

l'espletamento della prova concorsuale per l'accesso ai corsi di laurea presso la II Università di Napoli non ha seguito l'iter procedimentale previsto espressamente dal predetto bando, risolvendosi in una sostanziale ed assoluta violazione dello stesso;

infatti:

la Commissione esaminatrice ha avviato le procedure per la identificazione dei candidati soltanto intorno alle ore 10,30 concludendo la prova concorsuale addirittura alle ore 15,15;

la medesima commissione non ha mai proceduto all'appello dei candidati;

le prove d'esame hanno avuto inizio intorno alle ore 12,45, successivamente alla conclusione delle prove svoltesi presso le altre sedi universitarie;

è stato consentito l'accesso alla sala di svolgimento delle prove fino alle ore 12,30 circa, momento nel quale le prove risultavano già concluse presso le altre sedi universitarie, ed in particolare presso la Federico II di Napoli, ultimate alle ore 12,00 circa;

gli addetti alla vigilanza non hanno mai provveduto al sequestro dei cellulari, delle borse, dei libri e delle carte in possesso dei concorrenti;

non sono stati rispettati i criteri precedentemente stabiliti per l'assegnazione dei posti;

non è stato impedito ai concorrenti di comunicare tra loro;

successivamente allo svolgimento delle prove è emerso che nove presunti candidati non si erano mai sottoposti alla identificazione, pur avendo partecipato alle prove;

il giorno 23 gennaio 2004 il TAR della regione Campania con sentenza n. 517/2004, rilevando le illegittimità della procedura concorsuale, accoglieva l'istanza dei ricorrenti e annullava la prova svoltasi il giorno 4 settembre 2003 e la conseguente graduatoria di merito;

il giorno 17 febbraio 2004 il Consiglio di Stato con ordinanza n.677/2004 fissava

la definizione del giudizio di merito nell'udienza del 9 marzo 2004 —:

se non ritenga necessario avviare un'azione di monitoraggio in tutti gli atenei italiani, al fine di accertare se vicende come quelle verificatesi a Napoli abbiano avuto luogo anche in altri atenei e assumere, se del caso, opportune iniziative anche normative al riguardo. (4-09191)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

lunedì 1° e martedì 2 marzo scorsi, il volo Catania-Napoli delle ore 7,10 in partenza dall'aeroporto di Catania è stato cancellato senza che la compagnia Alpi Eagles abbia dato un minimo preavviso ai viaggiatori che hanno dovuto subire forti disagi e non solo economici, lamentando una scarsa e tempestiva informazione da parte degli uffici preposti dell'aeroporto catanese —:

quali siano stati i motivi della cancellazione per due giorni consentivi del volo in questione;

se siano stati adottati dei provvedimenti e rintracciate eventuali responsabilità personali di tali cancellazioni;

se non ritenga di intervenire presso l'Enac affinché sia realizzato un potenziamento degli sportelli per le informazioni ai passeggeri. (3-03139)

Interrogazione a risposta in Commissione:

GHIGLIA, MEROI e BORNACIN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 21 novembre 2003 funzionari di Trenitalia e della regione Piemonte ave-

vano presentato il nuovo orario ferroviario denominato « Memorario-Piemonte in movimento »;

come allora paventato da molti Amministratori della Valle di Susa ed in particolare, dalla Presidente della Comunità Montana Alta Valle di Susa, Evelina Bertero, dal Presidente della Bassa Valle di Susa, Antonio Ferrentino e dall'Assessore al Comune di Sauze d'Oulx, Mauro Meneguzzi, i cambiamenti stanno creando rilevanti danni e disagi agli utenti e ai Comuni che, storicamente, venivano raggiunti dalla linea ferroviaria preesistente;

l'aver smembrato la linea storica Torino-Bardonecchia-Modane ha, nei fatti allungato enormemente i tempi di percorrenza (considerati i cambi 3 ore da Bardonecchia a Torino);

messo i pendolari e gli studenti nella condizione di non avere più treni veloci;

la modifica di cui sopra (già oggetto di atto ispettivo dell'interrogante del 24 novembre 2003) ha creato rilevanti danni alle Stazioni sciistiche dell'Alta Valle di Susa (Bardonecchia, Sauze eccetera) con rilevanti ricadute negative sull'afflusso turistico —:

quali iniziative si intendano assumere presso Trenitalia affinché si giunga ad un sollecito confronto con le comunità interessate e con i pendolari al fine di porre rimedio ad una situazione, ampiamente prevedibile, che ha portato molti danni e nessun vantaggio;

quali iniziative possano essere adottate, nell'ambito delle Sue competenze, al fine di non penalizzare ulteriormente l'utenza e la fruibilità sciistico-turistica della Valle di Susa (sede, tra l'altro delle Olimpiadi di Torino 2006). (5-02944)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

