

i progetti L.s.u. scuola scadranno il prossimo 30 aprile e, in assenza di una risposta a breve termine dai ministeri interessati, i comuni non potranno fare fronte, per non porre in essere comportamenti illeciti, all'integrazione del monte ore mensili per i L.s.u.;

senza i L.s.u. appartenenti al progetto scuola, alle istituzioni scolastiche mancherebbero unità di personale indispensabili per garantire le condizioni igieniche dei complessi scolastici e per mantenere l'adeguato livello di vigilanza e di assistenza -:

quali provvedimenti si intendano adottare, con la massima urgenza, perché sia rimossa la grave situazione di disagio che coinvolge non solo i L.s.u. del progetto scuola, ma - il che è ancora più rilevante - la gestione delle strutture scolastiche, che in assenza di personale sarebbero inevitabilmente poste in condizione di sospendere le proprie attività;

se, al di là del caso concreto, non sia indispensabile assumere altrettanto urgenti iniziative per tutti i L.s.u. che non hanno certezza del loro futuro e vedono solo rimandare, in quasi tutti i comparti nei quali operano, la scadenza dei loro progetti. (3-05000)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

**CORVINO.** - *Al Ministro della sanità.* - Per sapere - premesso che:

la neuroradiologia è una branca specialistica che si occupa della diagnostica per immagini del sistema nervoso centrale e, recentemente, anche della terapia di diverse malattie di questo distretto;

la complessità e l'importanza delle attività che svolge la rendono una disciplina insostituibile, tanto che nel nostro paese esistono 45 servizi autonomi ospedalieri e 15 professori universitari: in to-

tale, in Italia la neuroradiologia viene praticata come attività esclusiva da circa 400 specialisti;

la normativa vigente relativa ai requisiti necessari alle strutture sanitarie per l'esercizio delle attività di alta specialità (decreto ministeriale 9 gennaio 1992) prevede la presenza obbligatoria di un servizio di neuroradiologia ovunque esista un reparto di neuroradiologia, obbligo ribadito recentemente da diverse regioni;

la neuroradiologia rappresenta un settore importante e qualificante del sistema sanitario ed un campo sicuro di sviluppo e di crescita occupazionale, una volta definito il percorso formativo;

nel 1996 il regolamento della scuola di specializzazione in radiologia è stato modificato con l'inserimento della possibilità di dedicare l'ultimo anno dei quattro costituenti il corso di studi, all'indirizzo didattico di neuroradiologia. Si tratta di una scelta importante effettuata dalla radiologia italiana insufficiente però alla soluzione del problema per alcuni motivi, fra i quali la mancata concessione di un diploma specifico in neuroradiologia ed il numero insufficiente di posti che la scuola di specializzazione di radiologia ha a disposizione -:

se ritenga necessaria la realizzazione di una scuola di specializzazione autonoma in neuroradiologia, che potrebbe rispondere in modo più preciso alle specifiche esigenze formative, nonché alle cosiddette « esigenze di mercato » rappresentate da ampi spazi di lavoro specialistico utili, con possibilità di assorbimento di numerosi specialisti del settore dando anche una risposta qualitativa e professionale più vicina alle esigenze della sanità italiana. (5-07262)

**BARRAL.** - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Per sapere - premesso che:

le aziende del gruppo Bongioanni attraversano una grave crisi finanziaria che

rischia di portare al fallimento il gruppo stesso;

il gruppo Bongioanni impiega complessivamente 800 dipendenti divisi in otto aziende situate tra le province di Cuneo, Asti ed Alessandria;

il tessuto produttivo delle province di Asti e Alessandria è soggetto da diverso tempo ad un processo di deindustrializzazione, con conseguente grave perdita di posti di lavoro -:

quali iniziative intendano assumere al fine di scongiurare il fallimento dell'azienda;

quali iniziative intendano assumere al fine di garantire il mantenimento delle attuali produzioni;

quali iniziative intendano assumere al fine di garantire il mantenimento degli attuali livelli occupazionali;

quali iniziative intendano assumere per garantire eventuali nuovi investimenti negli stabilimenti del gruppo Bongioanni. (5-07263)

**BONO e ARMANI.** - *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* - Per sapere - premesso che:

la società « Sviluppo Italia », costituita oltre un anno fa, con l'intento di creare nuovi posti di lavoro soprattutto nelle aree depresse del Mezzogiorno, ha deluso ampiamente le aspettative, non essendo riuscita a conseguire nessun risultato positivo;

al contrario, più che un'entità che avrebbe dovuto incentivare l'occupazione, specie quella giovanile, attraverso soprattutto l'esercizio della strategica funzione di attrazione di investimenti verso le aree depresse, si è rivelata una struttura del tutto inidonea ai fini istituzionali e piuttosto versata, come nella migliore tradizione dei carrozzoni clientelari per il sud,

a pratiche ed accordi affaristici, senza alcuna ricaduta positiva per lo sviluppo e l'occupazione -:

