

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

il dottor Vincenzo Oliveri, consigliere di Corte d'Appello, con funzioni di presidente in importanti processi già svolti ed in corso di svolgimento a Palermo, ha assunto un ruolo di primo piano nella contesa elettorale del 25 novembre 2001 per l'elezione del sindaco e consiglio del comune di Villabate, in provincia di Palermo, svolgendo pubblicamente una serie di attività, tra le quali:

la presentazione, in apposita manifestazione pubblica, del candidato a Sindaco del centro-sinistra;

la sottoscrizione, quale primo firmatario, di un pubblico appello di voto in favore dello stesso candidato a Sindaco, nel quale, peraltro, gli avversari politici e con essi la maggioranza dei cittadini villabatesi che l'hanno democraticamente e legittimamente sostenuti, vengono pesantemente denigrati e definiti « Politicanti e affini senza scrupoli »;

un martellante e diretto procacciamento di candidati e voti, sempre in favore dello stesso schieramento politico, approfittando impropriamente del prestigio connesso alla professione di giudice;

la presenza sul palco del candidato a Sindaco di centro-sinistra in occasione del comizio di chiusura dallo stesso tenuto;

ad avviso dell'interrogante, non appare legittimo e corretto, alla stregua dei più elementari principi costituzionali e deontologici di imparzialità e indipendenza che informano l'alta funzione del giudice, che un magistrato, a maggior ragione se in costanza di servizio, prenda parte così attiva in una contesa elettorale,

travalicando di gran lunga i pur sacrosanti diritti di partecipazione democratica e manifestazione del pensiero —:

se il dottor Vincenzo Oliveri, prima della campagna elettorale, si sia dimesso o, quanto meno, si sia posto in aspettativa rispetto alla professione svolta;

se non ritenga di dovere assumere le conseguenti iniziative, eventualmente promuovendo anche un'azione disciplinare.

(4-01688)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(*ex articolo 138-bis del regolamento*):

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

la crisi che ha investito il settore aeroportuale sta portando colpi durissimi all'occupazione tanto delle società aeree, in primo luogo Alitalia, che ha predisposto un piano che prevede 900 esodi, 2.500 esuberanti e la rinuncia a 1.200 giovani assunti con contratti di formazione e a termine, quanto nelle società che gestiscono l'indotto e, in primo luogo, nella società Ligabue Gate Gourmet, che ha licenziato i 311 dipendenti addetti al rifornimento delle provviste di bordo (*catering*) alle compagnie aeree clienti, in esercizio sull'aeroporto Leonardo da Vinci-Fiumicino nonché la conseguente perdita del posto di lavoro di altri 80 dipendenti delle ditte delle pulizie;

in conseguenza, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — circoscrizione Aeroportuale di Roma Fiumicino — ha emesso l'ordinanza n. 21/2001, datata 1° dicembre 2001, con la quale si ordina alla Società Ligabue Gate Gourmet di riconsegnare alla Società Aeroporti di Roma lo stabilimento e relative pertinenze;

questa ingiunzione è destinata ad inasprire un conflitto causato dagli effetti di una crisi mondiale di cui i lavoratori non sono responsabili e di cui non possono diventare vittime, sopportandone il peso e gli oneri;

il Governo, in sede di esame della legge Finanziaria 2002, al Senato ed ora alla Camera, si è limitato ad assumere gli oneri delle garanzie assicurative dei vettori, mostrandosi indisponibile a prendere in seria considerazione altre misure riguardanti la ricapitalizzazione dell'Alitalia, contributi a sostegno ed altro ancora, con un atteggiamento molto diverso da quello assunto dagli USA e da alcuni Stati europei, membri della Comunità;

la linea governativa non mira a salvaguardare le potenzialità presenti nell'Alitalia che rischia di soccombere sotto l'urto della concorrenza, degradando da vettore mondiale a vettore regionale;

che in questa situazione l'ADR è chiamata ad assumersi la responsabilità della riattivazione immediata e non più rinviabile del servizio di *catering* e della conseguente salvaguardia dei 391 posti di lavoro —:

se non consideri suo dovere intervenire per bloccare l'espulsione dei lavoratori della Ligabue dallo stabilimento, adoperandosi perché la Società che gestisce gli aeroporti di Roma si confronti con le organizzazioni sindacali per trovare una soluzione soddisfacente per le parti in causa;

se non ritenga urgente riconsiderare l'atteggiamento governativo, e sulla base del Piano biennale dell'Alitalia, in sede di Finanziaria, approvare alcuni provvedimenti quali l'erogazione all'Alitalia dei 750 miliardi autorizzati dalla Ue e accantonati dal precedente Ministro del tesoro, la estensione dei benefici della 223 del 1991 (Cassa Integrazione Guadagni) e di altri ammortizzatori sociali al personale di navigazione e di terra del settore aeroportuale, la concessione di 350 miliardi annui di contributo statale nei due esercizi 2002/

