

non migliore è la situazione del personale amministrativo delle cancellerie dove risulta vacante più del 30 per cento della pianta organica prevista (sono impiegate 56 delle 72 unità previste);

in questa situazione l'amministrazione della giustizia a Prato è destinata a subire disfunzioni e ritardi sempre maggiori —:

se il Governo intenda prendere misure per rispondere in maniera più adeguata alle esigenze degli uffici giudiziari della città di Prato e della sua provincia;

se in particolare, intenda rivedere la dotazione organica del Tribunale, della Procura e del personale amministrativo che appare gravemente sottostimata rispetto a qualsiasi criterio e parametro quantitativo e qualitativo;

se quantomeno intenda garantire la totale copertura dei posti previsti nell'organico della Procura e del personale amministrativo delle cancellerie del Tribunale e della Procura di Prato;

se, in particolare, siano previste assunzioni per l'Ufficio Notifiche Esecuzioni e Protesti di Prato a seguito del concorso per 443 Ufficiali Giudiziari espletato lo scorso anno e in che tempi si è previsto di agire. (4-11662)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

l'inadeguatezza del trasporto su rotaia nel Mezzogiorno penalizza i cittadini

meridionali e non, con grave e pesante riverbero negativo sullo sviluppo economico;

caso emblematico è il trasporto merce per il quale alcune tratte meridionali non sono abilitate;

in particolare la tratta Potenza-Foggia è ritenuta dalle Ferrovie non interessante, mentre essa è decisiva per il collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico;

si ricorda che per tale collegamento è prevista la realizzazione di un asse autostradale, per cui se è necessaria l'autostrada — ed è così —, a maggior ragione è indispensabile il potenziamento del trasporto su rotaia anche per ridurre il numero dei mezzi circolanti su strada e quindi il numero degli incidenti e dei morti, che purtroppo, è davvero impressionante;

gli operatori lucani che da Potenza intendono trasportare merci verso il Nord del Paese non possono farlo a causa della scelta delle Ferrovie di non abilitare la citata tratta Potenza-Foggia. Essi sarebbero costretti a far transitare le loro merci da Potenza a Taranto e poi farle proseguire per Bari-Foggia, raddoppiando il percorso per la destinazione finale;

a parere dell'interrogante, è un assurdo che non si giustifica ed esclude dal mercato del centro-nord le merci lucane;

le associazioni degli industriali e delle piccole e medie imprese giustamente lamentano tale penalizzante ed irrazionale decisione delle Ferrovie dello Stato —:

se il Ministro interrogato intenda intervenire presso Ferrovie dello Stato affinché sia potenziato il traffico merci, non solo sulla tratta Potenza-Foggia, e per coloro che sono costretti ad « allungare » il percorso, in via transitoria, siano stabilite tariffe non penalizzanti. (5-03704)

Interrogazione a risposta scritta:

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

quando si verificano eventi catastrofici, come la tragedia di Linate nel 2001, che con maggiore senso di responsabilità si sarebbe potuta evitare, allora la cortina quasi impenetrabile della così detta *privacy* dei protagonisti improvvisamente viene diradata per mostrare ai *media* gli aspetti scagionanti delle proprie responsabilità;

questa momentanea trasparenza delle circostanze, purtroppo quasi sempre tardiva, porta però, sovente alla luce anche inquietanti coincidenze di altri aspetti meritevoli di approfondimento, non solo per ottenere maggiore chiarezza su quanto è ormai avvenuto ma anche per tentare di porre seri rimedi nel futuro, rimuovendo i presupposti;

la collisione dell'ottobre 2001 nell'aeroporto di Linate e il *blackout* della centrale elettrica dell'ottobre 2004 dello stesso aeroporto, mettono in relazione inquietanti dubbi su alcuni antefatti relativi al regime di oligopolio industriale delle forniture strumentali dell'Enav che da lunghi anni ha una sorta di privativa di fatto sugli appalti dell'Ente;

il Direttore Generale del Consiglio delle Comunità Europee alla fine di luglio 1993, divulga agli Stati membri la direttiva 93/65 con la quale richiede per la sicurezza delle flotte aeree internazionali, la libera circolazione delle apparecchiature strumentali di assistenza al volo e delle loro specifiche tecniche, nella stessa Comunità;

mentre all'estero gli omonimi Enti di Assistenza al Volo, recependo gli intendimenti comunitari, si prodigano nel rinnovamento e nel libero ricambio dei mezzi strumentali; in Italia al contrario ci si preoccupa di questo genere di direttiva che introdurrebbe come effetto, la temibile