se rispondano a verità le notizie secondo cui sarebbero state concesse consulenze « d'oro » dal Presidente della società « Sviluppo Italia », Patrizio Bianchi, a suoi concittadini, senza che sussista alcun legame oggettivo tra i nominati esperti, con la natura della società che fa capo al tesoro;

se sia a conoscenza delle dichiarazioni fatte dal professor Paolo Savona, presidente del Fondo interbancario di garanzia dei depositi e componente del Consiglio di amministrazione di « Sviluppo Italia » che, nel corso di un convegno, per come riportato da un articolo da *Il Giornale* di Sabato 15 gennaio 2000 avrebbe espresso profonde e motivate critiche circa il fatto che nel primo anno di attività della società sarebbero stati conclusi « strani contratti di collaborazione con persone esterne »;

se sia quindi vero, come riportato nel citato articolo, che « tra i beneficiari di tali " strani contratti ", per esborsi pari a centinaia di milioni ciascuno, figurino molti soggetti i cui principali titoli e requisiti sembrano essere quelli di concittadini del presidente Bianchi, o sedicenti esperti di finanza internazionale, ovvero, ancora, ex capi della segreteria di Prodi, nonché uno psichiatra amico di famiglia di Bianchi e, nonostante otto pletorici uffici stampa, perfino un nuovo super-capo delle relazioni esterne, dal costo di mezzo miliardo l'anno, Laura Pellegrini, che ha peraltro ricoperto lo stesso incarico alle Ferrovie con Lorenzo Necci e poi, come consulente, al ministero dei trasporti con Treu. » -:

se non ritenga scandaloso che una società che non ha ancora svolto alcuna attività e che non è neanche riuscita ancora a definire un assetto sociale compiuto, e ad assorbire le preesistenti strutture societarie operanti nell'ambito delle politiche del riequilibrio territoriale, possa erogare cifre impressionanti sotto forma di « con-

sulenze», peraltro a soggetti di incerto e discutibile nesso professionale con le finalità societarie;

se non ritenga, quindi, di effettuare ogni possibile accertamento sull'inquietante vicenda e, in particolare, accertare e riferire al Parlamento chi siano i soggetti che hanno ottenuto le consulenze, i titoli culturali e professionali posseduti, le motivazioni delle loro nomine e i compensi convenuti;

quali altre iniziative intenda intraprendere per chiarire ogni aspetto della delicata questione, che confermerebbe le critiche rivolte, sin dalla sua costituzione, a « Sviluppo Italia » e cioè di essere l'ennesima fallimentare invenzione inutile, parassitaria e clientelare al servizio delle logiche spartitorie di una classe politica, del tutto indifferente al dramma del sottosviluppo che affligge le aree depresse, soprattutto meridionali. (5-07264)

**BOGHETTA.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione* - Per sapere - premesso che:

presso l'Hub di Malpensa, il 23 novembre ultimo scorso, è stato sottoscritto - dal Dirigente del sistema aeroportuale del nord (Vincenzo Scozzari), dalla Direzione generale e da alcune Organizzazioni sindacali dei lavoratori - un accordo che prevede, per tutti i lavoratori, prestazioni, superiori per quantità e modalità di effettuazioni ai limiti contrattualmente sanciti, retribuite in regime di straordinario e finalizzate all'acquisizione delle necessarie professionalizzazioni per consentire la reale apertura della nuova torre di controllo (inaugurata solo a fini mediatici e d'immagine lo scorso 30 ottobre, effettivamente, il personale Enav solo lo scorso 2 dicembre) e che, le stesse prestazioni dovrebbero continuare ben oltre la presunta data di piena operatività dell'impianto prevista entro la fine del 1999 e, quindi, se tale accordo non sia un metodo surrettizio e quantomeno poco ortodosso per riconoscere una gratifica economica, non prevista

dal Contratto collettivo nazionale di lavoro, al personale di Malpensa che dovrà sobbarcarsi una vera e propria valanga di straordinari (120 *pro capite* in 4 mesi);

ormai da alcuni mesi, l'Enav sta disponendo la missione di un amministrativo dalla Sede centrale di Roma presso l'Hub di Malpensa ove vi è carenza di addetti dello stesso profilo, e che il soggetto - sempre lo stesso - in forza all'Area risorse umane, risulta in trasferta, praticamente ciclica, per periodi inferiori ai 30 giorni continuativi e che i singoli periodi di trasferta vengono intervallati da brevi rientri presso la normale sede di appartenenza (a Roma);

in meno di 10 mesi l'ente ha disposto, praticamente senza soluzione di continuità, missioni di meteorologi presso il centro di previsioni di Linate per oltre 450 giorni di missione;

un dirigente della Sede centrale risulta in missione presso l'Hub di Malpensa da alcuni mesi, nonostante presso lo stesso ente sia presente il Dirigente della divisione del sistema aeroportuale nord;

essendo previsto, sia nel precedente sia nel nuovo Contratto collettivo nazionale di lavoro, un abbattimento del trattamento economico di missione per le trasferte che si protraggano nel tempo oltre 30 giorni, sia il personale meteorologo inviato a rotazione a Linate sia l'amministrativo inviato a Malpensa, interrompendo, generalmente, la missione ogni 30 giorni, per poi tornare presso lo stesso aeroporto per un nuovo periodo di missione, abbia diritto all'indennità di trasferta sempre in misura piena, provocando così un indebito aumento dei costi sostenuti dall'Enav;

