

solo per quanto riguarda l'aria, mentre si sarebbero verificate alcune coabitazioni « improprie »;

le lecite richieste da parte dei detenuti del rispetto di quanto stabilito dalla direzione circondariale stessa non hanno trovato finora risposta;

da una lettera inviata dal signor Candita Roberto, detenuto nella Casa Circondariale di Ancona, in data 24 luglio 2003 al reggente della procura della Repubblica di Ancona si evince che lo stesso avrebbe inoltrato denuncia penale contro la Direzione della Casa Circondariale per maltrattamenti psicofisici, nonché per abuso di potere;

dalla medesima missiva risulta inoltre che:

a) la denuncia penale non avrebbe sortito alcun effetto, malgrado gli illeciti penali denunciati dal signor Candita (con cinque cartelle dattiloscritte), ad opera della direzione di questo carcere, e nonostante l'articolo 112 della Costituzione obblighi il pubblico ministero ad esercitare l'azione penale;

b) copia delle cinque cartelle dattiloscritte allegate alla denuncia sarebbe stata consegnata *brevi manu* al magistrato di sorveglianza, dottoressa Giaquinto, nell'udienza avuta con la stessa in data 15 luglio 2003. In quella udienza lo stesso Magistrato avrebbe riconosciuto le « contraddizioni » in cui vivono i detenuti ospitati nella sezione cosiddetta « zona filtro » del carcere di Ancona ed è bene ricordare che si tratta di detenuti « comuni » e non soggetti a particolari regimi tipo 41-*bis*, né vi sono soggetti sottoposti all'articolo 33, né ai commi 4 e 5 dell'articolo 39;

c) in seguito alla denuncia sarebbero stati inaspriti gli abusi della direzione nei confronti del Candita, che sarebbe stato « condannato » all'isolamento diurno senza una ragione specifica o un motivo plausibile che possa giustificare tale isolamento;

d) dal 13 agosto, il Candita attuerebbe la protesta pacifica e civile dello sciopero della fame (ha perduto oltre 10 Kg. di peso). Inoltre, ad oggi né la direttrice, né il comandante della polizia penitenziaria e né il magistrato di sorveglianza si siano interessati per capire le ragioni di tale protesta;

in questa situazione, il Candita rischia di sprofondare in una grave depressione che potrebbe portarlo a « gesti insani » —:

se sia a conoscenza dell'esistenza della sezione cosiddetta « zona filtro » del carcere di Ancona, se risponda al vero che vi sia un trattamento inumano e degradante inflitto ai detenuti ospiti di detta sezione e che siano stati soppressi i diritti più elementari garantiti dalla Costituzione, dagli ordinamenti giuridici e dalle Convenzioni internazionali e, in caso affermativo, se non ritenga necessario dover avviare un'inchiesta sul perché di tale comportamento da parte delle autorità competenti e di dover assumere iniziative per rimuovere tale situazione lesiva dei diritti fondamentali dei detenuti nella sezione « protetti » del carcere di Montacuto (Ancona). (4-07827)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il *Windshear*, consiste in una forte e repentina variazione del vento in intensità e direzione, generata da svariate cause, non individuabili con una unica tecnologia. La pericolosità di questo fenomeno si manifesta soprattutto nelle fasi di volo che si svolgono nello strato d'aria (500 metri) più vicino al suolo, in cui l'assetto dei velivoli può risultare più critico. Pertanto,

sarebbe auspicabile che, per gli aeroporti italiani che ne sono particolarmente afflitti ed in particolare per quello di Palermo-Punta Raisi, fosse acquisito o sviluppato un sistema capace di elaborare e distribuire allarmi chiari ed affidabili ai controllori del traffico aereo, per l'assistenza ai piloti nelle fasi di atterraggio e di decollo che sono le più critiche del volo; in pratica, un sistema il cui « prodotto finale » sia la sicurezza del volo;

negli anni, le organizzazioni sindacali dei controllori di volo e dei piloti, le associazioni professionali dei piloti e la stessa società di gestione dell'aeroporto di Palermo, a seguito di alcuni incidenti accaduti, hanno presentato numerose ed inascoltate proteste, per la mancanza a Punta Raisi di un sistema che, con la massima attendibilità, individuasse il fenomeno, creando, per le notizie apparse sulla stampa locale e nazionale, un giustificato allarme;