concorrenza industriale di Paesi europei a tecnologia avanzata, capaci con i loro prodotti di creare alle ditte dell'oligopolio dell'Assistenza al Volo, resti invenduti di magazzino;

in poco più di un mese, infatti, in risposta alla menzionata direttiva, si è riusciti ad imporre attraverso il Decreto del Ministro dei Trasporti, n. 209T, addirittura il segreto di Stato, o più precisamente: speciali misure idonee alla tutela di attività di interesse nazionale sulle apparecchiature di assistenza al volo esistenti in Italia; « segretazione » mantenuta poi, fino a pochi anni or sono, persino sulle cabine elettriche e sulle luci di pista, con una barriera protezionistica alla concorrenza straniera (ma non solo straniera) pressoché impenetrabile ma con tutte, le conseguenze annesse e connesse;

per quanto riguarda la tragedia di Linate del 2001, si vuol qui porre l'attenzione su una sorta di diabolica serpentina dei rinvii alla installazione del radar di terra, già acquistato dall'Enav; rinvii che potrebbero dare una chiave di lettura oltre sul « perché », anche sul « come » certe cose sono potute accadere;

fino dal 1994, quando le parti di scorta, sempre più difficilmente reperibili sul mercato, del vecchio radar di terra Asmi allora funzionate a Linate iniziavano ad assottigliarsi, l'Enav indice una gara (rigorosamente) nazionale per un nuovo radar di terra in sostituzione dell'Asmi, a cui partecipa il noto oligopolio di ditte elettroniche del settore;

viene ammessa a questa gara la società Fiar (MI) che sbaragliando la concorrenza, finisce per convincere la commissione di gara della valenza del prodotto presentato, ed ad aggiudicarsi sorprendentemente la commessa del nuovo radar di terra per un costo complessivo di circa 4 miliardi di lire;

dopo l'aggiudicazione dell'appalto, all'atto della installazione dell'impianto, ebbero a susseguirsi divieti e dei fraintendimenti tra Enav ed il Ministero dei Tra-

sporti-Aviazione Civile (ora Enac) e la Soc. Fiar per la collocazione dell'antenna del radar nell'aeroporto di Linate;

l'Enav, disattendendo il progetto della ditta aggiudicataria con il quale la stessa aveva vinto la gara, propone di collocare l'antenna sulla sommità della torre di controllo, come quella del dimesso radar Asmi;

in risposta l'Enac stima rischioso questo tipo di installazione in quanto ritiene che la struttura di torre avrebbe mal sopportato il carico;

le difficoltà incontrate per la inadeguatezza strutturale della torre di controllo, come detto, erano state già superate dallo stesso progetto di gara della Soc. Fiar che prevedeva la collocazione della antenna sopra un apposito traliccio da ubicarsi ai margini dell'aeroporto in vista delle piste di volo; ma quando il piano d'installazione viene esaminato dall'Aviazione Civile, ovvero, dall'Enac, la risposta è negativa;

questa soluzione è, infatti, respinta dall'Enac per ragioni di ingombro, anche se le dimensioni che il traliccio e l'antenna rappresentavano, erano ben al di sotto della soglia delle altezze vietate per ragioni di sicurezza all'interno dell'aeroporto; così, l'aeroporto di Linate veniva lasciato per la mancanza di radar nella più grave insicurezza sui controlli degli spostamenti a terra degli aerei, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità;

la mossa successiva ritorna all'Enav che decide di modificare la struttura portante della Torre di controllo (in modo da ospitare l'antenna del nuovo radar Fiar la cui « insostenibile » differenza da quella del vecchio Asmi, collocata per lunghi anni sopra la medesima torre, non sarebbe stata riscontrata prima dell'Enav, senza l'intervento dell'Enac;

intorno alla metà del 1995, le cose stanno ancora in alto mare, tanto che la Soc. Fiar prende l'iniziativa di chiedere per conto dell'Enav direttamente all'Enac l'autorizzazione per allocare l'antenna so-

pra la Torre di controllo, previo il menzionato progetto di modifica strutturale della torre; l'autorizzazione viene concessa poco dopo, nel luglio dello stesso anno, con il monito però, dell'Aviazione Civile alla Fiar di seguire nel futuro il formale iter procedurale e di trattare pertanto, solo con Enav;