2003, lo sgravio totale o parziale dell'IVA sui biglietti aerei e tutti quegli altri provvedimenti necessari a rilanciare il trasporto aereo;

se non giudichi corrispondente agli interessi nazionali la promozione di una azione adeguata dello Stato per il salvataggio dell'Alitalia e, superata la difficile fase della crisi, il rilancio del ruolo di vettore globale, con apporti anche di gruppi stranieri associati all'Alitalia.

(2-00183) « Tidei, Amici, Angioni, Battaglia, Bellini, Bettini, Bolognesi, Calzolaio, Cazzaro, Cialente, Coluccini, Crisci, De Luca, Diana, Duca, Galeazzi, Leoni, Mancini, Maran, Mariotti, Marone, Martella, Pisa, Raffaldini, Sedioli, Stramaccioni, Susini, Tolotti, Zanotti, Giacco, Panattoni, Sandi, Trupia ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

SANZA, LUIGI MARTINI, RICCIOTTI, NICOTRA, TESTONI, LEZZA, GIGLI, COSSIGA, SARDELLI, LANDOLFI, FLORESTA, BOCCHINO, LA STARZA, RONCHI, DE LAURENTIIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la grave crisi del trasporto aereo provoca ripercussioni insostenibili nel mondo del lavoro in particolare nei grandi aeroporti, oltre che nelle compagnie aeree —:

se corrisponda al vero che sono già stati licenziati oltre 400 lavoratori della società di *catering* Ligabue operante presso l'aeroporto di Roma Fiumicino, se sia confermata la vertenza in atto per il settore delle pulizie che incide in modo rilevante su tutta la gestione aeroportuale, se sia accertato un clima di grave tensione ed esasperazione tra il personale in servizio in aeroporto che potrebbe pregiudicare anche le condizioni di sicurezza delle infrastrutture e se sia confermata la scelta

operata da Aeroporti di Roma che, in tale quadro di tensione ed incertezza, abbia inteso avviare cessioni di ramo d'azienda;

quali siano i provvedimenti adottati dalla Società Aeroporti di Roma per far fronte alla situazione, quali forme di controllo abbia esercitato il Ministero e l'Enac nella sua qualità di Ente di Vigilanza, anche in riferimento alla fusione tra Leonardo Spa e AdR Spa, da cui sarebbe scaturito un indebitamento di AdR Spa pari a circa 3 mila miliardi di lire, a seguito di dividendo straordinario;

viste le gravi carenze organizzative cui si è fatto riferimento, sussistano ancora le motivazioni di affidamento della concessione della gestione del sistema aeroportuale romano alla Società Aeroporti di Roma Spa;

con la massima urgenza, quali siano i provvedimenti che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende adottare per risolvere le vertenze in atto, senza pregiudicare la qualità dei servizi, i livelli occupazionali, la funzionalità di un aeroporto così importante come quello di Roma Fiumicino. (5-00501)

ROTUNDO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

in una intervista rilasciata al *Corriere del Mezzogiorno* il direttore generale dell'ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile) dottor Pierluigi Di Palma, ha testualmente affermato: « ho già illustrato al Presidente Fitto quale dovrebbe essere la linea su cui tracciare il piano dei trasporti pugliesi. Investire gran parte dei fondi disponibili (100 miliardi per il settore aeroportuale) per i due aeroporti di Bari e Brindisi in modo da renderli in linea con gli *standard* europei e poi affidare ad ogni scalo già esistente la sua giusta collocazione tenendo conto delle proprie vocazioni economiche e territoriali. Secondo questo disegno — continua il dottor Di Palma — l'aeroporto di Foggia, per la sua vicinanza con l'alta zona del Gargano e

