

stessa, al secondo anno di un corso di laurea per il quale non sia previsto il numero chiuso;

la stessa legge afferma che agli studenti ricorsisti «che per l'anno accademico 2000-2001 si iscrivono al secondo anno dei corsi universitari, è consentito il ritardo della ferma di leva per motivi di studio». Questo disegno di legge è stato approvato il 6 marzo 2001;

i ricorsisti dell'ateneo catanese non si sono potuti iscrivere al secondo anno perché nell'agosto del 2000 l'ateneo aveva disposto per tutti loro l'espulsione ed il rimborso delle tasse;

tra i ricorsisti dell'ateneo catanese ad aver ricevuto la chiamata per la visita di leva ci sono Guglielmo Aquila, Emilio Branciforte e Gaetano Calandra;

quasi tutti gli studenti ricorsisti avevano presentato la domanda per il rinvio militare entro i termini e, avendo ricevuto una risposta negativa, hanno presentato ricorso gerarchico —:

se non ritengano i Ministri interrogati di intraprendere iniziative normative di sanatoria volte a garantire anche agli studenti ricorsisti dell'università di Catania la salvaguardia del diritto allo studio e il conseguente diritto al rinvio militare.
(4-02417)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

la strada statale E45 è di particolare importanza per la sua qualità di unica alternativa all'Autostrada e di attraversamento della dorsale appenninica;

l'intenso e costante volume di traffico, unitamente alla collocazione geogra-

fica, rendono estremamente sensibili le questioni della sicurezza e degli interventi di manutenzione;

il tratto della E45 che va da S. Piero in Bagno a Pieve S. Stefano, il cosiddetto «valico verghereto», risente fortemente della mancanza di interventi, pur programmati e finanziati, per la messa in sicurezza;

l'espletamento della gara per i lavori per la messa in sicurezza del viadotto «Orfio», già fissata per il giorno 9 ottobre 2001, è stato improvvisamente sospeso —:

se non intenda appurare quali ostacoli incontri la realizzazione di lavori di manutenzione per i quali è già previsto il finanziamento, quali ragioni hanno indotto l'Ente nazionale per le strade a sospendere la gara indicata, quali siano gli interventi previsti per la statale E45, se i 5 Lotti individuati in passato quali prioritari per gli interventi siano ancora tali, quale sia lo stanziamento previsto per gli interventi sulla E45. (3-00782)

MILANA, GIACHETTI, LETTIERI, SANTINO ADAMO LODDO, MOSELLA, CIANI, MICHELI, ROCCHI, GENTILONI SILVERI, MANTINI, STRADIOTTO, REDUZZI, PASETTO, FISTAROL, MAZZUCA POGGIOLINI, FIORONI, MARCORÀ, BURTONE e VERNETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la continuità territoriale tra la Sardegna e la penisola è garantita mediante l'imposizione di oneri di servizio pubblico ai servizi aerei, disposta con la legge 17 maggio 1999, n. 144, conformemente a quanto stabilito dal legislatore comunitario con proprio regolamento 2408/92;

l'affidamento delle rotte oggetto di imposizione di onere di servizio pubblico per la Sardegna sono state aggiudicate a mezzo gara pubblicata sulla GUCE in data 16 febbraio 2001;

a tutt'oggi vi sono ricorsi agli organi amministrativi giudicanti per irregolarità intervenute di varia natura;

i vettori europei sono sottoposti al regolamento comunitario 23 luglio 1992, n. 2401, per il rilascio delle licenze abilitanti al servizio di trasporto passeggeri e merci per rotte intracomunitarie, che detta tra l'altro obbligazioni di affidabilità economica —:

se i vettori che hanno partecipato alla gara per l'affidamento delle rotte assegnate ad oneri di servizio pubblico avessero al tempo tutti i requisiti richiesti dalla normativa nazionale e comunitaria;

se vi fossero, o tuttora esistano, crediti in sofferenza nei bilanci di Enti pubblici o di società detenute dal pubblico da parte di società di trasporto aereo che hanno partecipato alla gara di cui in premessa;

se in particolare tale situazione è ravvisabile nella contabilità dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo ENAV, e se a tal proposito vi siano stati rilievi da parte di organi di revisione dei conti, in ordine ad esposizioni debitorie da parte di società di trasporto aereo aggiudicatarie di rotte onerate;

se l'organo vigilante, ENAC, abbia in sede di applicazione verificato le condizioni di cui all'articolo 5 del regolamento comunitario 23 luglio 1992, n. 2407;

se in presenza di tali gravi irregolarità od omissioni non si ritenga necessario, al fine di tutelare gli aventi diritto alle agevolazioni tariffarie, di escludere aprioristicamente le società non tutelanti gli impegni economici assunti con la pubblica amministrazione. (3-00783)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

a quanto risulta l'articolo 8 del CCNL dell'Enav, sottoscritto il 16 novembre 1999

