

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Giovedì 14 aprile 2011

alle ore 16

541^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interpellanza e interrogazioni (*testi allegati*).

INTERROGAZIONI SULLA CHIUSURA DELLO SCALO CIVILE DI TRAPANI BIRGI A SEGUITO DELLA CRISI LIBICA

(3-01995) (23 marzo 2011)

D'ALÌ. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, della difesa e degli affari esteri.* – Premesso che:

la risoluzione n. 1973 approvata in sede ONU ha comportato la partecipazione dell'Italia alla missione umanitaria denominata «Odyssey Dawn», cioè «Alba dell'Odissea» e alle relative operazioni in atto nel teatro libico per assicurare il rispetto di detta risoluzione e della *no fly zone* nello spazio aereo libico;

l'Italia ha assicurato il suo appoggio all'operazione in termini di disponibilità logistica di ben sette basi aeronautiche sul proprio territorio, tra cui è annoverata la base militare di Birgi 37° stormo, unica assieme a Pantelleria ad essere contigua ad uno scalo civile;

rilevato che:

in realtà tale attività di supporto logistico si registra essere in atto in maniera quasi esclusiva nella base di Birgi Trapani rispetto alle altre basi disponibili tanto da fare ritenere la base di Birgi, anche a causa della conseguente elevatissima attenzione mediatica, come una vera e propria zona esposta a pericoli di guerra;

in data 20 marzo 2011 le autorità militari, come alcune cronache hanno riferito, non avvertendo l'autorità politica, hanno deliberato ed attuato la chiusura dello scalo civile di Trapani Birgi con l'effetto immediato (appena 20 ore di tempo per ricoverare sullo scalo di Palermo Falcone e Borsellino 36 voli di linea) della cessazione di tutti i collegamenti nazionali ed internazionali in programmazione;

considerato che:

l'aeroporto civile di Trapani Marsala, contiguo alla base militare di Birgi, nell'arco di soli quattro anni ha incrementato il volume di passeggeri da circa 300.000 ad oltre 1.800.000 unità, ponendosi come terzo scalo per volumi di traffico della Sicilia, primo per incremento percentuale dell'intero territorio nazionale nel 2010, complementare con lo scalo di Palermo nell'offerta del trasporto aereo ad un bacino di oltre 2 milioni di abitanti;

l'aeroporto assicura diretta occupazione all'interno dei servizi dell'aerostazione a circa 250 addetti ed un notevolissimo indotto nel settore turistico nel territorio dell'intera Sicilia occidentale calcolabile in alcune migliaia di piccole e piccolissime imprese del settore;

così rilevante traffico viene garantito tramite 36 voli di linea quotidiani, destinati ad aumentare con il prossimo mese di aprile, che colle-

gano 9 scali nazionali e 12 scali europei, oltre alla vicina isola di Pantelleria, effettuati per la stragrande maggioranza da una sola compagnia;

l'assistenza a terra è prestata in un'efficiente e moderna aerostazione i cui rilevanti lavori di risistemazione appena terminati sono stati effettuati con rilevanti risorse (oltre 20 milioni di euro) sui Fondi europei 2000/2007 e della stessa società di gestione;

in conseguenza dell'intimazione al rilascio della zona dedicata al traffico civile e dell'inibizione all'accesso ai luoghi, si è dovuto provvedere all'immediata sospensione dei voli di linea ed al loro riposizionamento sullo scalo di Palermo «Falcone e Borsellino», attivando collegamenti terrestri straordinari tra i due scali e con il territorio trapanese con gli evidenti disagi e maggiori costi che queste operazioni comportano, e che comunque non possono che avere carattere di assoluta transitorietà;

il personale addetto ai servizi aeroportuali ha già ricevuto preavviso di licenziamento e il danno emergente in capo alle attività della società di gestione aeroportuale (partecipata in maggioranza dalla Provincia regionale di Trapani e dalla locale camera di commercio, industria e artigianato, oltre che da imprenditori nazionali di primaria rilevanza) è quantificabile in oltre 100.000 euro al giorno;

l'improvvisa interruzione dei collegamenti su Trapani ed il protrarsi oltre ogni ragionevole previsione della situazione di emergenza e di provvisorio riposizionamento su altri scali può ingenerare nelle compagnie aeree di riferimento operativo dello scalo la determinazione a rescindere gli impegni con gravissimo danno per l'intera Sicilia, che è stato già quantificato da analisti economici internazionali in oltre 600.000 euro al giorno; ritenuto che:

