

ai quali — peraltro — verrebbero anche negati i permessi cui avrebbero diritto in ragione dell'attività sindacale svolta.

(4-02195)

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

la signora Jelmoni Eugenia è assistente capo del Corpo di polizia penitenziaria presso la casa circondariale di Piacenza;

la predetta è stata riconosciuta idonea ad effettuare il turno notturno per motivi di salute, così come risulta dalla certificazione rilasciata in data 29 settembre 2000 dal medico del lavoro delegato dall'istituto, dottor Giorgio Campana;

in ragione di ciò la signora Jelmoni è stata impegnata a tutto il 4 gennaio 2002 in idonei servizi —:

quali siano i motivi per i quali, a far data dal 4 gennaio 2002, alla signora Jelmoni è stato demandato lo svolgimento dei turni notturni, costringendo la stessa a richiedere un periodo di malattia;

se e quali verifiche intenda disporre presso la casa circondariale di Piacenza, in ragione di quanto sopra esposto.

(4-02196)

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

gli uffici del tribunale civile e penale di Sulmona (Aquila), nei quali sono in corso da diverso tempo lavori di ristrutturazione, presentano numerose carenze di spazi per lo svolgimento delle attività giudiziarie primarie (aula delle udienze, camera di consiglio, aula giudice indagini preliminari) e di arredi (spazi comuni piano terra e primo piano, completamento biblioteca e cancelleria civile);

lo stesso presidente del tribunale ha inoltrato richiesta agli uffici ministeriali competenti per autorizzare urgentemente l'acquisto dei beni indispensabili per il

pieno funzionamento della riforma istitutiva del giudice unico di primo grado —:

se non ritenga opportuno autorizzare con sollecitudine le suddette spese finalizzate al miglioramento del servizio giudiziario per i cittadini.

(4-02199)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

in esito all'articolo 36 della legge 17 maggio 1999 n. 144 (collegato ordinamentale alla finanziaria del 1999) disciplinante la continuità territoriale tra gli scali aeroportuali della Sardegna e quelli di Roma e Milano, le tratte Cagliari-Roma, Olbia-Roma e Olbia-Milano sono state assegnate la prima ad Alitalia e le altre a Meridiana;

le compagnie aggiudicatrici devono applicare le tariffe agevolate come previste dalla legge, dal successivo conseguente bando di gara e dal decreto di assegnazione delle tratte medesime;

risulta invece che le compagnie Alitalia e Meridiana stiano praticando tariffe superiori a quelle di legge poiché fanno pagare la somma di 6 euro (lire 11.618) in più su ogni biglietto per Roma e per Milano e da questi scali per la Sardegna;

la maggiorazione praticata da Alitalia e da Meridiana contrasta con il decreto di assegnazione che ha imposto i limiti massimi di tariffa da praticarsi per ogni biglietto che viene emesso per una delle rotte suindicate;

ancora una volta i sardi ed i residenti in Sardegna vengono penalizzati nell'esercizio di un loro primario diritto riconosciuto da legge dello Stato —:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti innanzi esposti;

se non ritenga che le maggiorazioni praticate costituiscano grave inadempimento da parte delle compagnie sopra indicate;

quali iniziative intenda assumere, in sede di controllo tramite gli organismi preposti, per il mantenimento delle tariffe indicate nel decreto di assegnazione.

(5-00653)

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

in data 17 febbraio 2002 è comparsa nella rubrica « Specchio dei tempi » del quotidiano *La Stampa* una lettera, a firma Claudia Sacchi, che qui interamente si trascrive:

« Ogni giorno, da quasi due anni, "frequento" la linea ferroviaria Fossano-Torino e raggiungere, in orario, il mio posto di lavoro è diventata una scommessa quotidiana. Almeno una volta alla settimana, i treni non partono perché il locomotore è fuori uso, c'è un guasto sulla linea, non si aprono le porte, non si chiudono le porte e avanti di questo passo. Nelle settimane più fortunate non si accende il riscaldamento, è esageratamente acceso il riscaldamento (la via di mezzo mai), non si accendono le luci, non si può accedere ai servizi perché intasati o impraticabili per questioni igieniche.