nonostante le summenzionate missioni presso Linate, impianto sempre sotto la direzione del Dirigente del sistema aeroportuale nord, tutti i meteorologi in servizio presso detto scalo, vengono costretti dal dirigente a prestazioni in regime di straordinario che hanno superato anche del 100 per cento i limiti massimi stabiliti dal vigente e dal precedente Contratto col-

lettivo nazionale di lavoro (1850 ore per 11 meteo nel 1999) e che, gli stessi lavoratori, non riescano nemmeno a fruire delle ferie (234 giorni lavorativi di ferie da smaltire relative all'anno corrente) per l'endemica e grave carenza di personale, sostanziandosi così una grave omissione, da parte del dirigente competente, rispetto ad uno tra i più importanti doveri della parte datoriale;

lo stesso Dirigente del sistema aeroportuale del nord, dopo aver sostenuto il corso di riqualificazione per il personale meteorologo di Linate, al fine di passare da una tecnologia analogica ad una tecnologia di tipo digitale più avanzata, non esperisca nessuna azione reale tesa alla messa in linea operativa nei nuovi sistemi, accontentandosi che per questi, oltre ai costi d'acquisizione e riqualificazione del personale addetto si sostengano le spese di manutenzione ed assistenza assolutamente « a vuoto » e senza vantaggi né per l'utente, né per i lavoratori, né per l'Enav;

nonostante il personale meteorologo di Linate risulti gravemente in sottorganico ormai da anni (il primo provvedimento adottato per risolvere tale endemica carenza risale al 1996, deliberazione n. 300/96 del Consiglio di amministrazione per l'assunzione d'urgenza di 4 meteorologi, confermata con la delibera n. 185/98 che portava a 10 le carenze di detta categoria professionale), nonostante anche il personale esperto d'assistenza al volo di detto aeroporto risulti gravemente sottodimensionato, nonostante entrambe le suddette categorie professionali non hanno subito diminuzioni del carico di lavoro per lo spostamento parziale dei voli a Malpensa (semmai hanno subito un sovraccarico di richieste da parte di piloti di aerei privati o di richieste di nuove ed aggiuntive emissioni di previsioni per altri scali aeroportuali), nonostante le vertenze in essere avverse a tale insostenibile situazione, e in ultimo, nonostante anche i revisori dei conti dell'Enav hanno denunciato il generale immobilismo dell'ente rispetto al ripianamento di tutte le carenze d'organico, ripetutamente denunciate e conclamate, l'operato del Dirigente del sistema aero-

portuale nord spicca per aver ricercato ovvero imposto - nonostante formali proteste, disdette e azioni di lotta di una Osl - straordinari oltre i limiti massimi previsti, a tutela degli *standard* di qualità e sicurezza, dal contratto di lavoro sia per i Meteorologi che per gli esperti di Av;

presso l'aeroporto di Palermo, l'Area risorse umane, dopo aver disposto alcuni trasferimenti di controllori del traffico aereo in violazione delle norme contrattuali e delle regole vigenti in materia, motivando l'eccezionale provvedimento con un presunto esubero di controllori (denunciato dal Dirigente della divisione del sistema aeroportuale Sicilia), l'ente abbia successivamente a detti trasferimenti, approvato, sempre per lo stesso aeroporto, l'utilizzo di prestazioni in regime di straordinario programmato a causa di una sopravvenuta carenza di personale nello stesso profilo professionale (denunciata dallo stesso dirigente locale);

presso la maggior parte degli impianti persista una grave carenza di personale del profilo professionale Esperto d'assistenza al volo (ad esempio, oltre che presso i citati aeroporti di Linate e Malpensa, Ronchi dei Legionari, Divisione Aois di Ciampino, Crav Padova, eccetera), e che tale carenza d'organico, assolutamente conclamata, venga ripianata con straordinari strutturali e missioni di personale dello stesso profilo in servizio presso impianti ove esiste un ben noto sovraorganico;

a fronte di specifiche e circostanziate denunce di una Os, l'Enav, e il suo attuale gruppo dirigente, dimostrano reticenza a fornire al Collegio dei revisori dei conti le più volte richieste informazioni riguardo delibere del Consiglio di amministrazione e provvedimenti dei dirigenti in relazione: 1) all'impiego di cinque meteorologi in enti periferici (Torino, Genova, Napoli e Palermo) ove non è previsto l'esercizio, diretto e continuativo, del servizio di previsione (concentrato solo su Linate e Fiumicino), 2) alla missione ed al successivo trasferimento d'autorità di otto controllori da Linate a Malpensa, avvenuto lo scorso

autunno, 3) al citati trasferimenti disposti la scorsa estate in violazione delle norme contrattuali e degli accordi in materia di mobilità geografica —:

se quanto sopra denunciato risponde ai criteri di economicità e di sicurezza che l'Enav ha l'obbligo di perseguire.

