

aspirazione che l'Amministrazione valuta sulla base di criteri e presupposti previsti dalla legge quali: la vacanza del posto che l'aspirante intende ricoprire, la pluralità di domande di altri aspiranti e le esigenze di servizio connesse sia al posto che verrà liberato e sia quello che potrà essere occupato in esito al trasferimento;

le dotazioni organiche del corpo di polizia penitenziaria, previste dalla legge n. 395/1990, sarebbero obsolete ed inadeguate in quanto non terrebbero conto della cospicua sottrazione di personale avvenuta negli Istituti a seguito dell'assunzione del servizio di traduzione dei detenuti e degli internati e del loro piantonamento in caso di ricovero in luoghi esterni di cura;

il rilevamento degli organici sarebbe indispensabile per una razionale ed obiettiva distribuzione dei carichi di lavoro all'interno di ogni struttura penitenziaria, garantendone peraltro una adeguata funzionalità;

il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria si è più volte impegnato ad ovviare a tale carenza anche per valutare, con la dovuta ponderatezza, le effettive esigenze di nuove assunzioni per la ridotazione di personale nell'ambito delle strutture carenti —:

quali siano i motivi per cui non si è ancora provveduto alla definizione degli organici e sulla base di quali criteri e presupposti di legge si è ritenuto assegnare, anche in soprannumero, con semplici atti amministrativi, personale temporaneamente distaccato ad altre sedi, bypassando così le regolari procedure per i trasferimenti ed in assenza di obiettive e documentate esigenze di funzionalità;

quale iniziativa intenda promuovere per la definizione degli organici e la razionale distribuzione delle risorse conferite in soprannumero, mediante la conversione dei provvedimenti temporanei in definitivi, attesa la indispensabile e condivisa esigenza di garantire una adeguata funzionalità delle strutture penitenziarie;

quali iniziative intenda porre in essere per la tutela delle legittime aspettative del personale candidatosi al trasferimento e scavalcato da quello destinatario della irriuale e, presumibilmente onerosa, procedura di assegnazione in soprannumero.

(4-01895)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

la principale compagnia aerea brasiliana, la Varig-Brasil, che collega Roma con Rio de Janeiro e San Paolo sin dal 1965, intende cancellare i suoi due voli settimanali da Roma per trasferirli a Milano, dove già opera con 6 frequenze settimanali;

avendo la compagnia Alitalia già soppresso i collegamenti da Roma per il Brasile, dal 21 febbraio 2002 la città di Roma non sarà più servita da alcun collegamento diretto con il Brasile;

vanno considerati altresì il cospicuo interscambio economico-commerciale tra i due Paesi, nonché i legami di amicizia, etnici e culturali;

va vista la vocazione internazionale della città di Roma, la presenza delle Istituzioni dello Stato italiano, della Sede Vaticana, delle rappresentanze diplomatiche, di organizzazioni internazionali quali la Fao, l'Ifad, l'Ipgri, il Wfp;

vanno constatati i vincoli di carattere religioso che legano il Brasile e l'America Latina alla città di Roma, e il flusso tra i due Paesi;

la Varig intende licenziare quaranta dipendenti di Roma e Fiumicino, e che tali licenziamenti non appaiono giustificati da congrue ragioni industriali in quanto non vi è cessazione né riduzione dell'attività

della compagnia in Italia, ma al contrario un incremento della produzione di circa il 25 per cento dovuto all'impiego, dal 1° novembre, di un aeromobile più capiente; e che la Varig, trasferendo le frequenze a Milano, intende mantenere per sé i diritti di traffico (slots) garantiti dagli accordi bilaterali tra i due Paesi —:

se non intenda verificare la possibilità di revoca dei suddetti slots alla compagnia brasiliana Varig per devolverli ad altra compagnia che garantisca il servizio da e per la città di Roma, assorbendo le professionalità che dovessero essere messe in mobilità dalla Varig. (5-00568)