nel novembre 1997, dopo oltre due anni di « gestazione » il progetto, sembra finalmente pronto trascorsi ulteriori otto mesi, l'Enav lo invia alla Società di gestione degli scali milanesi (Sea) nel luglio 1998 affinché la stessa trasmetta a sua volta, il progetto alla Aviazione Civile per avviare le procedure per l'autorizzazione di inizio lavori;

i problemi non si esauriscono qui, infatti, alla fine di aprile 1999, l'Enac chiede alla Sea di chiedere all'Enav che chieda alla Soc. Fiar, se l'antenna del radar non comporti problemi di inquinamento elettromagnetico con il sistema aeroportuale; la stessa Enac non solo, vuole una relazione firmata da un tecnico qualificato ma comunque fa sapere che rimanderà le decisioni sull'accertamento richiesto ad una verifica da effettuare successivamente sul posto, e, se ciò non bastasse, richiede di conoscere se il software del radar è « certificato »;

dopo circa 4 settimane la Sea trasmette all'Enav la richiesta mentre l'Enac all'inizio di settembre 1999 lamenta il fatto che mancherebbe questa volta la relazione di un tecnico qualificato che certifichi l'inesistenza di rischi igienico-sanitari;

intanto, il radar Asmi mostra un funzionamento sempre più precario e l'Enav dopo aver fatto trascorrere inutilmente il tempo durante il quale le parti di ricambio si erano progressivamente esaurite, alla fine di novembre 1999, decide di mettere il radar stesso fuori servizio per mancanza di scorte;

ad avviso dell'interrogante, questa decisione, è scarsamente credibile in quanto semplici modifiche di adattamento delle

parti in avaria con nuovi componenti reperibili sul mercato (come in genere viene fatto anche per cose di gran lunga meno importanti), avrebbero consentito di mantenere in attività un servizio prezioso e vitale per la sicurezza di uomini e mezzi fin tanto che l'Asmi (della medesima tipologia di quello che era allora in funzione all'interno dell'aeroporto di Fiumicino) non fosse stato sostituito con il nuovo radar;

in tale frangente, nelle more anche della risposta sulla compatibilità elettromagnetica del sistema, mentre l'aeroporto di Linate era rimasto senza il proprio radar di terra, l'Enav doveva ancora iniziare l'installazione dell'antenna del nuovo impianto; solo nel giugno 2000 l'Enac informa la Sea che faccia presente all'Enav di autorizzare la Fiar ai lavori di consolidamento sulla Torre per la successiva installazione dell'antenna radar;

un altro inconveniente chiaramente indicativo, sia delle altalenanti decisioni sul progetto trascinato *sine die* con successive approssimazioni, sia della presunta volontà di realizzarlo, viene evidenziato dalla « improvvisa » indisponibilità, questa volta, di idonei monitors per la rappresentazione sullo schermo del radar; radar il cui prezzo, da quello iniziale di gara, di circa 4 miliardi di lire, si incrementerà fino alla sua obsolescenza nei magazzini dell'Enav senza essere stato mai utilizzato, fino a quasi 11 miliardi di lire;

le travagliate vicissitudini non finiscono qui; nel gennaio del 2000, infatti, l'Enav si rende conto che il *software* del radar Fiar (quello che aveva vinto la gara) non si adattava ad un'altra nuova esigenza di servizio: ciò in quanto unitamente alla visione degli aerei che appaiono come traccia video sullo schermo radar insieme alla planimetria dell'aeroporto di Linate, questa volta lo stesso Enav ha ritenuto necessario che venisse indicata elettronicamente sui monitors anche la denominazione di ogni aereo in movimento; denominazione che il software del radar Fiar (del bando di gara), evidentemente non contemplava;

all'inizio di luglio del 2000, giunge all'Enav la formale approvazione dell'Enac dei lavori di installazione dell'antenna sulla torre controllo; l'Enav dopo circa due mesi (fine di agosto) trasmette l'autorizzazione alla Soc. Fiar; si tratta in effetti, della stessa autorizzazione, richiesta nell'inerzia dell'Enav, direttamente dalla medesima ditta alla Aviazione Civile ed ottenuta da quest'ultima cinque anni prima, ovvero, nel luglio 1995, come sopra riportato;

la durata di questi lavori doveva essere di 150 giorni ma anche qui, tra un rinvio e l'altro, di giorni ne erano trascorsi un'enormità ed nessun radar funzionava ancora nell'aeroporto di Linate;