(5-07265)

CAMPATELLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

attualmente alla Sezione distaccata di Empoli del Tribunale di Firenze, che ricomprende i circondari delle ex Preture di Empoli e Castelfiorentino, sono addetti due magistrati togati (gli ex Pretori Dottor Ammirati e Dottoressa Gallini, che segue il penale) e 5 Giudici Onorari, tutti ex Vice-Pretori Onorari;

recentemente è stata applicata, ma solo per tre mesi, dal Presidente del Tribunale la Dottoressa Papait (giudice togato) che però viene solo il lunedì essendo impegnata per il resto presso il Tribunale a Firenze;

sussiste infatti una resistenza diffusa dei magistrati del Tribunale a trasferirsi presso le Sezioni Distaccate che ha reso in pratica impossibile applicare altri giudici togati;

l'attuale organico di magistrati è perciò praticamente pari a quello delle ex-Preture, a fronte però di un consistente aumento delle competenze prodotto dalla riforma (tutte le cause civili di competenza del Giudice Unico, senza limiti di valore) ed al fatto che a Empoli, contrariamente a quanto fatto in altri Tribunali, è stata mantenuta la volontaria giurisdizione (tutele, rinunce eredità, ecc.) con beneficio degli utenti ma con ulteriore aggravio di lavoro per gli uffici;

la situazione è destinata ad aggravarsi perché la Dottoressa Gallini si troverà ben presto di fronte alle incompatibilità previste dalla riforma del Giudice Unico Penale (se convalida un arresto non potrà fare il giudice al dibattimento) e dovrà quindi

essere affiancata in tali occasioni da un altro giudice anche per le udienze penali;

sussiste quindi il concreto rischio che la giustizia civile ad Empoli si trovi di fatto bloccata con rinvii lunghissimi (già ora normalmente passano dai 4 ai 6 mesi tra un'udienza e l'altra) e per di più affidata in pratica ai soli giudici onorari;

contro tale situazione, di vera e propria denegata-giustizia, gli avvocati empolesi hanno già preannunciato in un'affollata assemblea del 2 dicembre 1999 alla presenza del Presidente dell'Ordine, Avvocato Saldarelli, clamorose forme di protesta a tutela del loro lavoro e del diritto di tutti i cittadini ad ottenere giustizia in tempi ragionevoli —:

se non ritenga necessario un immediato intervento per scongiurare le gravi conseguenze denunciate dagli operatori della giustizia a seguito della carenza di personale magistratuale assegnato alla Sezione distaccata di Empoli del Tribunale di Firenze;

quali siano i provvedimenti che intende immediatamente assumere per rendere effettivamente operativa la giusta riforma del Giudice Unico ed il decentramento del servizio giustizia. (5-07266)

LUCIDI. — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la seconda comunicazione del Governo italiano alla convenzione sui mutamenti climatici ritiene che la comunità internazionale sia posta ormai di fronte all'accentuazione dei fenomeni meteorologici estremi da studiare e controllare, in modo sistematico, anche nelle relazioni con i regimi dei venti e dei mari in quanto condizionati, a loro volta dall'evoluzione del riscaldamento dell'atmosfera principalmente a causa del cosiddetto effetto serra;

tali valutazioni hanno trovato riscontro nel crescente tasso di gravità, di frequenza e di intensità dei disastri naturali

e delle calamità causate dall'uomo come attestano, in questi giorni, le catastrofi delle « maree nere », generate dal traffico petrolifero per una funesta combinazione di fattori economici e climatici;

la regione Mediterranea, come più volte richiamato dal Parlamento, presenta a tale riguardo una pronunciata vulnerabilità, sia per l'estrema intensità dei traffici, sia per la pericolosità degli stessi, e soprattutto perché è cresciuto il rischio di incidenti gravi -:

se e con quali misure di coordinamento, di ricerca, di controllo, il Mar Mediterraneo, anche nel quadro della collaborazione generata con il piano di sviluppo sostenibile del Mediterraneo stesso tenuto sotto osservazione;

se i Ministeri responsabili, ciascuno negli ambiti delle proprie competenze intendano informare il Parlamento ed il Governo, circa le caratteristiche e l'evoluzione del traffico petrolifero, i livelli di inquinamento riscontrati, i tassi di rischio presenti nelle aree portuali, negli stretti soggetti ad attraversamento, e sulle rotte seguite di preferenza dalle petroliere, e su quanto altro possa risultare utile per comporre il quadro della vulnerabilità ambientale di un mare che collega tra loro i paesi di tre continenti, migliaia di città costiere e di isole minori, ed è sede di importanti risorse culturali, storiche, paesaggistiche e frequentato ogni anno, si stima, da centinaia di milioni di turisti;

se il Governo italiano intenda proporre ai paesi delle Nazioni Unite, un nuovo regime di tutela dei mari e degli oceani, che aggiorni il sistema di sicurezza approvato in occasione della conferenza di Rio de Janeiro (1992), successivamente definito, nel quadro del piano per l'applicazione della Agenda XXI secolo, relativamente al territorio italiano, e se in tale contesto, sia stato posto allo studio il nuovo statuto dei diritti e dei doveri riguardanti il trasporto del petrolio ed in generale delle sostanze nocive e pericolose, gli scarichi convenzionali, la pesca, la biodiversità, lo stato delle isole minori (sono