un'operazione militare di supporto logistico in tempo di pace non può e non deve prevedere interruzioni di pubblico servizio senza alcuna interlocuzione politica e soprattutto senza che se ne valutino i rilevantissimi disagi e danni di ordine sociale, occupazionali ed economico sui cittadini e sul territorio di riferimento;

quanto sopra sinteticamente illustrato oltre ai disagi per un bacino di utenza di circa 2 milioni di abitanti ed alle devastanti conseguenze economiche genera altresì sulla popolazione residente e sui turisti un forte allarme in ordine ai livelli di percezione della sicurezza dell'intero territorio regionale, come dimostrano le quotidiane cronache televisive, e con gravi effetti deterrenti per la domanda turistica per i prossimi mesi, coincidenti con il periodo di «alta stagione», e ciò è dimostrato dal fatto che in queste ore sono già pervenute numerosissime disdette di prenotazioni alberghiere;

avvertito che ogni giorno di protrarsi della chiusura dello scalo civile di Trapani/Marsala sempre più ne compromette gravemente la possibilità di una futura ripresa di attività ai livelli di efficienza raggiunti;

ritenuto che è precipuo interesse della nazione e del Governo ridurre al minimo le conseguenze negative in danno di singole porzioni di territorio nazionale causate da attività collegate alla decisione di partecipare ad operazioni militari internazionali,

si chiede di sapere quali azioni il Governo intenda porre in essere per:

valutare un più equilibrato dimensionamento delle attività di supporto logistico aeronautico da apprestare nel contesto dell'operazione «Odyssey Dawn», interessando anche in più larga misura, tra quelle individuate dallo stesso governo, strutture di esclusiva attività militare, in maniera da consentire con immediatezza e non oltre il 28 marzo 2011 il ripristino della piena operatività dell'aeroporto civile di Trapani Marsala Birgi e dei voli di linea che lo collegano con l'Europa intera, fugando così pure ogni possibile dubbio per i cittadini e per i visitatori in ordine alla complessiva sicurezza del territorio della Sicilia occidentale;

riconsiderare in ogni caso, allo stesso fine dell'immediata riapertura, le valutazioni in ordine ai criteri operativi indispensabili a mantenere l'attività e la piena operatività di entrambi gli scali, anche alla luce del dato consolidato relativo al numero delle operazioni svolte in questi giorni e prevalentemente in orario notturno non conflittuale con le attività dello scalo civile;

assicurare la massima assistenza alle operazioni del conseguente provvisorio riposizionamento dei voli di linea su altri scali, principalmente quello di Palermo, con un attento, diretto supporto operativo alle società di gestione di Palermo e Trapani, impegnate in questa delicatissima operazione;

evitare, con l'immediata riapertura dello scalo civile di Trapani/Marsala e con la conseguente riattivazione dei voli di linea, che possano cessare gli evidenti disagi per la vasta utenza locale e soprattutto che possa venir meno alla Sicilia il relevantissimo flusso turistico che lo stesso aeroporto di Trapani con i citati voli di linea incrementa da anni (la provincia di Trapani è stata l'unica in Sicilia ad avere un incremento positivo di oltre il 53 per cento di visitatori stranieri negli ultimi quattro anni e la prima in Italia per crescita);

salvaguardare l'occupazione diretta di oltre 250 lavoratori addetti alle attività di gestione e accoglienza nell'ambito dello stesso aeroporto e di alcune migliaia nel settore turistico locale e regionale, anche predisponendo nella fase transitoria le opportune forme di ammortizzatori sociali;

scongiurare, per quanto ancora possibile, il fenomeno della rinuncia alla prenotazione per la stagione turistica che massicciamente si sta verificando, soprattutto dall'estero, in queste ore successive alla chiusura dello scalo civile di Trapani Marsala Birgi;

stanziare le risorse necessarie ad indennizzare la società di gestione aeroportuale privata improvvisamente della disponibilità dei beni goduti in concessione e sui quali ha investito notevolissime risorse proprie;

concordare con le amministrazioni locali forme di intervento per il rilancio delle attività turistiche fortemente compromesse dai disagi derivanti dalla chiusura della operatività dello scalo civile di Trapani e per il recupero dell'immagine creatasi, a causa della concentrazione delle at-

tività militari prevalentemente concentrate sulla base trapanese, di un territorio minacciato dalla guerra e quindi fortemente insicuro.