è in via di ratifica presso l'Unione europea il « terzo pacchetto normativo

comunitario » sulle ferrovie, che comprende la Direttiva sulla sicurezza del trasporto ferroviario. Tale Direttiva prevede l'assegnazione ad organismi terzi delle seguenti funzioni:

rilascio del certificato di sicurezza;

ammissione in esercizio del materiale rotabile;

certificazione di sottosistemi ferroviari;

assegnazione delle capacità dell'infrastruttura ferroviaria;

la riallocazione delle precedenti funzioni comporta una ridefinizione da parte dei Paesi Membri del ruolo del gestore dell'infrastruttura nazionale;

il Governo ha annunciato l'imminente riforma del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a.;

il nuovo scenario normativo può costituire la premessa per l'istituzione di una Agenzia Nazionale che svolga le funzioni citate (Agenzia Nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario);

presso l'area ferroviaria di Firenze Osmannoro verrà realizzato un centro di sperimentazione, certificazione e ricerca ferroviaria di rilevanza europea, che ha come obiettivo primario la certificazione di sottosistemi ferroviari (investimento iniziale circa 65 milioni di euro, finanziato fino ai 105 milioni di euro);

Firenze, già candidata per la sede della *European Railway Agency* (E.R.A.), successivamente assegnata alla Francia, possiede sicuramente i requisiti e le strutture per ospitare la sede di tale Agenzia Nazionale. Le stesse motivazioni tecniche e storiche a sostegno della candidatura di Firenze a sede dell'E.R.A., già soggetto di due interrogazioni parlamentari (onorevole Migliori — al Presidente del Consiglio del 27 dicembre 2002, onorevole Pezzella — al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 giugno 2003), valgono a

fortiori per la candidatura di Firenze a sede della predetta Agenzia Nazionale —:

se e quali iniziative anche normative il Ministro intenda assumere per istituire l'Agenzia Nazionale per la sicurezza del trasporto ferroviario, ed in particolare se sussistano condizioni ostative alla candidatura di Firenze quale sede nazionale dell'Agenzia. (4-09174)

BUEMI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e finanze, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il sig. Piergiorgio Welby, affetto da distrofia facioscapolomerale in fase avanzata, costretto a muoversi in carrozzina, abita in un appartamento di proprietà dell'INPDAP, al sesto piano, sito in Roma in Via Enrico Mazzoccolo n. 8;

il sig. Welby, da due anni, non può più uscire di casa se non con l'aiuto di quattro persone, in quanto non può, da solo, utilizzare la carrozzina per scendere gli otto gradini che portano dall'ascensore al portone di uscita;

il 28 aprile del 2003, lo stesso, ha fatto richiesta all'INPDAP per l'installazione di un servoscala, la risposta negativa gli è pervenuta il 6 febbraio 2004;

la legge 9 gennaio 1989, n. 13, afferma che l'installazione dell'ascensore è obbligatoria nel caso in cui si abbiano accessi a unità immobiliari poste oltre il terzo livello e che, negli altri casi, deve in ogni modo essere garantita la possibilità d'impianti di sollevamento;

l'INPDAP afferma che i suoi immobili, locati ad uso abitativo, devono considerarsi alla stregua d'immobili urbani privati, quindi non soggetti alla disciplina prevista per gli alloggi popolari o per l'edilizia residenziale agevolata, di conseguenza non sussisterebbe nessuna differenza tra le locazioni stipulate dall'Istituto e quelle stipulate da un soggetto di diritto privato;

in base alle considerazioni precedenti l'INPDAP dichiara l'inapplicabilità, nel caso specifico, di ogni disposizione in materia di abbattimento delle barriere architettoniche relativa a immobili pubblici, immobili privati aperti ad uso pubblico di cui all'articolo 24 della legge 5 febbraio 1992 n. 10, nonché per quanto riguarda le norme previste dalla legge 5 agosto 1978 n. 457, in materia di edilizia economica e popolare e in materia di edilizia sovvenzionata e agevolata;