San Giovanni Rotondo, dovrebbe soddisfare le esigenze del turismo religioso, mentre quello di Grottaglie dovrebbe rispettare altrettanto la propria attiguità logistica con la base militare della marina e con due comparti commerciali di Evergreen e Atitech. Quindi, per essere più chiari, Grottaglie dovrebbe avere una preminente attività militare di supporto all'aeroporto di Gioia del Colle e commerciale manutentiva offrendosi come scalo per i trasporti cargo ad Evergreen e come base di decollo ed atterraggio dei velivoli destinati alla manutenzione dell'Alitech »;

tale indicazione contrasta con quella espressa dai Ministri della difesa e dei trasporti dei governi di centro-sinistra che, accanto alla valorizzazione degli scali aeroportuali pugliesi sopra richiamati dal direttore Di Palma, prevedeva anche l'apertura ai voli civili dell'aeroporto di Galatina pur limitatamente ai giorni nei quali non viene utilizzato da parte dell'aeronautica militare;

sulla base di tale impostazione, nella passata legislatura, si sono tenuti, presso il Ministero dei trasporti, appositi e ripetuti incontri, presieduti dal Sottosegretario ai Trasporti competente, tra tutti i soggetti interessati, compreso l'ENAC, il Presidente della Provincia di Lecce, aventi l'obiettivo di definire il concreto percorso per pervenire all'apertura al traffico civile dello scalo di Galatina;

la provincia di Lecce, lungo questo tracciato, ha provveduto alla redazione di uno studio di fattibilità da cui è emersa con nettezza la fondamentale importanza dell'utilizzazione di Galatina per i voli *charter* a fini turistici nei giorni festivi e prefestivi;

la dotazione di una infrastruttura aeroportuale rappresenta per lo sviluppo dell'industria turistica del Salento una scelta prioritaria e strategica —:

se il Ministro interrogato condivide le valutazioni espresse dal direttore generale dell'ENAC che ignorano totalmente, con riferimento alla imminente predisposi-

zione del piano regionale dei trasporti in Puglia, l'aeroporto di Galatina e se l'orientamento del Governo sulla questione sia mutato rispetto agli impegni assunti dai precedenti governi. (5-00505)

Interrogazioni a risposta scritta:

PASETTO, RUGGERI, RUSCONI e RUGGIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se risponde al vero che l'Enac, abbia proceduto a stipulare atti di estensione della durata dell'affidamento delle gestioni aeroportuali, accordate con leggi speciali in assenza di un programma d'intervento corredato dal relativo piano economico finanziario ai sensi di quanto previsto e prescritto dall'articolo 1-*quater* della legge n. 351 del 3 agosto 1995, in contrasto per altro con la direttiva n. 141 T del Ministero dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 2000 « Modalità di affidamento delle gestioni totali aeroportuali; in questo caso, infatti stante la grave crisi del trasporto aereo, gli effetti delle procedure di esternalizzazione di attività essenziali, quali ad esempio quelle poste in essere dalla società Aeroporti di Roma, che stanno provocando gravi ripercussioni sui livelli occupazionali del *catering* e sulle pulizie di terra, oltre che sulla ricaduta occupazionale del settore, appaiono quali conseguenze di scelte organizzative che non risultano essere state oggetto di valutazione preventiva da parte dell'Enac, quale ente preposto alla vigilanza, né risultano disciplinate dalla convenzione, ove la stessa sia priva di un programma d'intervento, oltre che del suddetto piano economico finanziario;

se risponde al vero che con le predette convenzioni siano state estese: la durata per quaranta anni, limite massimo fissato dal predetto articolo 1-*quater*, fissando addirittura la decorrenza del termine iniziale dell'estensione dalla data di scadenza delle rispettive leggi speciali, stravolgendo i principi dettati dalla normativa di riferimento, che collega la du-

rata della concessione, comunque nel limite dei quarant'anni, a precisi programmi d'investimento ed all'assunzione di obblighi anche in termini di ricaduta occupazionale e di applicazione della contrattazione collettiva di settore come espressamente dispone l'articolo 1-*quinquies* della citata legge n. 351;

se risponde al vero che le predette convenzioni non si limitano a disciplinare i rapporti tenendo conto del particolare regime giuridico delle predette società prescritto dalle leggi speciali vigenti, che hanno tutte una precisa scadenza, ma ne prorogano di fatto gli effetti per la nuova durata da un lato non prevedendo l'acquisizione dei beni al demanio dello Stato al termine di scadenza delle leggi speciali e dall'altro disciplinando il rapporto, per l'intera durata, in maniera difforme rispetto alla disciplina prevista dalla convenzione tipo di cui alla circolare A.C. 28 ottobre 1999:

