

di elicotteri che consentirebbe di potenziarne la presenza e di rendere più incisiva la repressione delle fughe. (4-04714)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

con legge 21 dicembre 1996, n. 665 l'azienda di Stato A.A.A.V.T.A.G. è stata trasformata in ente pubblico economico E.N.A.V., successivamente trasformato in società per azioni a far data dal 1° gennaio 2001;

il capitale sociale dell'ENAV S.p.A. è interamente pubblico, essendo il 100 per cento delle azioni di proprietà del Ministero dell'economia;

l'Avv. Massimo Varazzani è amministratore unico dell'ENAV, su designazione del Ministro dell'economia, dal 9 marzo 2002;

la natura giuridica dell'ENAV, i compiti istituzionali conferiti alla società dal legislatore e l'assetto della proprietà esigono che l'attività sia conformata ai principi di trasparenza, di correttezza e di buona fede, oltre che di efficienza e di efficacia della spesa;

il rispetto di tali principi deve essere riscontrabile nelle motivazioni che sostengono, implicitamente o esplicitamente, all'esercizio del potere decisionale degli organi statutari della società;

nella politica promossa dall'ENAV, che dovrebbe essere comunque caratterizzata da rigorosa oculatezza nell'utilizzo delle risorse pubbliche, paiono evidenti e pressoché pubblici i pesanti aggravi di costi aziendali derivanti da quella che pare essere una incerta e contraddittoria organizzazione delle risorse umane;

il rapporto di lavoro del personale dipendente — dirigente e non — è regolato dalle norme di diritto privato e dal vigente contratto collettivo nazionale di lavoro, ai sensi della citata legge 21 dicembre 1996, n. 665;

il vigente contratto collettivo nazionale di lavoro del personale non dirigente dell'ENAV S.p.A. dispone, con norma di rinvio a precedente CCNL, che le assunzioni del personale tecnico ed amministrativo avvengano esclusivamente al parametro 180, con diploma di scuola media superiore, o al parametro 240, con diploma di laurea;

il vigente contratto collettivo nazionale di lavoro dispone altresì che la superiore posizione venga ricoperta solo a seguito di valutazione dell'attività svolta dai dipendenti di norma in posizioni apicali e/o di attestazioni;

non sembra che i criteri sovraccennati siano rispettati dall'ENAV S.p.A.;

risulta all'interrogante che sia stato assunto dall'ENAV spa personale esterno senza la previa verifica dell'assenza di personale interno idoneo a ricoprire la corrispondente qualifica e che nel mese di novembre 2002 sarebbero state assunte altre persone, tra cui dipendenti della società Orache S.p.a., con cui l'ENAV ha in corso diversi contratti di consulenza;

risulta all'interrogante — inoltre — che la maggior parte del citato personale proverrebbe direttamente dagli istituti di credito presso i quali ha prestato servizio l'amministratore unico dell'Enav spa —:

se le recenti assunzioni dell'ENAV s.p.a. siano conformi a legge e ai principi di trasparenza e correttezza;

se intenda al più presto procedere alla nomina del nuovo consiglio di amministrazione. (3-01669)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

la linea ferroviaria Metaponto-Battipaglia-Napoli serve gli utenti di quattro regioni, Calabria, Puglia, Basilicata e Campania;

tale linea è stata interrotta per oltre quindici anni per essere elettrificata;

solo da alcuni anni è stata riaperta al traffico ferroviario;

nella tratta Metaponto-Potenza-Battipaglia i treni, compreso l'Eurostar viaggiano ad una velocità ridotta a causa delle non ottimali condizioni della ferrovia con un tempo di percorrenza sicuramente superiore ad altre tratte;

lungo questa tratta le condizioni di manutenzione e decoro delle stazioni ferroviarie, in particolare quella di Metaponto — che costituisce un importante snodo dell'Italia meridionale — sono a dir poco precarie, anche per quanto riguarda la pulizia —:

quali sono i programmi per realizzare l'efficientamento della tratta ferroviaria di cui in premessa in modo da superare i rallentamenti attuali, nonché quali iniziative il Governo intenda assumere presso il gruppo Ferrovie dello Stato affinché si provveda — nel rispetto del contratto di servizio — alla manutenzione e all'igienizzazione delle stazioni ferroviarie, in particolare quella di Metaponto. (5-01466)

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

il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona è un elemento fondamentale dello sviluppo del sistema nazionale dei trasporti da e per la Germania e per il nord Europa in generale, e in vari e

numerosi accordi con le regioni Emilia Romagna, Veneto, Lombardia, province autonome di Trento e Bolzano e gli enti locali interessati, il Governo e le Ferrovie dello Stato si sono impegnati a realizzare gli interventi di raddoppio delle tratte ancora ad un unico binario;

da oltre 20 anni che responsabili ai vari livelli delle Ferrovie dello Stato si impegnano a una rapida e definitiva soluzione di questo problema indicando date, partecipando a tavoli tecnico-politici, illustrando progetti;

nell'area in questione a più riprese le Ferrovie dello Stato si sono impegnate a potenziare la tratta Brennero-Verona-Bologna mediante il completamento delle varianti in galleria, la realizzazione delle più moderne tecnologie di comando e controllo del traffico, la sistemazione del nodo Verona —:

quale sia l'effettivo stato dei lavori, se non ritenga di dover sollecitare con la massima urgenza il completamento degli stessi, se non ritenga che vi sia una grave inadempienza da parte del gruppo Ferrovie dello Stato, e in caso affermativo quali iniziative — anche straordinarie — intenda assumere. (5-01467)