L'Enav per le esigenze sopra rappresentate, aveva affidato la modifica del software per un miliardo di lire, alla società scandinava a Navia (poiché evidentemente secondo l'interrogante l'industria nazionale non era in grado di realizzare l'adattamento richiesto) e dalla quale attendeva la consegna, salvi altri eventuali ulteriori imprevisti che fossero sorti prima di restituire ad uno dei più importanti aeroporti nazionali il proprio radar di terra;

quel radar per un verso o per un altro, non apparteneva alla produzione del gruppo, poiché era stato realizzato originariamente dalla concorrente francese Thompson, (poi Thales); la soc. Fiar (solo successivamente inglobata nella Finmeccanica) aveva solo fatto proprio il prodotto finito, assemblandolo e partecipando pertanto, con successo alla gara nazionale: una vittoria sostanziale attribuita alla concorrenza straniera attraverso interposta persona e che poi si è complicata con questa sorta di « tela di Penelope », la cui tessitura si è definitivamente interrotta sette anni più tardi, l'11 ottobre 2001 con il tragico epilogo di 116 morti ed un ferito grave;

ad opinione dell'interrogante, i fatti su esposti dimostrano, in realtà, come la sicurezza del traffico nazionale ed internazionale nel nostro Paese sia l'anello più debole del sistema del trasporto aereo;

il 17 agosto 2001, il *Corriere della Sera* pubblica una dichiarazione del controllore di volo Mauro Iannucci, secondo cui nell'aeroporto di Linate « senza il radar di terra ogni attraversamento è a rischio collisione »;

a seguito della predetta dichiarazione, l'ex amministratore delegato dell'Enav giunge a paventare il trasferimento dello stesso Iannucci, ove questi avesse confermato, entro dieci giorni, quanto dichiarato al noto quotidiano —:

se a fronte della sequenza degli eventi descritti, dalle altalenanti decisioni, dei ritardi *sic et simpliciter* che si sono frapposti alla installazione tecnica di routine di un radar acquistato circa sette anni prima, non si ritenga di dover accertare anche il filare delle responsabilità di altri soggetti oltre a quelli direttamente coinvolti nel processo penale;

se non si ritenga di dover adottare iniziative volte a porre fine all'oligopolio degli abituali fornitori dell'Enav, attraverso una salutare concorrenza;

quali iniziative intendono assumere i Ministri in indirizzo per assicurare al più presto la massima trasparenza nella gestione dell'Enav e le corrette garanzie per la tutela della sicurezza del volo. (4-11648)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

ANNUNZIATA. — Al Ministro dell'interno, al Ministro delle comunicazioni, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:

in questi giorni è uscito sul mercato discografico italiano il nuovo album del famoso cantautore « rapper » americano Eminem, noto per i suoi testi spesso

inneggianti l'odio e la violenza contro omosessuali, neri, genitori, mogli e quant'altri;

la confezione di questo album ha suscitato in molti notevole inquietudine e sconcerto per le immagini ed il messaggio in essa rappresentate;

in particolare, sul dischetto musicale è riprodotto un proiettile e un messaggio: « Alla mia famiglia e a tutti i miei amici. Grazie di tutto. Vi vorrò sempre bene. Ai miei *fan*. Mi dispiace ». Firmato Marshall, il vero nome di Eminem. In pratica l'annuncio di un suicidio;

ma fatto ancora più sconvolgente è la foto contenuta nella confezione che raffigura il cantante mentre si punta una pistola in bocca;

al di là delle valutazioni critiche sull'autore, che esulano dalle intenzioni dell'interrogante, rimane la violenza e la pericolosità del messaggio contenuto in questo prodotto destinato soprattutto ad una utenza particolarmente « sensibile » quale quella dei ragazzi specie se minori;

il messaggio negativo che viene proposto da un disco, da solo non può certamente spingere all'odio, alla violenza o allo stesso suicidio, però a volte potrebbe costituire un pericoloso seme gettato nel fertile campo del disagio giovanile;

la musica è da sempre un fondamentale mezzo di espressione culturale, ma a volte può trasformarsi in strumento altamente diseducativo e di diffusione di modelli di vita. La musica influenza notevolmente i ragazzi, quindi ciò che i cantanti dicono conta;

purtroppo, molti testi musicali affermano apertamente dei « disvalori » con effetti imprevedibili sui comportamenti giovanili. Milioni di giovani ascoltano per ore questi testi, li cantano e li memorizzano subendo, a loro insaputa, un lavaggio del cervello. Per rafforzare questi messaggi i loro autori, grazie anche alla collaborazione, volente o nolente, dei *mass media*, vengono presentati come dei campioni di