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), nell'ambito delle attività dei *team* ispettivi per la verifica della conformità agli *standard* internazionali degli aeroporti nazionali, ha riscontrato, presso l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, la mancanza di sistemi operativi idonei alle misure ed alla determinazione del *Windshear*;

recentemente Parlamentari nazionali e regionali hanno manifestato, con quesiti ufficiali, gravi perplessità circa il comportamento nel merito di ENAV SpA, e che la stessa ENAV SpA, ha riconosciuto l'insufficienza dei sistemi di monitoraggio del *Windshear* dell'aeroporto Falcone e Borsellino;

dotare l'aeroporto in questione di un efficace sistema di monitoraggio di tutte le cause che generano il pericoloso fenomeno, soprattutto nelle aree di avvicinamento e di allontanamento dall'aeroporto, ENAV SpA ha bandito una apposita gara successivamente annullata, con il proposito di ripeterla secondo le norme comunitarie, ma consentendo il perdurare di condizioni che inficiano la sicurezza del

volo presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, ed ignorando i presupposti di necessità e di urgenza che avrebbero consentito uno più spedito *iter* alla acquisizione;

i sistemi *Wind Profiler*, operando esclusivamente sulla verticale di un punto, siano insufficienti da soli a rilevare tutte le possibili cause e manifestazioni del *Windshear*, soprattutto su di un'area aeroportuale vasta e complessa come quella dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, e ritenuta tra le aree di maggior interesse scientifico a livello mondiale per lo studio di questo tipo di fenomeno —:

perché il rilevamento di un fenomeno così critico per la sicurezza del volo, dopo 17 anni dalla prima installazione, debba ancora trovare soluzione presso l'aeroporto di Palermo-Punta Raisi e di conseguenza presso gli altri aeroporti italiani affetti dal fenomeno *windshear*;

perché ENAV SpA possieda neanche un solo sistema *windshear* operativamente ed efficacemente impiegato per l'assistenza al volo, nonostante i numerosi fondi impegnati negli anni, in svariati « tentativi » per la realizzazione di sistemi *windshear* quali i tre *Low Level Windshear Alert System* di Palermo, Genova e Reggio Calabria, i due SODAR di Albenga e Palermo e per il LIDAR sperimentale a Genova;

perché le normative internazionali in materia (ICAO) e le esperienze internazionali come quella dell'aeroporto di Hong Kong e degli aeroporti americani, vengano tanto spesso trascurate;

perché ENAV SpA abbia abbandonato il progetto che prevedeva la realizzazione, a Palermo-Punta Raisi, di un vero e proprio laboratorio di ricerca per la sperimentazione, il confronto e quindi l'impiego sinergico delle varie tecnologie per la rilevazione del fenomeno *windshear*.

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

a partire dal 14 dicembre è stato sospeso il servizio di trasporto ferroviario dell'*Eurostar* che collega Vicenza a Roma, nel tratto Mantova Modena;

risulta da notizie di stampa che l'interruzione del servizio sia collegata all'intenzione della società Trenitalia spa di spostare il percorso del servizio sulla direttrice Verona-Bologna;

tale spostamento priverebbe la città di Mantova della possibilità di avere un efficace collegamento con importanti centri d'Italia, determinando di fatto una situazione di isolamento della città stessa —:

quali provvedimenti intenda assumere presso Trenitalia spa affinché la città di Mantova non venga privata della possibilità di avere un efficace collegamento con altre importanti città italiane. (5-02508)