(3-02002) (24 marzo 2011)

D'ALIA, GALIOTO, SERRA. – *Ai Ministri della difesa, degli affari esteri, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che: in conseguenza della partecipazione italiana alle missioni in Libia ai fini di proteggere la popolazione civile in attuazione della risoluzione n. 1973 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite del 17 marzo 2011, sono stati interdetti i voli civili dell'aeroporto di Trapani Birgi;

tale situazione penalizza pesantemente l'economia del territorio. L'aeroporto di Birgi ha rappresentato e rappresenta un volano di sviluppo in grado di assicurare posti di lavoro ed un organico e armonioso percorso di riscatto culturale, civile, ed economico;

infatti, la provincia di Trapani, attraverso le sue forze sane e produttive, grazie al coraggio di piccole e medie imprese che hanno investito nel comparto dei beni culturali, nelle strutture della ricettività turistica, ha determinato un'inversione di tendenza riuscendo a registrare un incremento di presenze che, nel 2010, ha sfiorato il 40 per cento a fronte del calo considerevole che si è registrato in Sicilia e nel Mezzogiorno;

pur condividendo e non recriminando quindi le ragioni umanitarie che hanno portato all'intervento italiano in Libia in esecuzione della suddetta risoluzione dell'ONU, non si può accettare che la provincia di Trapani paghi un prezzo altissimo con il blocco della sua economia legata, negli ultimi anni, principalmente ai flussi turistici e all'indotto che essi hanno determinato;

la stessa Provincia regionale di Trapani su questo aeroporto ha investito, attraverso la società di gestione di cui è azionista di maggioranza, risorse economiche non indifferenti finalizzate proprio ad assicurare nuovi livelli occupazionali e questo in una provincia che ha saputo trasformare la sua economia integrando la tradizionale vocazione agricola e agroalimentare con lo sviluppo del settore turistico e dei servizi ad esso connessi;

la chiusura di questo scalo aereo è stata improvvisa e repentina attraverso procedure che hanno «militarizzato» l'area penalizzando l'attività civile, e soprattutto condizionando, per un periodo indeterminato, la stessa ragione economica dell'aeroporto e del territorio, che si riconosce in una spiccata destinazione turistica che ora già registra pesanti flessioni;

l'Airgest, la società di gestione dell'aeroporto, perde 70.000 euro all'anno e si è trovata costretta a sospendere il rapporto di lavoro con i suoi 70 dipendenti. Le continue disdette delle prenotazioni alberghiere e l'inattività dei posti di ristoro e di tutto l'indotto legato al comparto turistico determinano un danno giornaliero quantificabile in un milione di euro;

l'impropria informazione dei *media* nazionali, che descrivono l'aeroporto di Birgi e il suo territorio come scenari di guerra, fa cassa di risonanza in Italia e all'estero configurando il territorio trapanese come luogo non accogliente. Tutto questo non risponde a realtà, ma tale distorta

rappresentazione provoca un «effetto domino» che rischia di spezzare quel filone di sviluppo e di ripresa economica che con fatica si era avviata in questa realtà territoriale;

esistono nel territorio siciliano basi e installazioni militari, come l'aeroporto militare di Sigonella (Siracusa),

si chiede di sapere per quali ragioni, pure esistendo un aeroporto militare in Sicilia, quello di Sigonella, si è ritenuto necessario utilizzare per le missioni in Libia l'aeroporto di Trapani Birgi interdicendo i voli civili con grave nocimento per l'economia del territorio e se i Ministri in indirizzo intendano adottare tutte le misure di propria competenza per garantire quanto prima la riapertura dello scalo aereo e ristorare il territorio e la sua economia dai danni conseguenti alla chiusura.