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

sono fermi sul piazzale dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, due aeromobili di tipo Mc-Donnell Douglas MD-80, marche EI-CMM e EI-CPB;

sono state presentate mesi addietro, due domande per l'ottenimento del Certificato operatore aeronautico (Coa), da parte della Free Airways e della Free Airlines;

premessi che tra i requisiti per il rilascio e, soprattutto, il mantenimento del Coa, vi è la stabilità economica e finanziaria certificabile per la durata di almeno sei mesi;

la Sicily Airport System srl ha licenziato sei lavoratori, motivando la scelta con la perdurante crisi economica in cui versa la società, che comunque gode di benefici contributivi e retributivi da parte della regione siciliana;

attualmente vi sono ben quattro vettori sulla tratta Palermo-Roma con più venti voli giornalieri per ogni tratta;

di questi vettori, Alitalia, Volare Airlines, Air One e British World, la Volare Airlines utilizza la biglietteria e l'ufficio prenotazioni della Sky Network Technologies srl, di proprietà della famiglia Cri-

spino, proprietaria di Air Sicilia spa, e beneficiaria di un contributo dal Patto territoriale del Calatino per la messa in opera di detto centro prenotazioni, e la British World, che come riporta l'agenzia di stampa *Avionews*, risulta essere fallita in Gran Bretagna il 14 dicembre 2001, e che in realtà opera in Italia con codice di volo della australiana Day Star Airways;

sempre sui voli della British World, l'autorizzazione alla emissione dei biglietti è stata concessa ad un'altra società, l'Aer Sky, in un gioco di incontrollato rimpallo di autorizzazioni rilasciate e di responsabilità del quale rischiano di pagare le conseguenze i lavoratori che svolgono il loro ruolo con correttezza, i passeggeri che si ritroveranno « a piedi » da qui a breve, e i contribuenti;

il fallimento di Med Airlines, Si Fly e di National Jet hanno avuto un grande risalto nella stampa e, soprattutto National Jet, che operava sotto il marchio di British Airways, hanno lasciato decine di miliardi di debiti, soprattutto alle società di *handling* aeroportuale, che per rifarsi aumentano sconsideratamente il costo dell'assistenza ad altri vettori, sicuramente managerialmente meglio gestiti e in condizioni economiche più floride, con il rischio di provocare il fallimento di questi altri vettori, soprattutto in un periodo terribile, per il mondo dell'aeronautica civile, come questo;

dall'agenzia di stampa *Avionews*, riportiamo che la Lufthansa, abbia « invitato » la sua controllata Air One, di coprire il maggior numero di tratte nazionali italiane per collegarli con l'*hub* di Francoforte in Germania, togliendo ulteriori passeggeri all'Alitalia, ed essendo a breve l'accordo definitivo tra regione Sicilia, Ministero dei trasporti ed enti locali siciliani sulle « tratte sociali », si tratterebbe di un vero e proprio furto di denaro pubblico nazionale da parte di vettori stranieri —:

quali iniziative e provvedimenti urgenti intenda assumere per dare un assetto sicuro e stabile al settore dei trasporti aerei da e per la Sicilia;

da quale società sia pervenuta richiesta di « disciplinare » per i due MD-80, fermi da una settimana nel piazzale dell'aeroporto di Palermo, e se la direzione dell'aeroporto di Palermo abbia chiesto alla società armatrice degli aeromobili il pagamento dei diritti di sosta;

se la direzione dell'aeroporto di Palermo abbia mai chiesto i diritti di sosta per l'aeromobile I-ATRM, modello Atr-42, di proprietà dell'Air Sicilia, fermo sul piazzale da più di sei mesi, e mancante del motore destro;

se vi siano in corso richieste di autorizzazioni, a nome delle società Free Airlines, Free Airways, Sicily Airport System, e chi è il funzionario dell'Enac che si sta occupando della procedura;

se risulti che un certo signor Warren Seymore, cittadino australiano abbia avanzato una richiesta di Coa a nome della società Millennium;

se risulti un'inchiesta di Coa da parte di una società denominata Air Via Italia;

se non reputi indispensabile dar corso alle continue richieste che provengono dal mondo sindacale di convocare presso l'Enac, i vettori, i sindacati e le società di *handling*, come da più di un anno va richiedendo l'Ugl trasporto aereo per nome del suo segretario nazionale.