PASETTO, MOLINARI e LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

lungo la tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto sono state soppresse nel corso degli anni una serie di fermate in alcune stazioni importanti nel contesto territoriale in cui ricadono in Basilicata;

da ultimo è stato annunciato da Trenitalia che dal prossimo 14 dicembre sarà soppressa la fermata per l'ETR 450 Roma-Taranto presso la stazione di Bella e di Picerno;

è stata soppressa la biglietteria presso la stazione di Grassano con gravi disagi per l'utenza;

lungo la tratta le stazioni risultano inospitali e prive di qualsiasi funzionalità in termini di servizi persino per quanto riguarda quelli igienici;

lo stesso discorso vale per la stazione di Albano di Lucania in stato di abbandono nonostante le sollecitazioni provenienti dall'amministrazione comunale e dai cittadini;

paradossalmente a Pisticci comune industriale e terzo centro della Basilicata per numero di abitanti la cui stazione è ubicata lungo la tratta in questione non è prevista alcuna fermata dell'unico Eurostar da e per Roma, e anche i collegamenti con il capoluogo di regione, Potenza, risultano scarsi —:

quali iniziative il Governo intenda promuovere nei confronti del gruppo Ferrovie dello Stato, affinché vengano ripristinate per le stazioni ricadenti lungo la tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto infrastrutture rispondenti a *standard* qualitativi e di offerta in linea con la media europea e in particolare per le fermate dei treni, come riportato nelle premesse, presso le stazioni di Bella, Grassano, Albano di Lucania e Pisticci in considerazione della loro ubicazione, della loro popolazione e delle attività produttive che ricadono nell'area circostante.

(5-01468)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

si apprende da *Il giornale di Sicilia* del 25 e del 26 novembre 2002 dei gravi problemi in fase di atterraggio riscontrati dal volo Air Europe Linate-Palermo VA717 delle ore 20,00 del 24 novembre 2002;

violente folate di scirocco, tra i novanta e i cento chilometri orari hanno

generato il fenomeno detto *wind shear*, che ha fatto sì che l'aereo fosse risucchiato per ben due volte da questo vortice;

conseguentemente il pilota, con grande perizia, ha riportato in quota l'aereo per poi atterrare in condizioni di estrema difficoltà sulla pista —:

quale grado di pericolosità si sia raggiunto nel predetto evento:

perché, riconosciuta dall'ENAV l'insufficienza dei sistemi di monitoraggio del *wind shear* dell'aeroporto di Punta Raisi e pur essendo in corso un'inchiesta della magistratura sulla base di un esposto dei sindacati dei controllori di volo e dell'unione piloti, ancora non si sia arrivati ad una soluzione del problema;

perché l'apposita gara bandita dall'ENAV per la dotazione all'aeroporto di un efficiente sistema di monitoraggio dei venti, sia stata successivamente annullata.

(5-01463)

Interrogazioni a risposta scritta:

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che corte dei conti, abbia fatto rilevare la « posizione dominante » della società Autostrade e la mancata effettuazione di « investimenti obbligatori »;

in caso di risposta affermativa, quali iniziative siano state assunte in merito dall'ente nazionale per le strade per assicurare il rispetto di tali obblighi;

se non intenda accertare eventuali responsabilità, circa il mancato o carente controllo sull'attività svolta dalla società Autostrade, da parte dell'ANAS. (4-04703)

GIUSEPPE GIANNI e DE LAURENTIIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il 25 settembre 2002 la IX Commissione della Camera ha approvato una

risoluzione che impegna il Governo alla nomina di un Consiglio di amministrazione per l'Enav e durante il dibattito era emersa la gestione « personalistica » dell'amministratore unico con sottolineatura della propensione ad assunzioni con criteri molto « soggettivi », tanto che al termine del dibattito il sottosegretario Maria Teresa Armosino, per evitare un possibile coinvolgimento del Governo, ha espresso il parere favorevole del Governo stesso alla risoluzione a condizione, però, che fosse soppresso nella parte motiva, il riferimento alla nomina di dirigenti dell'Enav privi di competenze specifiche nel settore;

nonostante ciò, l'Enav avrebbe assunto altri dirigenti e consulenti (tra gli altri, un responsabile delle relazioni sindacali, un addetto alla sicurezza, un responsabile delle relazioni esterne, un responsabile per la prevenzione e la sicurezza sul luogo di lavoro);