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

la società Enav spa, con nota del 10 ottobre 2003, ha indetto una gara di appalto per l'affidamento del servizio di vigilanza della postazione radar in Masseria Origini (Taranto);

come criterio di aggiudicazione dell'appalto l'ente ha indicato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa secondo alcuni elementi, tra i quali quello più rilevante è relativo alla « capacità operativa »;

per « capacità operativa » viene inteso il numero del personale dipendente; i corsi sostenuti da detto personale; il numero delle sale operative; il numero delle pattuglie di pronto intervento; i ponti radio disponibili ed il numero delle frequenze radio; le autorizzazioni a svolgere servizio

cinofilo con l'indicazione del numero delle unità cinofile possedute; l'elenco dei principali servizi simili svolti nell'ultimo triennio;

in questo modo, ai fini dell'aggiudicazione dell'appalto, diviene estremamente rilevante non l'elemento del prezzo e della proposta tecnica ma la « grandezza » dell'istituto di vigilanza che presenta l'offerta, e cioè l'istituto che ha più personale, più mezzi e... più unità cinofile;

in definitiva, a prescindere dal prezzo e dal progetto tecnico, il concorrente che ha più mezzi e personale si precostituisce una posizione di indubbio vantaggio, anche se quel personale e quei mezzi non verranno utilizzati nel servizio oggetto di gara;

la scelta dell'Enav è estremamente grave, perché la giurisprudenza non ha mancato di censurare l'operato di altri enti pubblici che per il servizio di vigilanza avevano adottato bandi che, come quello dell'Enav, hanno dato rilevanza, anche se non esclusiva, alla capacità operativa;

il giudice amministrativo ha già più volte dichiarato la illegittimità di un tale elemento come criterio di aggiudicazione, avendo ad oggetto circostanze che possono valere come condizioni di ammissione alle gare, ma non come elementi di scelta dell'appaltatore (per tutte Tar Lecce, sentenza 3346/01; n. 5042/01; n. 343/03);

un tale meccanismo di selezione dell'appaltatore finisce per consentire ai grossi istituti di vigilanza di vincere le gare di appalto con grave pregiudizio per una tale concorrenza —:

se non intenda verificare tale anomala situazione, e far conoscere quali iniziative intenda prendere per consentire una effettiva concorrenza basata sul prezzo e sulla qualità del progetto, senza che le dimensioni dell'offerta finiscano per avere peso nella scelta dell'appaltatore di un pubblico servizio. (5-02510)

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

il treno interregionale 2036 Livorno-Milano C., il cui arrivo è previsto alla stazione ferroviaria di Massa Centro alle ore 6.51, arriva costantemente con circa mezz'ora di ritardo;

ugualmente avviene per il treno interregionale 2039 Milano C.-Livorno, il cui arrivo è previsto alla stazione ferroviaria di Massa Centro alle ore 20.56;

si tratta di entrambi i casi di convogli che collegano i comuni di costa della provincia di Massa Carrara con quelli della Lunigiana, e frequentati da molti pendolari —:

se, alla luce di quanto sopra, non ritenga opportuno intervenire press RFI per mettere fine a tali ritardi. (5-02513)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

è interesse dell'opinione pubblica conoscere l'esito, in termini di realizzazione, di tutte le principali opere pubbliche, quanto ai tempi e all'effettività della valida esecuzione, nonché ogni aspetto relativo ai costi, alle procedure di aggiudicazione, alla trasparenza e produttività degli investimenti, soprattutto in relazione al criterio, largamente praticato, del massimo ribasso;

risulta all'interrogante, per consultazione di pubblicazioni specializzate, che i seguenti appalti siano stati assegnati con il metodo del massimo ribasso e con percentuali di ribasso molto consistenti:

1) Maxigara del nodo di Bologna: assegnato nel luglio 1999 al raggruppamento italo-spagnolo guidato da Nesco Entracanales Cubiertas, con un ribasso del 47 per cento;

2) Ente autonomo per l'acquedotto pugliese: lavori di completamento del III

lotto dell'acquedotto del Pertusillo: assegnato all'impresa SAFAB-Società Appalti e Forniture per Acquedotti e Bonifiche spa — Roma — nel 1997, con un ribasso del 41,41 per cento;