Naturalmente quando le temperature esterne si aggirano sui  $-8^{\circ}$  il riscaldamento non funziona quasi mai, mentre d'estate solo alcuni treni in partenza da Torino Porta Nuova sono muniti di aria condizionata, tutti gli altri si possono paragonare a "carri bestiame". Uso questo termine perché, per non farci mancare nulla, le carrozze, molto spesso sono luride!

Devo dire che tra i tanti punti deboli delle Ferrovie c'è certamente quello dell'informazione alla clientela: qualche volta il treno si ferma per un'ora in mezzo alla campagna e il personale solo dopo 30-40

minuti circa passa a dare spiegazioni qualche volta anche con una certa arroganza!

Questa è una situazione insostenibile per chi è obbligato a viaggiare quotidianamente e credo di interpretare lo stato d'animo di molti compagni di sventura!

La mia lettera somiglia alle tante che arrivano agli organi di stampa ma pur sapendo di essere ripetitiva, non ho potuto fare a meno di scrivere: forse i dirigenti delle Ferrovie, constatando il grande disagio che causano alle persone che sono costrette ad usufruire dei treni per i loro spostamenti, apporteranno qualche modifica alla loro organizzazione, si interrogheranno sulle esigenze della clientela, spenderanno qualche euro in più per i piccoli e grandi interventi di manutenzione e per le pulizie, faranno corsi di formazione sulla comunicazione al personale Fs... per eventuali altri suggerimenti si prega di fare un sondaggio fra gli utenti, vale a dire fra i viaggiatori »;

la magistratura di Mondovì ha aperto da tempo un'inchiesta destinata ad accertare le cause dei molti disagi lungo la linea ferroviaria Torino-Savona —:

se il Ministro delle infrastrutture si sia attivato per indurre le Ferrovie a migliorare il servizio ed altresì quale altra attività sia stata posta in essere;

perché vi sia tanta disparità di trattamento fra viaggiatori che utilizzano altre linee ferroviarie, come ad esempio la Torino-Milano, rispetto a coloro che — avendo gli stessi diritti — utilizzano i convogli lungo la linea Torino-Savona.

(5-00658)

MARIOTTI, LOLLI, CIALENTE, BORRELLI e CRISCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la tratta ferroviaria Pescara-Roma è una delle più antiche e strategiche trasversali di collegamento dei due corridoi longitudinali e per tali ragioni da decenni si discute periodicamente della rettifica

del suo tracciato e dell'ammodernamento complessivo, seppure a lotti funzionali;

il programma delle infrastrutture strategiche, delibera CIPE 21 dicembre 2001, di attuazione della « Legge obbiettivo » per la regione Abruzzo prevede solo la continuazione del potenziamento della Bologna-Bari-Lecce dimenticando completamente la tratta Pescara-Roma;

i tempi di percorrenza su questa trasversale sono tanto lunghi ed incerti da non poter competere con la concorrenza dei servizi autostradali, per cui il processo di depotenziamento di questa infrastruttura continua inesorabilmente;

il materiale rotante impiegato è di pessima qualità e con gravi problemi di carattere igienico dovuti alla mancanza di manutenzione e pulizia minimali delle carrozze;

i viaggiatori che coraggiosamente e per mancanza di alternative continuano ad usare la ferrovia, sono costretti a subire continui disagi per le frequenti interruzioni del servizio dovuti a guasti causati dalla vetustà della rete e del materiale rotante impiegato;

dal mese di giugno 2002, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, sulla Pescara-Roma verranno soppressi gli *intercity* con un ulteriore declassamento di questa tratta ferroviaria;