stabilisce che tra gli altri punti « appartengono al livello della concertazione con le organizzazioni sindacali nazionali, di cui all'articolo 5 comma 1 del CCNL, le politiche dell'Enav concernenti:

i piani di attività e d'investimento;

il disegno della rete dei servizi;

le innovazioni tecnologiche, organizzative e operative;

i piani di formazione e aggiornamento professionale, salve le materie demandate a livello negoziale;

il primo punto dell'accordo del 12 dicembre 2000, che definisce le garanzie per il personale dell'Enav nella fase di transizione dall'Ente pubblico economico alla nuova società per azioni, stabilisce che « la futura Società svolgerà in proprio tutte le attività attualmente svolte, direttamente o indirettamente connesse alla fornitura dei servizi di assistenza al volo »;

il primo punto del suddetto accordo stabilisce inoltre che « i piani strategici e degli investimenti nonché delle innovazioni tecnologiche ed organizzative particolarmente significative saranno oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali e che a tal fine verrà costituito, in sede aziendale, uno specifico organismo di consultazione e di confronto »;

in data 24 gennaio 2002 la società Enav s.p.a. ha sottoscritto con Italflyght System s.p.a. un accordo per la fornitura dei servizi con il quale Enav s.p.a. conferisce ad Italflyght System s.p.a. l'incarico di effettuare il servizio di controllo in volo degli impianti di radiomisure e di radioassistenza sul territorio nazionale;

Enav spa nel sottoscrivere l'accordo con Italflyght System spa, sembra aver violato l'articolo 47 della legge 29 dicembre 1990 n. 428 nel testo novellato dal decreto legislativo 2 febbraio 2001 n. 18, non avendone data comunicazione alle organizzazioni sindacali, nonché non ha rispettato le norme e gli accordi sopra

richiamati che volevano la concertazione ed il confronto con le organizzazioni sindacali in merito alla legittimità e alla convenienza di una tale operazione —:

quali siano gli interventi che sono stati presi o che si intendano prendere affinché un accordo che alla luce delle norme vigenti risulta illegittimo ed arbitrario al punto da aver portato le Organizzazioni Sindacali a presentare formale diffida alle due società in questione, torni sui tavoli della concertazione. (5-00729)

Interrogazione a risposta scritta:

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

in provincia di Torino è tristemente noto il tratto della statale n. 25 che transita nell'abitato del comune di Sant'Ambrogio nella curva denominata « giro dell'ora »;

in tale curva, a causa della particolarità del tracciato stradale si susseguono da anni incidenti gravissimi con ritmo quasi settimanale e un elevato numero di vittime;

la causa principale di tali incidenti è costituita dall'elevata velocità dei mezzi e di conseguenza la misura di prevenzione più efficace va individuata in interventi e modifiche di tracciato che obblighino gli utenti a ridurre la velocità prima di affrontare la curva interessata;

per prevenire la situazione di rischio e difendere le abitazioni e gli abitanti che risiedono nelle case che fiancheggiano tale tratto di arteria l'ANAS ha recentemente posizionato un *guard-rail* in metallo di protezione;

tale misura si è rivelata e si sta rivelando assolutamente inadeguata a prevenire gli incidenti che continuano a verificarsi in gran numero e a contenere e limitare la velocità;

una misura maggiormente efficace a questi fini è da individuare nella realizzazione di una rotonda stradale di scorrimento, manufatto che di per se stesso obbliga a contenere la velocità dei mezzi in avvicinamento e a rapportarla alle caratteristiche di un tracciato a rotazione;

la realizzazione di una tale opera è stata giudicata idonea dalle autorità locali e il costo di un tale intervento risulta assolutamente contenuto soprattutto in rapporto ai benefici che è in grado di assicurare —:

se non intenda sollecitare la realizzazione di misure ed opere idonee ad imporre una riduzione della velocità veicolare sulla Statale 25 nel tratto che attraversa l'abitato del comune di Sant'Ambrogio (Torino) e in particolare in prossimità della curva denominata « giro dell'ora », realizzando un'opera definitiva, oltretutto ad un costo di realizzazione non alto, senza affidarsi ad interventi tampone, come avvenuto in passato;

se, sentite le autorità locali e l'ANAS, tali opere non siano da individuare nella realizzazione di una « rotonda » di forme e dimensioni idonee che obblighi gli utenti della strada a ridurre la velocità dei loro veicoli nell'apprestarsi ad eseguire la curva interessata, anche in considerazione dell'estrema urgenza di attuare una tale soluzione sulla statale interessata per eliminare o contenere in modo reale i rischi di incidenti gravi con conseguenti vittime che continuamente si registrano sul tratto di strada interessato. (4-02418)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

DEIANA e CENTO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in un articolo apparso su *Liberazione* del 17 febbraio 2002 si dà notizia della chiusura della locanda atlantide sita nella