3) Magistrato delle Acque di Venezia — Lavori di difesa passiva del fiume Tagliamento: assegnati all'impresa Vidoni di Udine, nel 1998, con un ribasso del 58,41 per cento;

4) Consorzio per le Autostrade siciliane — Lavori di costruzione lotto 28-ter per l'autostrada Messina-Palermo: assegnati, nel 1998, all'impresa Bonatti Spa di Parma, con un ribasso del 29,32 per cento;

risulta inoltre — dalle stesse pubblicazioni specializzate — che anche enti regionali, amministrazioni locali ed altri enti pubblici avrebbero assegnato appalti con ribassi molto elevati. Si possono citare, a titolo esemplificativo, la regione Sicilia (un appalto assegnato nel 1997 all'impresa Russo Roberto con un ribasso del 60,99 per cento), la provincia autonoma di Trento (un appalto assegnato nel 1999 all'impresa Del Favero con un ribasso del 47,21 per cento), il comune di Campione d'Italia (un appalto assegnato nel 1999 all'impresa Impregilo con un ribasso del 37,21 per cento) e l'ente per lo sviluppo dell'irrigazione e la trasformazione di Bari (un appalto assegnato nel 1998 all'Impregilo con un ribasso del 41,37 per cento) —:

se, anche sulla base della relazione che l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici presenta annualmente al Governo, siano state accertate le ragioni tecniche che abbiano consentito alle ditte aggiudicatrici di offrire ribassi tanto cospicui;

quali siano stati, per ciascuna opera, i tempi di completamento rispetto a quelli prescritti, quale sia stato il costo complessivo finale rispetto a quello iniziale posto a base della gara, al netto dello sconto, e quali siano state le documentate ragioni dell'eventuale divergenza. (4-07819)

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

l'attuale ministero delle infrastrutture e trasporti è il risultato di varie riforme e modifiche organizzative, non ancora completamente attuate, l'ultima delle quali ha comportato l'accorpamento degli ex ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione;

in questa situazione di incompiutezza ed incertezza, l'attività ministeriale è stata comunque garantita da tutta l'attuale dirigenza;

in concomitanza a tali mutamenti organizzativi, la dirigenza di I fascia, nel corso degli ultimi due anni, ha beneficiato di ben due consistenti aumenti retributivi con relativa formalizzazione degli incarichi;

la dirigenza di II fascia non ha invece visto disciplinate le modalità di conferimento dei propri incarichi che, comunque, ha continuato ad espletare, garantendo così la continuità dell'azione amministrativa;

questa situazione di precarietà, causata dal dispregio delle più elementari norme, determina nei dirigenti di II fascia, uno stato di grave disagio ed incertezza del ruolo e della funzione svolta, con il risultato di sottoporre la categoria e i singoli dirigenti anche a situazioni a rischio di *mobbing*, con conseguenti riflessi negativi sull'attività amministrativa;

l'amministrazione, in tale stato di incertezza, sta avviando procedimenti finalizzati ad equiparare, giustamente, il maturato economico dei dirigenti di II fascia ex lavori pubblici con quelli ex trasporti; purtroppo, non avendo reperito adeguate risorse economiche per integrare il relativo « fondo per la retribuzione di posizione e di risultato » dei dirigenti di II fascia, l'amministrazione pretende, ad avviso dell'interrogante in modo del tutto illegittimo ed iniquo, di attuare la perequazione riducendo l'attuale retribuzione

dei dirigenti ex trasporti al fine di incrementare quella dei dirigenti ex lavori pubblici —:

se e come il Ministro intenda provvedere per definire l'assetto organizzativo del proprio dicastero e conferire gli incarichi dirigenziali di II fascia;

se e come il Ministro intenda provvedere al reperimento delle necessarie risorse economiche per garantire la perequazione tra tutti i dirigenti di II fascia del ministero delle infrastrutture e trasporti, senza apportare alcun danno economico per i dirigenti ex trasporti;

se e come il Ministro intenda provvedere ad un aumento retributivo anche per i dirigenti di II fascia dell'intero ministero in modo analogo a quanto avvenuto per i dirigenti di I fascia. (4-07821)