il Comune di Roma, a sua volta, tramite il Dipartimento IX, Ufficio Legge 13/89, asserisce di non poter concedere il contributo richiesto per l'eliminazione delle barriere architettoniche in quanto lo stabile è proprietà di un ente pubblico —:

se non intenda chiarire a quale soggetto sia riconducibile la competenza inerente l'abbattimento delle barriere architettoniche, anche affinché, chiarita la situazione relativa al signor Piergiorgio Welby, sia a questi restituita la piena libertà di movimento senza essere costretto a ricorrere all'aiuto di altre persone;

se siano stati denunciate situazioni simili in altri stabili di proprietà di Enti pubblici;

se non si ritenga necessario, nell'ambito delle proprie competenze, intervenire affinché, sull'intero territorio nazionale si arrivi alla piena applicazione di quanto previsto dalla legge n. 13 del 1989.

(4-09192)

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

sono state inviate al Parlamento, nello stesso periodo, le relazioni dell'Antitrust e della Corte dei Conti sulla gestione dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile che trattano, in particolare, l'aspetto delle gestioni aeroportuali;

l'Antitrust critica l'affidamento delle gestioni senza una procedura di selezione

che consenta di individuare il soggetto più idoneo all'assegnazione della concessione e svolga rilievi sul permanere di posizioni dominanti del gestore con estensione abusiva in mercati contigui, distorsivi della concorrenza che potrebbero configurare abusi;

l'Autorità segnala disfunzioni nell'attività di controllo e regolazione esercitata dall'ENAC che non ha prodotto azioni incisive sui gestori; al contrario, la Corte dei Conti non interviene in questo aspetto fondamentale che incide sull'economia e la qualità dei servizi con ripercussioni sulla sicurezza;

la sostanziale difformità delle analisi fornite al Parlamento, richiede una definitiva valutazione del Governo con i necessari correttivi, tenuto conto che le osservazioni espresse dall'Antitrust trovano conferma nella reale situazione delle gestioni aeroportuali;

un deciso intervento del Governo per il rispetto delle norme europee e nazionali in materia di pubblici servizi, in atto nelle gestioni europee, potrebbe evitare quello parlamentare per conoscere le cause di tale situazione indicandone i rimedi —:

quali azioni intende attuare per garantire, tramite l'ENAC ed i propri Organismi governativi, l'adeguamento delle gestioni aeroportuali nazionali agli *standards* europei nel rispetto della vigente normativa. (4-09193)

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

Ferservizi Spa è una società del Gruppo FS, deputata allo svolgimento di molte attività *no core* delle principali Società del Gruppo (Holding Spa, Rete Ferroviaria Italiana Spa, Trenitalia Spa), con particolare riferimento alle attività di amministrazione del personale e contabilità, di *facility management* e *property management*;

Ferservizi Spa è attualmente articolata in 15 Sedi Territoriali, diffuse sul territorio nazionale, oltre a 7 presidi territoriali minori, con il preciso compito di erogare alle società clienti i servizi previsti da appositi contratti di servizio, garantendone la relazione operativa e quotidiana con le loro strutture territoriali;

in data 9 febbraio 2004 i vertici di Ferservizi Spa hanno presentato alle organizzazioni sindacali nazionali il Piano di Impresa 2004/2008;

detto Piano è stato approvato dalla Capogruppo Holding Spa;

nessun Piano di Impresa delle altre Società del Gruppo è stato ancora approvato dalla Holding o presentato alle organizzazioni sindacali;

detto Piano, oltre a contenere obiettivi tipici quali aumento di produttività, riduzione dei costi, incrementi di attività, prevede, oltre alla scelta di fornire servizi esclusivamente all'interno del Gruppo Fs, anche modifiche sostanziali alla forma organizzativa della Società stessa, sia attraverso meccanismi di accorciamento gerarchico della struttura nazionale, sia attraverso il rafforzamento delle Sedi Territoriali di cui al punto 2, prevedendone la chiusura di 6 nell'arco di vigenza del Piano stesso (due Sedi + i sette Presidi nel 2004, e altre quattro Sedi tra il 2005 e il 2006);