oltre 2000 nel Mar Mediterraneo) e quanto altro attenga alla tutela di un patrimonio ambientale della comunità mondiale dal quale, storicamente, hanno tratto ragioni di vita e di cultura oltre 200 milioni di abitanti;

se il Governo italiano, pervenuto anni or sono alla soppressione del ministero della marina mercantile, al suo smembramento ed al trasferimento di competenze sia al ministero dell'ambiente che al ministero dei trasporti, ed in procinto ora di istituire il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio (con competenze alla difesa del mare), il ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con competenze nella navigazione e nel trasporto marittimo, nonché nella vigilanza sui porti e sulla sicurezza della navigazione), il Ministero delle politiche agricole e forestali (con competenze nel coordinamento delle politiche relative alla gestione delle risorse ittiche nazionali), si renda conto della necessità e dell'urgenza di studiare la messa in opera di un coordinamento istituzionale, coinvolgendo anche le regioni e gli enti locali, per gestire la conferenza per la prevenzione scientifica ed amministrativa della regione mediterranea delineando un indirizzo integrato della politica e dello sviluppo sostenibile della regione stessa;

se in attesa della definizione delle suesposte strategie, il Governo intenda adottare alcune misure urgenti tra cui:

a) sottoposizione a valutazione di impatto ambientale nel settore del trasporto del petrolio e delle sostanze pericolose ed inquinanti;

b) intensificazione dei controlli per individuare le pratiche illecite di pulizia dei serbatoi in mare;

c) trasmissione al Parlamento, con decorrenza immediata, del Piano del Mare (elaborata a suo tempo dall'ambiente e dalla Marina mercantile secondo le disposizioni della legge per la difesa del mare). (5-07267)

**BOGHETTA.** — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per sapere — premesso che:

il contratto pluriennale di manutenzione dei beni strumentali di assistenza al

il contratto pluriennale di manutenzione dei beni strumentali di assistenza al volo non è stato ancora perfezionato per una serie di problematiche tra le quali emergono serie contestazioni sulla congruità economica del prezzo di offerta Vitrociset che ammonterebbe intorno al non indifferente importo di 160 miliardi di lire all'anno;

l'offerta economica della Vitrociset riguarda il servizio di manutenzione globale degli impianti di assistenza al volo dell'Enav con la relativa gestione logistica, redatta sulla base di capitolati tecnici predisposti, come di consueto, dallo stesso personale dell'Ente;

tale offerta pervenuta all'Enav da circa due anni era stata probabilmente conservata in qualche cassetto di scrivania della Direzione dell'Enav in attesa di tempi propizi per la firma del contratto pluriennale;

a seguito delle contestazioni elevate nei primi mesi del 1999 in un rapporto dell'ispettorato Generale di Finanza del Ministro del Tesoro, sulla eccessiva onerosità dello stipulando contratto con Vitrociset il Presidente dell'Enav in occasione della audizione dell'ottobre scorso presso la Commissione Trasporti della Camera ricorre ai ripari e annuncia con ineffabile tempestività l'istituzione di una commissione di congruità per verificare entro sessanta giorni l'adeguatezza del prezzo richiesto dalla Vitrociset due anni prima;

il 13 ottobre il C.d.A. delibera, infatti, l'affidamento dell'esame di congruità di offerta ad una commissione, sulla cui composizione non risulta chiaro per quale condivisibile motivo sia formata da un solo dipendente Enav e da quattro membri esterni a titolo oneroso come se l'Ente non disponesse di personale qualificato nel settore;

la valutazione del prezzo del contratto di manutenzione contestata ad Enav, come detto, sarebbe, di 160 miliardi di lire all'anno, mentre da risultati di congruità economica ottenuti da altri, il valore di commessa che ne scaturisce è significativamente inferiore, fino a ridursi, ad avviso del Ministero del Tesoro a soli 35 miliardi;

la partecipazione dei quattro membri all'esame di congruità economica comporterà per l'Enav il non indifferente esborso deliberato dal proprio C.d.A., di 210 milioni di lire a carico del bilancio dell'Ente; mentre per quanto riguarda le competenze professionali possedute sicuramente almeno dal personale Enav che aveva predisposto i capitolati tecnico-amministrativi della fornitura in questione, non giustificano senza qualche altra ragione, né il ricorso professionale esterno né tale diseconomia;

la composizione di questa Commissione desta, d'altra parte, non poche perplessità anche per la scelta dell'unico membro interno tra il numeroso personale dipendente addetto ai lavori, ricaduta invece, proprio sull'alta e diversa funzione del Direttore della Segreteria del C.d.A. alle dirette dipendenze dello stesso Consiglio che lo ha incaricato; Direttore che tra l'altro è posto nel medesimo conflitto di interessi in cui si trova colui che potrebbe screditare con il proprio giudizio il suo diretto ed unico superiore, ovvero il C.d.A. al quale viene contestato l'eccessivo prezzo di contratto;

parimenti per gli altri quattro membri esterni nominati dall'C.d.A. dell'Enav, si ritiene che sussista una astratta propensione degli stessi a non contraddire la tesi del committente che aveva sostanzialmente avallato l'offerta della Vitrociset e che non ha certo ora interesse, dopo le accennate contestazioni alle quali ha fatto ampio eco anche la stampa, ad essere smentito dai risultati della commissione per la quale ha deliberato il pagamento di 210 milioni di lire;

