeri aveva pubblicato un bando di gara, con scadenza 20 gennaio 2005, finalizzato all'appalto del servizio di Call Center per l'accesso di

informazione e biglietteria di Trenitalia mediante il numero unico nazionale 892021, mettendo, in questo modo, in serio pericolo il servizio di FS Informa svolto dal personale di Trenitalia. Inoltre segnalavano quanto lo scadimento della qualità di servizio e l'aumento di costi avessero procurato agli utenti, in questo breve lasso di tempo, notevoli disagi;

non è noto a che punto sia la gara e se questa preveda vincoli di capitolato: evitare l'assunzione di lavoratori precari e non qualificati e garantire professionalità e alta qualità del servizio;

il trasporto ferroviario è un « bene comune » non solo nella regolamentazione degli scioperi, ma anche quando si offrono servizi essenziali come l'informazione, a prezzi più contenuti degli attuali, che non hanno riscontro in nessun altro gestore di servizi —:

se non ritenga che i dirigenti di Trenitalia e FS Spa siano tenuti a discutere la riorganizzazione del servizio e la ricaduta sul fattore lavoro assieme alle organizzazioni sindacali;

se, vista l'importanza di questo servizio, soprattutto in relazione all'utenza, non sia opportuna la gestione diretta delle ferrovie piuttosto che di una ditta esterna. (4-13095)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

grande preoccupazione si è diffusa tra gli agenti ausiliari della Polizia di Stato, che provengono dai corsi 61°, 62°, 63°, 64° attualmente tutti in servizio o già impegnati a frequentare il corso per l'inquadramento in ruolo, che temono di

lasciare il servizio per l'impossibilità di essere immessi nell'organico degli effettivi;

se così fosse, circa 2.500 agenti si troverebbero nella drammatica situazione di non avere certezze per il futuro, ma non è solo un problema legato alla sicurezza del lavoro bensì riguarda anche un aspetto morale che si identifica con lo spirito e l'orgoglio d'appartenenza al Corpo;

una questione dunque delicata che assume rilevanza politica e civile poiché potrebbe indebolire la risposta dello Stato alla domanda crescente di sicurezza dei cittadini e alla conseguente lotta alla criminalità;

deve anche essere tenuto conto che la paventata non ammissione in ruolo di questi agenti potrebbe essere considerata lesione di un diritto acquisito, poiché non previsto al momento dell'arruolamento —:

quali iniziative il Governo intende adottare per sanare una situazione che potrebbe incidere pesantemente sull'efficienza delle Forze di Polizia e sulla risposta da dare al Paese nell'azione di contrasto alla criminalità.

(2-01471)

« Campa ».

Interrogazioni a risposta orale:

ASCIERTO, RICCIO, CORONELLA, CARDIELLO, GHIGLIA, ZACCHERA, ALBERTO GIORGETTI, MIGLIORI, ALBONI, ANEDDA, LA GRUA, MACERATINI, ONNIS, MAZZOCCHI, ANTONIO PEPE, LOSURDO, MENIA, PEZZELLA, PATARINO, MAGGI, BUTTI, GAMBA, LA STARZA, ROSITANI, BELLOTTI, SAIA, AMORUSO, CASTELLANI, LEO, LO PRESTI, COLA, DELMASTRO DELLE VEDOVE e GIORGIO CONTE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della giustizia, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

dal riordino delle carriere delle Forze di Polizia e delle Forze Armate del