se risponde al vero, che gestori parziali d'alcuni aeroporti siano stati convocati per la stipula di convenzioni triennali ai sensi della citata n. 141 T del Ministero dei trasporti e della navigazione del 30 novembre 2000 per sottoscrivere un testo differente da quello pubblicato per ultimo con la predetta circolare A.C. del 28 ottobre 2000 e per una durata « transitoria » non prevista dalle leggi vigenti;

se il Ministro non ritenga di dare informativa in ordine allo *status* degli affidamenti ed a far conoscere l'elenco delle società che hanno sottoscritto o che stanno per sottoscrivere le convenzioni indicando come le stesse siano state individuate o prescelte, atteso che in presenza di atti convenzionali già stipulati ed efficaci non troverebbero applicazioni nei confronti delle società che hanno sottoscritto le predette convenzioni le disposizioni previste dai disegni di legge Camera 1431, Camera 1847 e Camera 1878 relativamente al canone *una tantum* previsto dall'articolo 2 dei tre disegni di legge, e verrebbe altresì meno, in quanto superata, l'esigenza di disciplinare *ex lege* il pas-

saggio all'Enac dei beni di cui all'articolo 1 dei tre progetti di legge;

per quali dei circa 100 aeroporti italiani siano in corso di definizione le procedure di affidamento e quale soluzione si intenda adottare per l'affidamento in concessione o per la dismissione degli oltre 60 aeroporti privi di società di gestione, atteso che i termini per la costituzione delle stesse sono scaduti dal dicembre 1997 ed eventualmente quali procedure siano previste per l'apertura dei nuovi aeroporti al traffico aereo civile o per l'istituzione di nuovi aeroporti;

infine quali provvedimenti si intendono adottare per consentire la sopravvivenza degli aeroporti minori non autosufficienti atteso che il termine temporale fissato all'erogazione dei contributi dall'articolo 1 comma 5 della legge n. 351 del 1995 è già scaduto dal 1999 senza che sia stata erogata una sola lira di contributi e le società di gestione sono tenute ad effettuare i controlli di sicurezza (controllo del 100 per cento dei bagagli da stiva e delle merci, controlli con telecamere a circuito chiuso del perimetro aeroportuale, agli interventi per il monitoraggio dei sistemi fissi di illuminazione delle piste) nonché di controllo dell'inquinamento acustico. (4-01689)

BRIGUGLIO, ARRIGHI, BELLOTTI, CIRIELLI, GIULIO CONTI e PAOLONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato hanno stipulato un contratto di consulenza con l'ex Ministro dell'ambiente, Edo Ronchi;

L'Ente Ferrovie dello Stato ha assunto quale direttore del personale la signora Amedea Pennacchi, sorella dell'ex Sottosegretario di Stato Laura Pennacchi;

a giudizio dell'interrogante il conferimento di tali incarichi suscita perplessità quanto ai criteri di scelta delle persone —

se detta attività delle Ferrovie dello Stato rientri nei criteri di economicità di gestione che l'Ente dovrebbe perseguire.

(4-01690)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

nel mese di agosto, in conseguenza della visita dei ministri Scajola e Bossi a Gorizia del 16 luglio 2001, c'è stata la sperimentazione di uno speciale piano di controllo del confine goriziano con la Slovenia per ostacolare l'immigrazione irregolare;

le misure adottate in estate hanno previsto lo stanziamento a Gorizia di duecento uomini dei reparti mobili con il compito di fermare i clandestini ed accompagnarli, una volta identificati, ai centri di temporanea permanenza di Bari e di altre località pugliesi;

sono stati inoltre inviati furgoni multisensori per il controllo mobile di sorveglianza del confine oltre a mezzi visori notturni e sistemi di controllo delle impronte digitali in tempo reale (i cosiddetti « SPAIS »);

di tutto questo impiego di forze e di mezzi, alla fine del mese di novembre non è rimasto più nulla. Ripartiti gli uomini, inviati nei servizi di ordine pubblico, e dirottati altrove tutti i mezzi tecnici, si registra un depotenziamento delle forze a disposizione del settore Polizia di Frontiera oltre a quella sul territorio [il commissariato di Monfalcone (Gorizia) da mesi non dispone di un proprio dirigente] —:

quali siano le ragioni di questo cambiamento di atteggiamento nei confronti del controllo dei confini, anche in conseguenza dei recenti drammatici episodi di