è difficile comprendere con quale prospettiva di risultato si possa ritenere

che i membri esterni, alcuni dei quali (se non tutti) poco o niente hanno a che fare professionalmente con la *contabilità industriale* necessaria per l'analisi di fornitura, possano oltretutto individuare le attività di manutenzione ridondanti o che sono ripetitive, ovvero, svolte dal medesimo personale Vitrociset già computato in altre attività manutentive, ecc., quando gli stessi non conoscono la realtà dei siti nazionali di assistenza al volo;

ugualmente non si evince con quale criterio detta commissione potrebbe valutare anche il mancato apporto all'economia di contratto, dei sistemi di telecontrollo, telediagnosi e telecomando che gli impianti di assistenza al volo possiedono (in particolare quelli posizionati nei luoghi di altura) ma che « non debbono funzionare » per giustificare contrattualmente presenze manutentive formali quanto inutili, allorquando da località centrali è possibile senza dispendio di risorse di personale, non solo accentrare i comandi e monitorizzare gli impianti automatici di assistenza al volo ma quando necessario, intervenire con la manutenzione a distanza sugli stessi;

allo stato delle cose poco verosimilmente potrà essere attendibile il giudizio di congruità dell'offerta allorquando fosse lo stesso C.d.A. ad affermarne la veridicità attraverso una propria commissione; cosa questa ben risaputa anche in sede di contenzioso quando di fronte alla tesi delle parti, il giudice affida la valutazione al CTU -:

se non ritengono irregolare, oltre al temerario, sostituire la verifica della congruità economica dell'offerta, riservata (come si dovrebbe nel caso di specie) ad un arbitrato al di sopra delle parti, con il giudizio di questa nuova commissione Enav composta con i criteri visti prima, dalla quale far dipendere praticamente un contratto quinquennale di circa 800 miliardi di lire dei quali, oltretutto, si sospetta l'esportazione di gran parte di questi, in dispregio degli stessi lavoratori Vitrociset che pagano le tasse, nei paradisi fiscali delle Antille Olandesi;

se non credono che su questo ultimo punto, più che ipotizzato anche da recenti interrogazioni parlamentari delle quali si attende ancora la risposta del Governo, sia necessario prima di intraprendere altre decisioni vincolanti nei confronti della società, dare innanzi tutto una spiegazione credibile e responsabile che renda conto ai cittadini tutti, della realtà dei fatti;

se non ritengono necessario, nel rispetto di tutte le forze lavorative del nostro paese alle quali vengono richiesti dal Governo continui sacrifici contributivi poi maldestramente utilizzati come per le generose prodigalità nei confronti della società Vitrociset, considerare con responsabile attenzione la posizione di rendita di capitale, assunta dalla menzionata società; stanti anche gli oltre 1.300 miliardi di lire di solo valore nominale erogati in questi anni a seguito del contratto, di fatto ancora in corso, stipulato tra Vitrociset ed Assistenza al Volo di via Salaria, per la manutenzione dei propri impianti affidati in sostanziale regime di monopolio alla medesima Vitrociset, (oltre ad un centinaio di miliardi di lire per altre forniture, quasi tutte a *trattativa privata*) a cui si aggiungerebbero ora gli ulteriori 800 miliardi di cui sopra. (5-07268)

GIOVANNI PACE. - *Al Ministro delle finanze.* - Per sapere - premesso che:

l'articolo 74-bis del decreto del Presidente della Repubblica 633/72 prevede al secondo periodo del secondo ed ultimo comma che « ... le liquidazioni periodiche di cui agli articoli 27 e 33 devono essere eseguite solo se nel mese o trimestre di riferimento siano state registrate operazioni imponibili »;

al punto 2.1 della circolare ministeriale n. 92/E del 26 aprile 1999 si chiarisce che « il curatore fallimentare o il commissario liquidatore devono presentare la dichiarazione IVA periodica solo se nel periodo di riferimento (mese o trimestre) hanno registrato operazioni imponibili per le quali sono tenuti ad effettuare le liqui-

dazioni periodiche, secondo quanto previsto dall'articolo 74-*bis*, secondo comma del decreto del Presidente della Repubblica 633 del 1972. Pertanto la dichiarazione periodica va presentata soltanto per i periodi per i quali sono state effettuate le liquidazioni periodiche »;

pertanto dalla norma e dalla circolare si evince chiaramente che il curatore deve presentare la dichiarazione IVA periodica solo relativamente ai periodi con riferimento ai quali è « obbligato » ad effettuare le liquidazioni periodiche e quindi solo per quei periodi in cui abbia effettuato operazioni imponibili;