il prossimo spostamento del capolinea da Roma-Termini a Roma-Tiburtina produrrà ulteriori disagi ed abbassamento della qualità del servizio ed una quasi certa diminuzione dell'utenza e quindi declassamento della tratta ferroviaria —:

quali urgenti decisioni intenda prendere il Governo per alleviare i disagi degli utenti ponendo fine ai disservizi e per invertire la tendenza acclarata dalla delibera CIPE 21 dicembre 2001 al declassamento della Pescara-Roma riaffermando la valenza strategica di una trasversale di collegamento dell'Abruzzo alla capitale e dei due corridoi intermodali adriatico e tirrenico.

(5-00660)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

PISICCHIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la difficile situazione occupazionale del mezzogiorno d'Italia costringe ancora quote significative di giovani disoccupati a cercare lavoro fuori dalle aree meridionali, non diversamente da quanto avveniva negli anni del secondo dopoguerra;

le società che gestiscono il lavoro interinale soventemente svolgono la loro intermediazione di mano d'opera facendo combaciare la domanda e l'offerta che si situano nelle due aree geografiche del nord e del sud del paese;

a fronte di un lavoro temporaneo offerto ai giovani meridionali con le tutele minime, indicate nei contratti trimestrali, non esiste alcuna seria garanzia dei profili logistici legati alla necessaria permanenza per alcuni mesi fuori sede, a cominciare dal problema dell'alloggio proposto a prezzi fuori mercato — si parla di anticipi di quattro o più mensilità —, difficilmente sostenibili da un giovane precario per pochi mesi;

anche quando, come è accaduto di recente ad alcuni giovani pugliesi, reclutati dalla società per il lavoro interinale Kelly Service per lo svolgimento di un'attività lavorativa a Bergamo, si è cercata una sistemazione in alloggio o perfino alberghiera, accettando i non lievi prezzi di mercato, si è verificata la impossibilità della permanenza nella città lombarda causa di un'incredibile, inquietante, inaccettabile sequenza di episodi di diniego della disponibilità di alloggi, con atteggiamenti razzisti che sembravano usciti da un film di denuncia neorealista degli anni '50;

nel caso citato i giovani pugliesi, dopo aver vanamente compiuto varie ricerche di alloggio presso case private, alberghi, pensioni e locande, e dopo aver trovato gia-

ciglio soltanto nella stazione ferroviaria, hanno dovuto rifiutare l'impiego temporaneo e tornare in Puglia sconfitti;

l'episodio citato non è l'unico ed è possibile rammentarne numerosi altri —:

se i Ministri sono a conoscenza di tali incresciosi episodi di razzismo strisciante che offende la dignità dei giovani meridionali e la coscienza civile del nostro paese, vanificando, peraltro gli effetti di una pur importante e utile occasione occupazionale dischiusa dal lavoro interinale;

se i Ministri non intendano intervenire provvedendo con opportuni supporti logistici, quali la predisposizione di strumenti volti a garantire dignitosi alloggi a prezzi accessibili per i giovani lavoratori che sono costretti a prestare la loro attività in regioni italiane diverse da quelle di provenienza. (4-02186)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'originario contratto stipulato dal dipartimento della protezione civile con la società SOREM s.r.l. per lo spegnimento degli incendi boschivi ha destato forti perplessità in relazione agli inadempimenti riscontrati;

sono state accertate le seguenti gravi inadempienze contrattuali nel periodo 21 gennaio-30 settembre 1998:

a) totale mancanza di equipaggi alla scadenza ultima prevista del 22 maggio 1998: la stessa SOREM s.r.l. in data 10 aprile 1998 aveva scritto al Ministero dei trasporti-civilavia affermando di non aver reperito suo mercato dell'Unione europea alcun pilota abilitato al velivolo CL415;

b) insufficiente numero di equipaggi per tutto il resto del periodo;

c) insufficiente personale tecnico abilitato, alla data del 22 giugno 1998 e per un lungo periodo;