in precedenza, ad avviso dell'interrogante, erano stati assunti, sempre dall'amministratore unico, dirigenti « privi di competenze specifiche nel settore » (tra gli altri, un vice direttore generale e il responsabile risorse umane) e che contestualmente continuano le « dimissioni » di dirigenti dell'Enav (con paradossi quali il caso del dirigente che, lasciata la dirigenza, ritorna in azienda quale specialista di una società ingaggiata dall'Enav con contratto di consulenza);

in Enav si è assunto e si continua ad assumere, in totale assenza di procedure selettive, personale non dirigenziale a cui vengono riconosciuti benefici economici rilevanti ed extra contrattuali di cui non si comprende la logica e quindi non se ne può apprezzare la trasparenza e la regolarità;

correttezza e rispetto istituzionale, senso di opportunità ed equilibrio vorrebbero, dopo la decisione del Parlamento e del Governo, che l'amministratore unico dell'Enav non assumesse decisioni che condizionino in futuro le attività della società, quali invece sembra stiano per essere attuate per tutto il comparto operativo;

sarebbe necessario che i rilievi degli organi di controllo interni, del collegio sindacale e del magistrato della Corte dei conti sulla intera gestione dell'amministratore unico avvocato Varazzani, vengano valutati dalla proprietà e dal dicastero vigilante —:

se intenda procedere quanto prima alla nomina di un nuovo Consiglio di amministrazione;

se il Governo ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quale entità « vigilante » in attesa della nomina del consiglio di amministrazione, intenda assumere iniziative volte ad evitare scelte che potrebbero comportare eventuali danni ad una società pubblica che certamente non ha alcuna necessità di aggravare la propria criticità. (4-04706)

GIUSEPPE GIANNI e DE LAURENTIIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la IX Commissione della Camera dei deputati, con una risoluzione approvata il 25 settembre scorso, ha impegnato il Governo alla nomina di un Consiglio di amministrazione per l'Enav, in sostituzione dell'attuale amministratore unico;

si è consolidata in Enav la tendenza « all'impiego dei controllori del traffico aereo con quantità orarie di lavoro eccedenti i limiti imposti contrattualmente in ragione della tutela della sicurezza » —:

se risponda al vero che in continuità con l'operato della gestione precedente, che fu valutato negativamente al punto di portare alla revoca del Consiglio di amministrazione da parte del Governo, l'attuale amministratore perseveri nell'impiego del personale operativo, ed in particolare dei controlli del traffico aereo, per quantità non solo eccedenti il normale orario di lavoro, ma — addirittura — in grave superamento dei limiti di lavoro

straordinario posti a salvaguardia non solo della loro incolumità psico-fisica ma anche dell'utenza del trasporto aereo;

i dirigenti del servizio del traffico aereo, promossi proprio dall'attuale amministratore, mentre autorizzerebbero ed anzi obbligherebbero il personale a lavoro in straordinario, avanzerebbero un piano di riduzione delle posizioni operative in totale contrasto con quanto gli stessi dirigenti proponevano nei precedenti incarichi ricoperti;

l'affermazione dell'avvocato Varazani secondo cui « con gli uomini e le attrezzature » attuali l'Enav può gestire « quasi il doppio » del traffico considerato che il personale è sovraccarico di lavoro e che le attrezzature sono afflitte da continue avarie, l'ultima delle quali ha provocato il *black-out* delle frequenze verificatosi a Roma ACC lo scorso 22 novembre;

qualora tutto ciò risponda al vero cosa si intenda fare per recuperare una situazione che compromette la sicurezza del trasporto aereo. (4-04709)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta immediata:

LA RUSSA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ANEDDA, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLA, CANELLI, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO, GAMBA, GERACI, GHIGLIA, ALBERTO GIORGETTI, GIRONDA VERALDI, LA GRUA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LA STARZA, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MAN-

CUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, MUSSOLINI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, SERENA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 19 marzo 1996 tre agenti del reparto volanti di Milano — di pattuglia in una zona ad alta densità criminale — a seguito di un normale controllo di *routine*, furono denunciati per furto da un extracomunitario da loro fermato;

i tre agenti sono stati condannati a tre anni di carcere e all'interdizione dai pubblici uffici, nonostante la richiesta di assoluzione del pubblico ministero perché il fatto non sussisteva;

a seguito di questa condanna, le forze dell'ordine di tutta Italia hanno manifestato sdegno e costernazione nei confronti di un'accusa ritenuta ingiusta, in quanto fondata esclusivamente sulla dichiarazione del solo « fermato », senza il supporto di prove testimoniali o di altro genere, e nonostante la parola contraria dei tre agenti coinvolti;

gli agenti coinvolti hanno sempre goduto di chiara e specchiata reputazione: solo qualche settimana prima di questo episodio, per esempio, avevano trovato e restituito una valigetta contenente 110 milioni di vecchie lire in contanti; pochi giorni dopo la denuncia, il capopattuglia, già peraltro pluridecorato, ha salvato un extracomunitario che stava affogando nei Navigli;

le forze dell'ordine hanno protestato pubblicamente avanzando richiesta di legittima tutela nei loro confronti, ad esempio dichiarando di voler sorvegliare il territorio solo con il supporto di più pattuglie che svolgano un ruolo di « con-