la disposizione contenuta nel secondo periodo del secondo comma dell'articolo 74-*bis*, del decreto del Presidente della Repubblica 633/72 è stata dettata dal legislatore con l'intento di agevolare la gestione delle procedure fallimentari ed al fine, perciò, di non gravare di inutili adempimenti formali soggetti (fallimenti) che sono in una situazione del tutto particolare e non svolgono di fatto una attività ai fini IVA normale;

in considerazione di tale intento il legislatore ha implicitamente voluto assegnare al termine « operazioni imponibili » il significato di operazioni attive imponibili, ed in tal senso va la dottrina costantemente -:

se condivida l'assunto di cui al punto 5 della premessa a questa interrogazione o se ritenga che, pur in assenza di operazioni attive imponibili ma in presenza di una sola fattura di acquisto il curatore debba effettuare la liquidazione IVA periodica, annotarla, redigere ed inviare la dichiarazione IVA periodica. (5-07269)

FOTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

è di imminente pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* il decreto del Presidente della Repubblica recante nuove disposizioni in materia di imposta sugli intrattenimenti ed Iva del settore spettacolo;

in detto decreto risulterebbe prevista l'esenzione dall'obbligo di certificazione dei corrispettivi per le attrazioni classificate come « piccole » e « medie » da apposito decreto ministeriale, giusto quanto disposto dall'articolo 4 della legge n. 337/1968. Ne segue che gli operatori delle attrazioni classificate come « grandi » devono dotarsi di misuratore fiscale e rilasciare scontrini fiscali al pubblico;

l'esonero previsto per le piccole e medie attrazioni trova ragione nel fatto che gli operatori del settore non possono avvalersi di precedenti esperienze di bigliettazione, avendo per decenni pagato l'imposta sugli spettacoli in modo forfettario e tramite gli uffici della SIAE;

l'attività in questione è svolta in modo itinerante, con frequenti spostamenti lungo il territorio nazionale, il che determina per gli operatori del settore difficoltà di rapportarsi frequentemente al consulente fiscale prescelto per gli adempimenti di legge (registrazione di documenti, verifica dei corrispettivi, liquidazione delle imposte); alcune diffuse e peculiari modalità di esercizio dell'attività rendono difficoltoso l'utilizzo di un misuratore fiscale da parte degli operatori del settore -:

se non ritenga doveroso ed equo che tutti gli operatori del settore — e non soltanto una parte, così come più sopra evidenziato — siano esonerati dall'obbligo del rilascio di scontrini fiscali, cancellando — quindi — differenziazioni tra attrazioni che vengono gestite analogamente, con le stesse problematiche e difficoltà operative. (5-07270)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la puntualità dei voli è elemento basilare e caratterizzante dell'efficacia del sistema di assistenza al volo assicurato dall'ENAV;

tale elemento dovrebbe essere assicurato con il massimo sforzo di tutte le

componenti che interagiscono alla sua formazione, risorse umane e tecnologiche *in primis*;

l'azione direttiva dei responsabili della produzione dei servizi di assistenza al volo dovrebbe obbedire a tale requisito, mandatorio, in maniera prioritaria ed assoluta -;

se corrisponde al vero che presso le torri di controllo degli aeroporti italiani e negli ARO (*Sale briefing pre-volo*) lo scambio di informazioni operative avviene, tuttora, con sistemi di telecomunicazioni basati sulla tecnologia *Main frame 3270* e terminali remoti cosiddetti « terminali stupidi »;

se corrisponde al vero che tale tecnologia, e le reti informative su di essa basate, sia risalente ai primi anni settanta e, pertanto, considerata ormai obsoleta;

se corrisponde al vero che, stante tale assetto tecnologico obsoleto, presso gli aeroporti italiani, nelle ore di massimo movimento aereo, questi sistemi 3270, se interrogati contemporaneamente, lasciano trascorrere decine di secondi prima di fornire informazioni sui voli e, principalmente sui cosiddetti *Slots*;

se corrisponde al vero che durante tali lentezze di sistema i piloti rimangono a terra, in attesa delle autorizzazioni a muovere dai piazzali di parcheggio e se tali ritardi nel fornire le informazioni sugli *Slots*, non concorra direttamente e prioritariamente alla formazione dei ritardi dei voli;

se corrisponde al vero che, d'altro canto, l'ENAV ha previsto e realizzato nella sala operativa dell'aeroporto di Fiumicino e sin dal 1994, sistemi automatizzati per la gestione delle telecomunicazioni alternativi ai sistemi *main frame* e terminali 3270 con prestazioni ad alta velocità ed efficacia;

se corrisponde al vero, inoltre, che tali sistemi automatizzati per la gestione delle telecomunicazioni sono stati oggetto di aggiornamento tecnologico e sistemistico

nel 1998 costato oltre 5 miliardi e che non, e si sottolinea NON sono stati resi operativi per la reiterata mancanza di addestramento del personale al loro uso;