infine, sono già stati definiti i tempi per la chiusura nel 2004 delle Sedi Territoriali di Venezia (da giugno-luglio 2004 accorpata nella Sede di Verona), anticipata di qualche mese dalla chiusura della Sede di Bologna (che, da marzo o aprile 2004 è destinata ad essere accorpata nella Sede di Firenze). Non è dato ancora sapere quali siano le altre quattro Sedi interessate alla chiusura nel prossimo biennio —:

se il Ministro sia a conoscenza che una Società del Gruppo Fs, erogante i propri servizi esclusivamente all'interno del Gruppo stesso, abbia presentato un Piano di Impresa che preveda una pesante riorganizzazione strutturale prima che le Società "Clienti" della stessa abbiano a

loro volta presentato il rispettivo Piano di Impresa che, in teoria, potrebbe anche richiederle maggiori prestazioni in ambito territoriale;

se, al contrario, sia a conoscenza che il Piano di Impresa di Ferservizi possa costituire, nel Gruppo FS, il preludio a Piani di Impresa simili che, mascherando indifferibili riorganizzazioni aziendali, tendano a ridurre il costo del lavoro utilizzando modalità diverse da quelle previste in caso di ristrutturazioni aziendali;

se il Ministro sia quindi a conoscenza degli elevati costi sociali derivanti alle decine di operatori che collocati in una fascia di età compresa tra i 45 e i 55 anni, per oltre il 55 per cento donne, profondamente radicati nel territorio di appartenenza, dovranno essere obbligati ad un pendolarismo quotidiano di oltre un'ora e mezzo o ad un trasferimento definitivo se, come si può supporre, anche le Sedi accorpanti (in questo caso Verona e Firenze), potrebbero poi essere successivamente accorpate a quelle di Milano e di Roma;

se, infine, il Ministro sia a conoscenza che la chiusura interessa Sedi Territoriali da sempre presenti nei capoluoghi di regione e che questo possa rappresentare solo l'inizio di uno spostamento di altre attività ferroviarie, svolte dalle diverse Società del Gruppo, da quegli stessi Capoluoghi verso altri e se, di questo, i rispettivi Comuni e Regioni siano stati a loro volta posti a conoscenza;

quali iniziative intenda assumere in relazione alla situazione descritta in premessa ed in modo particolare per tutelare i diritti e le professionalità dei lavoratori interessati e per mantenere il presidio delle sedi territoriali. (4-09194)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

LA GRUA. — *AL Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

negli ultimi tempi si è registrata una recrudescenza di furti in aziende agricole

e zootecniche della provincia di Ragusa e nelle campagne di Contrada Bulala, agro di Gela, a confine con la provincia di Ragusa;

allo scopo di studiare iniziative di prevenzione e repressione di simili reati, il prefetto di Ragusa ha indetto, lo scorso 28 febbraio, una riunione con la deputazione nazionale e regionale, i sindaci, il presidente della provincia regionale, i vertici delle Forze dell'ordine e le Associazioni di categoria per « un esame delle problematiche connesse alla criminalità rurale e per delineare una migliore strategia di contrasto del fenomeno »;

nel corso di detto incontro, il sindaco di Vittoria Francesco Aiello, intervenendo nella discussione, ha sostenuto che i furti nelle campagne sarebbero l'ultimo affare della mafia che in questo modo indurrebbe i titolari delle aziende agricole a vendere a prezzi irrisori i loro terreni « a famiglie mafiose che avrebbero interesse ad acquistare e che stanno aggregando terreni »;

le affermazioni del Sindaco di Vittoria sono estremamente gravi e preoccupanti e hanno destato notevole allarme presso la popolazione ed in particolare presso gli imprenditori agricoli;

nel corso della riunione anzidetta, il Prefetto, il rappresentante del Questore e gli altri vertici delle Forze dell'ordine nulla hanno detto in ordine al grave allarme lanciato dal Sindaco di Vittoria in ordine alla denunciata attenzione posta dalla mafia sulle aziende agricole e non hanno, quindi, né confermato né escluso l'ipotesi ventilata dal primo cittadino di Vittoria;

a questo punto è assolutamente indispensabile accertare se la gravissima denuncia del Sindaco Aiello trovi riscontro nell'attività di indagini svolta dalla polizia giudiziaria e comunque se dei fatti come