(3-02078) (13 aprile 2011) (Già 4-04841) (23 marzo 2011)

CASTIGLIONE. – *Ai Ministri della difesa e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la comunità trapanese vive in queste ore drammatiche, a causa della grave crisi libica, momenti di grande angoscia per le popolazioni coinvolte in questo confronto armato fra genti che si bagnano sullo stesso mare;

allo sconforto per le vite umane messe a repentaglio in un assurdo quanto incomprensibile scontro, si aggiunge la notizia che la nostra comunità ha davanti a sé giorni, se non settimane, di chiusura dell'aeroporto civile di Trapani Birgi;

lo scalo aereo civile in questi ultimi anni è diventato il motore di tutta l'economia trapanese. L'aeroporto civile, infatti, è cresciuto, poco alla volta, fino a raggiungere 1.800.000 passeggeri;

all'aeroporto sono legate le sorti di centinaia di lavoratori che finalmente avevano trovato una risposta alla domanda di lavoro, visto che allo scalo di Birgi sono svolte tutte le attività legate all'accoglienza e alla ristorazione;

con la chiusura, decisa per garantire le operazioni militari, si è colpita l'economia trapanese e in maniera pesantissima il turismo;

a questo motore di sviluppo i trapanesi hanno creduto e per questo hanno investito tutto ciò che era nelle loro possibilità per creare occupazione e lavoro buono per tutta la comunità;

Trapani non può continuare ad avere il suo scalo aereo chiuso solo perché attiguo all'aeroporto militare,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano mettere in atto tutte quelle azioni che possano portare alla riapertura dello scalo aereo di Trapani Birgi, evitando così che siano ancora una volta i trapanesi a pagare il conto più salato dello scontro armato.

**INTERROGAZIONE SULLA EVENTUALE RIAPERTURA
DELLA BASE MILITARE NATO A LA MADDALENA**

(3-02052) (6 aprile 2011)

SCANU. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

secondo quanto riportato da un articolo pubblicato il 4 aprile 2011 dal quotidiano «La Nuova Sardegna», sarebbe allo studio un'ipotesi di riapertura della base Nato collocata nell'arcipelago de La Maddalena e chiusa in data 29 febbraio 2008;

il disimpegno della consistente presenza militare a Lla Maddalena ha consentito l'avvio di un importante processo di riconversione dell'arcipelago che restituirà alla popolazione dell'isola un'area dalle risorse naturali inestimabili,

si chiede si sapere:

se tale notizia corrisponda a verità;

quale sia l'orientamento del Governo in merito a tale ipotesi.

INTERROGAZIONE SUL LAVORO DELL'OPERA LABORATORI FIORENTINI

(3-01789) (24 novembre 2010)

PASSONI, LIVI BACCI, DELLA MONICA, FRANCO Vittoria. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

dal 1998 l'Opera laboratori fiorentini, azienda italiana che si occupa della gestione dei servizi museali, gestisce i servizi aggiuntivi dei musei statali di Firenze, impiegando circa 250 persone a tempo indeterminato e circa 100 altre a tempo determinato, di cui 20 operanti da più di 20 anni e la maggior parte delle quali donne;

questi professionisti garantiscono un servizio consolidato, ulteriormente sviluppatosi nel corso degli ultimi anni, grazie al quale è stato possibile, tra le altre cose, adeguare e ampliare gli orari di apertura dei musei ai turisti, e contribuiscono in modo determinante al funzionamento di un efficiente polo museale composto, accanto ai grandi centri quali la Galleria degli Uffizi e l'Accademia, da 14 musei diffusi sul territorio fiorentino;

il Ministero per i beni e le attività culturali, tramite la Soprintendenza speciale per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico e per il Polo museale della città di Firenze, ha indetto due bandi di gara, scaduti il 15 settembre 2010, nel quale i servizi prestati dai suddetti lavoratori sono divisi in due settori, uno relativo alla concessione dei servizi di *bookshop* e l'altro concernente l'attività di accoglienza;

il contratto collettivo nazionale di riferimento dei dipendenti dell'Opera laboratori fiorentini è quello del commercio, nel quale non è purtroppo prevista la clausola sociale, con la quale si garantisce la tutela del posto e le medesime condizioni di lavoro in caso di cambi e successioni di appalti e commesse;

di fronte alle apprensioni dei lavoratori riguardo al loro futuro professionale e in risposta a richieste di chiarimenti avanzate dalle organizzazioni sindacali, la Soprintendente per il Polo museale fiorentino, Cristina Acidini, aveva assicurato, con lettera del 6 agosto 2010, che clausole di salvaguardia, miranti a garantire ai dipendenti la riassunzione da parte delle società vincitrici del bando di gara, «saranno incluse dalla Soprintendenza in una formulazione da lei concordata, nel testo del bando della gara nella seconda fase». La Soprintendente continuava affermando che «le richieste di richiamo all'osservanza di quanto stabilito dalla legge in materia di personale dipendente (...) saranno incluse nei testi completi dei capitolati, che saranno parte integrante dei bandi veri e propri. I testi verranno inviati ai partecipanti ritenuti in regola con i requisiti richiesti nella sollecitazione, insieme alla richiesta di invio a presentare offerta vin-