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

in data 1° ottobre 2003 è stato insediato il nuovo consiglio di amministrazione dell'ENAC;

l'articolo 4 comma 7 del decreto legislativo 250, istitutivo dell'Ente, stabilisce che i componenti del C.d.A., « a pena di decadenza, non possono ... avere interessi diretti o indiretti, anche di tipo professionale e di consulenza nelle imprese nel settore di competenza dell'Ente »;

risulta all'interrogante che l'avvocato Andrea Corte ex Presidente dell'AOPA Italia, associazione di proprietari di velivoli di aviazione generale, al contrario, fornisce consulenza all'attuale Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia, appartenente allo stesso gruppo politico, tanto che ha partecipato all'incontro con il sindaco di Lugo di Romagna quando il sindaco stesso reagì al trasferimento della scuola di volo per elicotteri, disposto dall'Ae.C.I. da Lugo all'Aero Club di Presso di cui è socio l'avvocato Corte, per sostenere

in quella sede la validità del trasferimento, oggetto di precedenti interventi di sindacato ispettivo —:

se risponda al vero quanto riferito in premessa e, in caso affermativo, se il Ministro ritenga di dover dichiarare la decadenza dall'incarico di consigliere dell'ENAC dell'avvocato Corte per il rispetto della norma legislativa o ritenga di dover ignorare la presenza di più incarichi incompatibili, come già avvenuto per il Presidente di Alitalia che ha conservato la posizione di Consigliere di Amministrazione dell'ANAS. (4-07829)

* * *

INTERNO

Interpellanze:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro delle attività produttive, per sapere — premesso che:

secondo notizie di stampa le aziende metalmeccaniche dell'Emilia-Romagna sarebbero oggetto di una durissima azione sindacale da parte della Fiom-Cgil, malgrado abbiano già sottoscritto il contratto nazionale e quello integrativo aziendale;

la Fiom è l'unica organizzazione sindacale di categoria che non ha firmato il rinnovo del contratto dei metalmeccanici ed ha aperte circa 1.500 vertenze aziendali in tutta Italia;

obiettivo di questi scioperi, picchetti e blocchi stradali, sarebbe secondo quanto dichiarato da Gianni Mazzoni membro della segreteria provinciale Fiom-Cgil di Modena, quello di costringere le aziende a capitolare;

lo stesso Mazzoni avrebbe altresì dichiarato che in tal modo «le aziende

capiranno che aver firmato il contratto nazionale senza la Fiom non garantisce la pace sociale »;

in particolare, si paleserebbe una pressione da parte del sindacato dei metalmeccanici sulle aziende per costringerle a firmare una sorta di precontratto parallelo che rinnegherebbe di fatto quello nazionale;

le associazioni imprenditoriali dell'Emilia-Romagna hanno denunciato questa azione come una azione politica che colpisce chi crea ricchezza e posti di lavoro nell'ottica di una delegittimazione dei sindacati che hanno firmato il contratto nazionale;

quali iniziative intendano adottare per far sì che le citate azioni sindacali avvengano nel rispetto della legalità e per evitare che si verifichino azioni intimidatorie e minacciose nei confronti delle imprese emiliane.

(2-00941) « Emerenzio Barbieri, Maninetti, Anna Maria Leone ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

da alcuni mesi nella provincia di Bologna si assiste da parte della FIOM CGIL a continue manifestazioni sindacali tese ad obbligare gli imprenditori locali a sottoscrivere un contratto alternativo a quello sottoscritto nel settore metalmeccanico a livello nazionale da tutte le associazioni FIOM;

in alcune di queste manifestazioni sindacali sono stati usati strumenti violenti sia sul piano psicologico che fisico come l'utilizzo di picchetti davanti alle aziende che ne impediscono la regolare attività provocando ingenti danni economici per tutta l'economia locale;

le forze dell'ordine in alcuni casi sono intervenute per identificare le per-