(5-00573)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

moltissimi appassionati di veicoli d'epoca lamentano — comprensibilmente — il fatto che non sia concessa loro la possibilità di mantenere la targa originale anche in caso di reimmatricolazione del mezzo;

è evidente che la sostituzione della targa originale toglie pregio e fascino al mezzo, atteso che con tale operazione si

elimina la « carta di identità » del mezzo stesso di più immediata consultazione;

appare francamente incomprensibile che una esigenza di questa natura non venga senza indugio soddisfatta, anche in ragione del numero, tutt'altro che esiguo, di appassionati collezionisti —:

se non ritenga di dover intervenire con normative e/o regolamenti per consentire finalmente che i collezionisti amatori dei mezzi d'epoca possano, anche in caso di reimmatricolazione, mantenere la targa originale. (4-01886)

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

la Trenitalia spa ha annunciato la soppressione del treno 8623 delle ore 11 Ragusa-Siracusa, del treno 8690 delle 15,32 Siracusa-Gela e del treno 8735 delle 17,45 Ragusa-Siracusa, mentre nei giorni festivi il treno soppresso sarà il numero 8734 delle ore 15,30 Palermo-Modica a decorrere dal prossimo 26 gennaio;

la notizia anzidetta ha suscitato grande malcontento nella popolazione iblea che da qualche tempo a questa parte sta assistendo al progressivo depotenziamento dei servizi ferroviari in provincia di Ragusa;

si tratta dell'ennesima iniziativa diretta allo smantellamento della ferrovia nella Sicilia sud orientale;

è stato infatti già soppresso il collegamento Ragusa-Roma, è stato chiuso lo scalo merci della stazione di Vittoria, è stato soppresso il treno Siracusa-Licata utilizzato da numerosi studenti e lavoratori pendolari;

le giustificazioni addotte in proposito da Trenitalia appaiono assolutamente pretestuose;

la provincia di Ragusa, già penalizzata dalla sua marginalità geografica e dalla mancanza di una rete stradale ade-

guata, non può subire questo ulteriore colpo alle sue precarie infrastrutture —:

se sia a conoscenza delle iniziative di Trenitalia dirette a smantellare la ferrovia in provincia di Ragusa;

se non ritenga di intervenire presso detta società al fine di chiedere la revoca degli assurdi provvedimenti che riducono drasticamente nella provincia iblea i servizi ferroviari, con grave pregiudizio per gli utenti, privati di alcuni collegamenti essenziali;

se non ritenga opportuno sollecitare Trenitalia ad effettuare un potenziamento dei collegamenti ferroviari nella Sicilia orientale ed in provincia di Ragusa in particolare. (4-01905)

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

in data 14 dicembre 2001, il quotidiano *La Repubblica*, riportava alcune dichiarazioni del comandante Alessandro Marazzani dell'Unione Piloti che definiva l'aeroporto di Fiumicino, caotico e indisciplinato;

l'aeroporto di Fiumicino è, da tempo, affidato alla gestione totale da parte della società Aeroporti di Roma spa, quindi anche e soprattutto per quanto attiene alla sicurezza;

il titolare del dipartimento tecnico dell'A.N.P.A.C., il sindacato più rappresentativo tra i piloti, contattato dall'agenzia di stampa *Avionews*, ha dichiarato che quanto detto dal comandante Marazzani sono cose che l'A.N.P.A.C. aveva già dichiarato in precedenza;

in base alle dichiarazioni del comandante Marazzani, lo scalo di Fiumicino risulterebbe carente in molti aspetti che riguardano la sicurezza, quali la scarsa manutenzione delle piste e delle vie di rullaggio, asfalto a basso assorbimento d'acqua specifica che crea seri problemi all'aeromobile in fase di atterraggio;

addirittura i piloti hanno problemi con la frequenza radio che è « così intasata che si deve fare la fila per parlare con il controllore di volo, tutto a discapito della sicurezza »;

tutti questi problemi portano inevitabilmente ad un incremento dei costi operativi sia per i ritardi nei decolli che per i maggiori consumi di carburante, costi che incidono notevolmente sulle compagnie, e quindi sui posti di lavoro —:

quali provvedimenti intenda adottare nei confronti della società AdR, concessionaria totale della gestione dei servizi a terra dello scalo di Fiumicino, affinché il livello di sicurezza dello scalo aeroportuale sia portato agli standard dei principali aeroporti delle capitali europee;

se non ritenga opportuno dotare lo scalo di Fiumicino di adeguati strumenti quali un sistema di monitoraggio, più nuovo ed efficiente, dei movimenti a terra, di cui il radar è solo un componente, nonché di una struttura di rilevazione dello stato della pista e di un sistema selettivo di guida degli aeromobili a terra con luci di rullaggio. (4-01907)