colante (...) Questo percorso è stato validato e confermato dalla direzione generale del cav. Mario Resca, appositamente interpellata»;

il 10 settembre le organizzazioni sindacali avevano presentato alla Soprintendenza una proposta che garantisse gli attuali livelli occupazionali e i diritti dei lavoratori, con la quale si chiedeva di inserire nel capitolato d'appalto l'obbligo per l'azienda subentrante nella gestione dei servizi di garantire a tutto il personale il passaggio diretto alle proprie dipendenze, senza soluzione di continuità e con l'esenzione del periodo di prova. Si proponeva, inoltre, il riconoscimento di parità di condizioni economiche e normative previste dal CCNL di riferimento, quello del terziario, e di quelle acquisite dalla contrattazione integrativa aziendale in essere. Infine si suggeriva di inserire una clausola che considerasse il mancato rispetto dei punti precedenti, compresi il mancato o ritardato pagamento delle retribuzioni mensili, un grave inadempimento sufficiente a consentire alla Soprintendenza il recesso dal contratto di appalto;

il 27 ottobre 2010 il Ministero e le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto un accordo nel quale si afferma che «L'Amministrazione concorda con le OO.SS. sulla necessità di salvaguardare le professionalità e le competenze già operanti e di garantire di conseguenza i livelli occupazionali esistenti»;

nonostante la concordanza di vedute e la consapevolezza mostrata nell'incontro di fine ottobre dai dirigenti, il direttore generale competente, durante un tavolo di confronto sindacale tenuto il 10 novembre 2010, non ha confermato l'intenzione di inserire la clausola sociale di salvaguardia nel bando di concessione dell'appalto;

il 19 novembre 2010 le Commissioni lavoro e cultura del Comune di Firenze hanno approvato all'unanimità una mozione con la quale si chiede al Sindaco e alla Giunta di attivarsi affinché i posti di lavoro dei circa 350 lavoratori dei musei statali vengano salvaguardati e valorizzati;

è opportuno ricordare che analoghe vicende svoltesi anche recentemente hanno avuto una felice conclusione: a titolo esemplificativo si cita l'accordo relativo ai musei civici di Venezia, i cui lavoratori avevano lo stesso tipo di contratto nazionale dei dipendenti dell'Opera laboratori fiorentini, e per i quali nel giugno 2009 si è riusciti a garantire la tutela del livello occupazionale,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non intendano adoperarsi con la massima urgenza per favorire l'inserimento della clausola sociale nel capitolato d'appalto del bando di gara relativo ai servizi aggiuntivi del Polo museale fiorentino, mediante il quale sarebbero preservati i diritti e i posti di lavoro dei 350 professionisti che hanno sinora garantito l'alta efficienza dei servizi medesimi.

**INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO,
AI SENSI DELL'ART. 156-BIS DEL REGOLAMENTO,
SULLA CRISI DELLA SOCIETÀ CHIMICA VINYLS
ITALIA**

(2-00308 *p. a.*) (15 febbraio 2011)

FINOCCHIARO, CASSON, MERCATALI, CABRAS, SANNA, PIGNEDOLI, SOLIANI, BASTICO, MORRI, GHEDINI, FONTANA, BARBOLINI, BASSOLI, ROILO, SIRCANA, VIMERCATI, TEDESCO, GRANAIOLO, DEL VECCHIO, CARLONI, GIARETTA, ROSSI Paolo, NEGRI, COSENTINO, STRADIOTTO, LEGNINI, SCANU, PEGORER, CECCANTI, RANUCCI, MORANDO, ASTORE, FILIPPI Marco, LIVI BACCI, BLAZINA, LUSI, AGOSTINI, D'AMBROSIO, DELLA MONICA, ADAMO, CHIAROMONTE, GALPERTI, BUBBICO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la crisi degli stabilimenti produttivi della società Vynyls, di Porto Torres (Sassari), Ravenna e Porto Marghera (Venezia), che si protrae ormai da diverso tempo senza adeguata soluzione, sembra essere giunta alla fase più acuta. I Commissari straordinari dell'azienda hanno recentemente dichiarato che le risorse finanziarie stanno per terminare e con gli stipendi di febbraio 2011 si rischia di esaurire le ultime disponibilità;