d) insufficiente numero di velivoli operativi per un lungo periodo;

e) mancanza di rischieramento a Reggio Calabria per 5 giorni di 3 velivoli e, quando successivamente rischierati, operativi al 50 per cento perché con un solo equipaggio;

f) mancato rispetto dei limiti ministeriali di ore di volo/pilota con la gravissima conseguenza che la protezione civile non sarebbe stata risarcita del danno dalla compagnia assicurativa in caso di incidente;

g) mancato rispetto dei limiti di riposo dei piloti, superati continuamente per almeno due mesi, non rispettando il limite delle 24 ore a scorrere, con la stessa gravissima conseguenza della inoperatività della polizza di assicurazione in caso di incidente;

h) mancata manutenzione nei tempi previsti dal contratto su 3 CL415 con conseguenti gravi danni a 6 motori ed inefficienza di 3 velivoli protratta sino all'estate;

la protezione civile ha dimostrato di avere affidato con scarsa responsabilità i suoi velivoli ad una società che non è riuscita a fornire il servizio richiesto, mentre la commissione di vigilanza non ha evidentemente verificato la rispondenza della realtà operativa alle obbligazioni contrattualmente assunte;

in tali condizioni di modesta operatività, il COAU non ha potuto soddisfare a causa della deficienza di ore di volo dei CL415 n. 188 richieste delle regioni;

anche quando i CL415 sono stati assegnati ad un incendio, la mancanza di equipaggio, e quindi di ore di volo disponibili durante la giornata, non ha permesso, in molte situazioni di grave emergenza, di continuare ad operare e quindi di concludere l'opera di spegnimento;

il mancato o comunque carente concorso aereo del COAU ha comportato per le regioni la perdita di migliaia di ettari di bosco —:

se risultino i vari inadempimenti indicati in premessa e, in caso affermativo, quali iniziative giudiziali siano state assunte per ottenere il puntuale adempimento delle obbligazioni contrattualmente assunte o per ottenere la risoluzione del contratto ed il risarcimento dei gravi danni economici ed ambientali. (4-02191)

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

nella *Gazzetta Ufficiale* n. 60 del 1° agosto 2000 l'Enav bandiva una selezione per vari profili tra i quali quello di collaboratore tecnico parametro 300;

nelle delibere del Consiglio di Amministrazione dell'ente n. 25 del 22 dicembre 1999 e n. 3 del 24 febbraio 2000 sono indicati i posti individuati dal settore risorse umane (25 posti);

la selezione scritta è avvenuta a dicembre 2000 e la prova orale a febbraio 2001;

in seguito alle prove selettive, la società affidataria della selezione stessa ha proceduto alla formazione della graduatoria finale, come citato nella relazione allegata alla delibera n. 25 del 22 dicembre 1999;

a decorrere dal 1° gennaio 2001 l'Enav da ente di diritto pubblico veniva trasformato in società per azioni con capitale detenuto interamente dal Ministero del tesoro;

a seguito di tale trasformazione l'Ente non si sente più vincolato alla graduatoria scaturita dalla selezione in quanto privatizzato e quindi libero di scegliere il personale in base ai propri criteri, ignorando che il bando di selezione era stato pubblicato quando l'Enav era

ente di diritto pubblico e quindi soggetto alle norme di reclutamento del pubblico impiego —:

se il Ministro interrogato non ritenga che gli ammessi alla graduatoria abbiano acquisito il diritto all'assunzione e quindi l'Enav debba attingere dalla graduatoria scaturita in seguito alla selezione pubblica in caso di nuove assunzioni e non, come già avvenuto, assumere personale estraneo ad essa;

quali misure il ministro ritenga opportuno adottare, al fine di rendere concreta la possibilità per le persone ammesse alla graduatoria di cui sopra di essere assunte presso l'ente in questione.