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

il treno 8716 proveniente da Siracusa e diretto a Licata trasporta quotidianamente numerosi lavoratori e studenti pendolari;

in questi giorni si è diffusa la notizia della probabile soppressione di detto treno;

tale notizia ha destato viva preoccupazione fra coloro che ogni giorno utilizzano tale mezzo di trasporto per spostarsi da Gela a Vittoria, da Vittoria a Ragusa, da Vittoria a Licata sia per motivi di lavoro che per motivi di studio, anche perché nella fascia oraria compresa fra le ore 14 e le ore 16 non esistono mezzi di trasporto alternativi —:

se non ritenga di intervenire tempestivamente presso la Trenitalia Spa per

accertare la fondatezza o meno della notizia e per evitare che detta soppressione venga posta in essere atteso il grave documento che la stessa arrecherebbe agli attuali numerosi utenti. (4-01908)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**RUSSO SPENA.** — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il sindacato italiano unitario lavoratori di polizia (Siulp) segreteria provinciale di Roma ha sollevato il problema della non puntuale applicazione deontologica e giuridica da parte di alcuni medici della polizia di Stato in relazione alla corretta applicazione delle visite fiscali, rilevando che:

innumerevoli note giurisprudenziali prodotte dalla Corte di Cassazione, l'articolo 5 della legge n. 300 del 20 maggio 1970 dello statuto dei lavoratori e singoli contratti collettivi di lavoro riguardanti l'insorgenza di contrasti fra medico di fiducia e medico fiscale, affermano la tesi che la diagnosi rilasciata dal medico di famiglia sia quella che effettivamente fa testo;

la Suprema Corte ha sostenuto e ribadito che la visita fiscale ha il solo scopo di accertare « l'esistenza della malattia denunciata dal lavoratore » e non quello di stabilire l'esatto periodo di convalescenza, anche perché il medico fiscale interviene dopo l'inizio della malattia per cui potrebbe risultare che la sintomatologia risulti meno grave di quella evidenziata dal medico di famiglia;

la Cassazione con altra sentenza (7167), ha sancito che « l'unico ad essere in possesso dell'esperienza specifica intesa come conoscenza del soggetto visitato è solo e soltanto il medico di famiglia »;

qualunque azione, quindi, portata in giudizio ha visto il giudice di merito esprimersi a favore della diagnosi emessa dal medico di famiglia (Cassazione 20 aprile 1984, n. 2620, Cassazione 24 gennaio 1992, Cassazione penale 4 maggio 1994 che ha introdotto il criterio di riconoscimento di maggior rilevanza del certificato del medico curante, Cassazione 6 maggio 1995, n. 4938);

l'esposizione delle suesposte note giurisprudenziali e di merito è stata motivata dal fatto che qualche medico della polizia di Stato è oggi come non mai sempre più propenso a decurtare i giorni di riposo medico assegnati ai lavoratori da parte dei loro medici di famiglia;

per i medici della polizia di Stato, in esecuzione della delega, il Governo, in data 5 ottobre 2000, emanava il decreto-legge n. 334 prevedendo all'articolo 44 le attribuzioni del personale medico della polizia di Stato ed in relazione all'articolo 2, secondo comma, lettera d) del decreto-legge n. 626 del 1994 venivano anche attribuite le funzioni di « medico competente » pur non essendo, i medici della polizia di Stato, in possesso dei titoli specifici previsti come: la specializzazione in medicina preventiva del lavoro, o in medicina preventiva dei lavoratori, o in tossicologia industriale la libera docenza in medico del lavoro, l'autorizzazione di cui all'articolo 55 del decreto-legge 15 agosto 1991, n. 227. Il citato articolo 44 è decisamente in netto contrasto non solo con la previsione dell'articolo 2 del decreto-legge n. 626 del 1994 ma anche con il decreto ministeriale n. 450 del 14 giugno 1999 del Ministro dell'interno che stabiliva che le funzioni di medico competente nelle strutture centrali e periferiche della polizia di Stato potessero essere svolte solo dai medici della polizia di Stato in possesso dei requisiti sopra citati, ampliando di fatto le funzioni di detti sanitari senza alcuna concertazione con il Ministro della sanità e ponendo gli stessi in una situazione economico-normativa peggiorativa rispetto agli, altri medici dipendenti dalla pubblica amministrazione ad ordinamento civile;