se corrisponde al vero che, essendo tali sistemi basati sulle più moderne tecnologie delle reti, TCP-IP e WINDOWS NT e basandosi sui paradigmi *client-server* e *web-server*, gli stessi sistemi vengono evidentemente considerati da settori dell'ENAV, responsabili della produzione dei servizi, come potenziali e pericolosi concorrenti alla rendita di posizione assicurata dal mantenimento di tecnologie obsolete che assicurano alti margini di guadagno alle ditte fornitrici;

se corrisponde al vero che, ripetutamente, negli ultimi anni, sono state presentate richieste dai responsabili dei servizi di assistenza al volo degli aeroporti italiani, verso di responsabili centrali della produzione, della automazione e dei centri di elaborazioni dati affinché si giungesse ad una integrazione dei sistemi in grado di aumentare l'efficienza ed efficacia degli stessi e se, dette richieste, siano state puntualmente ignorate;

quali sono i programmi di aggiornamento tecnologico in merito alla rete informativa operativa dell'ENAV (*Aeronautical Operational Information System*) nonché i suoi tempi di realizzazione;

quali sono i programmi di integrazione dei sistemi tendenti al raggiungimento e mantenimento di *standards* qualitativi universalmente riconosciuti all'avanguardia con il relativo abbandono delle tecnologie obsolete;

quali sono i tempi ed i programmi di addestramento del personale ENAV impiegato presso le Torri di controllo e gli ARO sui nuovi sistemi automatizzati per la gestione delle telecomunicazioni già esistenti (SAGT, FDP, RFD, FDLS) e quali sono, se ci sono, i programmi di estensione di tali nuovi sistemi su altri importanti aeroporti italiani;

infine, stante tale situazione di arretratezza tecnologia ed addestrativa,

quali programmi abbia intrapreso l'ENAV affinché il personale impiegato su questi sistemi obsoleti sia aggiornato professionalmente e che non rimanga, pertanto, tagliato fuori da processi di riqualificazione professionale e, cosa ancora più pericolosa, posto fuori dal mercato del lavoro. (5-07271)

INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA SCRITTA

BOCCHINO. - *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno e dei lavori pubblici.* - Per sapere - premesso che:

da diversi lustri il depuratore ubicato alla Marina Grande di Sorrento è al centro di accanite dispute circa il suo effettivo funzionamento e la sua funzionalità rispetto alle esigenze della città del Tasso;

il predetto impianto è rimasto inattivo per molti anni perché le opere effettuate in data antecedente al 1990 erano risultate insoddisfacenti ai fini dell'adeguamento della struttura rispetto alla sua ipotetica funzione;

a riprova di quanto appena asserito negli uffici comunali è rimasto depositato agli atti un singolare certificato di « non collaudo »;

successivamente, l'impianto di Marina Grande è stato più volte posto sotto sequestro (salvo poi essere dissequestrato) perché la magistratura ha ritenuto che fosse da considerare come « corpo di reato » o, comunque, come struttura non rispondente ai requisiti prescritti dalle vigenti disposizioni legislative;

durante il periodo in cui la città di Sorrento è stata assoggettata a commissariamento straordinario, per fatti collegati alla cosiddetta inchiesta della « Tangentopoli sorrentina », furono avviati gli *iter* per la ripresa dei lavori miranti a rendere il depuratore funzionante e funzionale;

gli *iter* avviati dal commissario straordinario, dottor Luigi Armogida (con proprio atto numero 63 del 30 novembre 1995), sono stati successivamente ripresi, modificati e completati dall'attuale amministrazione comunale guidata dal sindaco Ferdinando Pinto;

all'epoca il bando per l'appalto fu pubblicato in tempi di *record* su *Il Mattino*, su *Il Sole - 24 Ore* e sulla *Gazzetta Aste e Appalti Pubblici*;

in meno di due mesi la gara fu espletata, ma in sede di controllo degli atti si riscontrò una anomalia nei conteggi delle offerte e si riaprì, la gara;

il 30 aprile del 1996 l'appalto fu aggiudicato, ed il successivo 28 maggio la giunta municipale con la delibera n. 335 prese atto dei risultati delle operazioni di gara;

il sindaco Ferdinando Pinto, però, dopo essere stato interrogato su delega del dottor Borrelli della procura di Napoli, portava in giunta l'annullamento della precedente delibera n. 335 perché il titolare della ditta aggiudicatrice era stato assoggettato ad un provvedimento di custodia cautelare per associazione a delinquere di stampo camorristico ed estorsione e per di più oltre la metà delle ditte che avevano partecipato alla gara avevano presentato offerte anomale, tali, in ogni caso, da far ritenere che fosse stato alterato il corretto svolgimento della gara in questione;

per queste ragioni, dunque gli *iter* procedurali furono riavviati e la gara riaggiudicata dandosi finalmente concretezza alle ipotesi progettuali avanzate dall'ingegnere Antonino Fiodo;

dopo tante peripezie, dunque, l'impianto di depurazione della Marina Grande di Sorrento entrò « sperimentalmente » in funzione, ma subito si ebbe modo di verificare che i lavori effettuati non riuscivano a far sì che le acque trattate risultassero effettivamente depurate;

allarmati per la gravità della situazione numerosi cittadini protestarono