la sottovalutazione da parte del Governo dello stato di crisi degli stabilimenti della Vynyls non ha favorito una soluzione positiva della vicenda ed ora il Paese rischia di perdere un'altra fondamentale filiera produttiva per l'industria italiana;

anche in questo caso la questione principale e più importate è la salvaguardia di tutti i siti produttivi della Vynyls, sia come elemento fondamentale per la competitività e la sostenibilità del processo industriale dell'intero ciclo del cloro, sia per la garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali nei prossimi anni;

lo stesso Ministro dello sviluppo economico ha affermato testualmente che il salvataggio degli impianti della Vynyls «garantirebbe l'unitarietà del progetto chimico in Italia per quanto riguarda tutte le produzioni sia della Vynyls sia degli impianti che fanno capo all'ENI»;

considerato che:

occorre intervenire con urgenza, nei confronti di ENI e di GITA, per arrivare alla tanto auspicata firma dell'accordo preliminare e al mantenimento delle tempistiche dell'accordo definitivo con i Commissari di Vynyls allo scopo di rimettere in funzione gli impianti produttivi di Porto Torres, Ravenna e Porto Marghera;

l'urgenza dell'intervento del Governo è ancor più pressante dal momento che la protesta dei lavoratori si è incanalata verso forme di lotta che possono recare pregiudizio all'incolumità degli stessi lavoratori;

il salvataggio del ciclo produttivo con un accordo serio consentirebbe di realizzare ed attuare investimenti indispensabili per migliorare la produzione, la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini ma soprattutto consentirebbe al nostro Paese di rimanere «in campo» sulla filiera industriale del cloro tassello fondamentale dell'industria chimica,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda adottare, entro brevi termini, per fornire una risposta adeguata e certa alle vicende descritte in premessa;

se intenda, al più presto, favorire la sottoscrizione dell'accordo definitivo tra ENI e GITA e garantire, per tale via, la continuità produttiva di tutti gli impianti della Vinyls.

**INTERROGAZIONE SUL PERSONALE
AMMINISTRATIVO, TECNICO ED AUSILIARIO
DELLE SCUOLE**

(3-01917) (16 febbraio 2011)

SBARBATI – *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'economia e delle finanze* – Premesso che:

da articoli di stampa si apprende della protesta dei lavoratori addetti alle pulizie nelle scuole (ex lavoratori socialmente utili, LSU) che dalla metà degli anni '90 sono impiegati nelle scuole attraverso progetti proposti dalle amministrazioni provinciali o comunali, per fornire il personale ATA (ausiliario e di segreteria) alle scuole materne ed elementari (comune) e istituti tecnici e licei scientifici (provincia);

questi lavoratori, provenienti per lo più da liste di mobilità a seguito di licenziamento e disoccupati di lunga durata, ad oggi hanno percepito un sussidio erogato dall'INPS con contributi figurativi e nessun riconoscimento giuridico, visto che il rapporto di lavoro non presupponeva un rapporto dipendente fino all'entrata in vigore della legge 3 maggio 1999, n. 124 (art. 8, rubricato «Trasferimento personale ATA dagli enti locali allo Stato») che, poi, nel luglio 2001, ha prodotto una sorta di «stabilizzazione»;

il loro numero è stimato in circa 14.000 unità a livello nazionale; tutti gli appalti sono in scadenza e il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca li ha prorogati al 30 giugno 2011;

il 30 dicembre 2010 il Ministro ha emanato una direttiva che definisce ambiti, modalità e termini per l'impiego delle risorse assegnate alle scuole per l'acquisto di servizi riconducibili alle funzioni previste per il profilo di collaboratore scolastico;

le modalità di gestione delle gare di appalto, secondo la suddetta direttiva inviata alla Corte dei conti, contrastano con la normativa nazionale e comunitaria, non prevedendo la clausola sociale a salvaguardia dei lavoratori;

i tagli previsti sulle risorse stanziare per i servizi esternalizzati fanno temere per l'occupazione e il reddito di migliaia di famiglie, oltre che per la qualità dei servizi e per la salubrità e la sicurezza degli ambienti scolastici;

molti dei 14.000 lavoratori ex LSU non percepiscono la retribuzione da mesi,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno convocare immediatamente le parti per rimediare alla confusione giuridico-legale e per garantire il rapporto di lavoro agli addetti nonché la giusta retribuzione.