(4-02202)

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

la gestione dell'autorità portuale di Brindisi ha suscitato negli ultimi anni forti polemiche e numerose prese di posizioni a causa della mancanza di risultati riguardanti una risorsa importante per lo sviluppo del territorio, quale è il porto di Brindisi;

tale situazione, si è ulteriormente aggravata, come dimostrano le denunce espresse pubblicamente in questi giorni da vari esponenti politici ed istituzionali in relazione a ritardi, omissioni e gravi inadempienze che hanno causato la perdita di ingenti finanziamenti;

si fa esplicito riferimento ai finanziamenti europei derivanti dal programma Interreg, di cui gli enti locali si erano privati per favorire la realizzazione di grandi infrastrutture gestite proprio dall'autorità portuale di Brindisi;

ci sarebbe inoltre, il fondato rischio di non utilizzare altri 96 miliardi destinati a Brindisi dal decreto Bersani, nel quadro del progetto Autostrade del Mare;

nella gestione del personale l'autorità avrebbe scarsamente coinvolto le organizzazioni sindacali, suscitando malcontento ed inquietudine tra i lavoratori;

il massiccio ricorso a costosi incarichi e consulenze esterne avrebbe depauperato le casse dell'ente;

sarebbero state indette dall'Autorità procedure selettive per l'assunzione di impiegati tecnici ed amministrativi, senza adeguata pubblicità ai bandi, restringendo in tal modo la platea dei possibili partecipanti;

in uno dei suddetti concorsi in particolare, relativo all'assunzione di un impiegato di 4<sup>a</sup> qualifica funzionale, avrebbero partecipato pochi concorrenti di cui solo due avrebbero superato le prove scritte —;

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti;

se non ritenga promuovere per tali gravi motivi una nuova ispezione ministeriale, od assumere radicali provvedimenti riguardo il presidente dell'autorità portuale di Brindisi;

se non ritenga promuovere l'annullamento delle citate procedure selettive, ed indirne delle nuove, al fine di consentire, con l'adeguata pubblicizzazione, ad una più ampia platea di soggetti la possibilità di parteciparvi. (4-02204)

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

il 13 febbraio 2002 la compagnia privata di un costruttore abruzzese ha avuto in esclusiva la gestione delle tratte aeree Alghero/Roma e viceversa;

la predetta compagnia di nome Airone ha scalzato la compagnia di bandiera pare in virtù esclusivamente di valutazioni economiche che avrebbero visto Alitalia soccombere nella gara sulla continuità territoriale;

il 7 marzo prossimo il Tar del Lazio deve pronunciarsi nel merito di un ricorso Alitalia contro Airone che contemplerebbe anche la richiesta di comparazione degli standard di sicurezza offerti dalle due compagnie —;

se risponda a verità che la flotta aerea di Airone ha mediamente 20 (venti) anni di vita;

quale tipo di aereo Airone utilizza, inoltre, sulla rotta Alghero/Roma e viceversa i suoi aerei più vecchi (pare di 30 anni d'età) provenienti da dismissioni della compagnia associata Luthansa che li ha intensamente utilizzati nelle sue rotte del nord/Europa e quindi, se ciò rispondesse al vero ci sarebbero seri rischi di cedimento strutturale degli aerei in questione che avrebbero tutte le caratteristiche di vere e proprie « carrette del cielo »;

se, quindi, non si ritenga urgentissimo e indispensabile, come appare allo scrivente interrogante, fare un'immediata verifica sulla sicurezza degli aeromobili utilizzati in regime di monopolio sulla tratta Alghero/Roma e viceversa, considerando che i sardi hanno sì diritto alla continuità territoriale ma non certo al prezzo di una minore sicurezza rispetto agli altri cittadini italiani. (4-02209)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 1° gennaio 2002 un velivolo CL 415 della Protezione Civile (sigla I-DPCN) in località Cerreti (SV), in volo di addornamento, urtava fili ad alta tensione con un'ala perdendo, nell'impatto, una