

essendo il Ministro del Tesoro azionista unico della società quale siano le valutazioni in ordine a tale situazione.

(4-30792)

LUCCHESI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

« L'Italia arranca » è il titolo di un'importante articolo del notiziario *L'Informatore*, dove si fa presente che il tasso di inflazione è abbondantemente al di sopra di quello della media dei Paesi Euro, così come il tasso di crescita è il più basso tra gli 11;

ed ancora in esso si afferma che: « L'aumento delle entrate fiscali del primo trimestre e del secondo, tengono conto dell'incremento derivante dalla tassazione del *capital gain* di borsa, che si è però clamorosamente sgonfiato da aprile in poi, e non è imputabile quindi ad una sana e robusta ripresa economica che resta latente e incerta »;

è evidente — sottolinea il notiziario — la realtà che vive l'economia italiana, che dimostra di avere grandi potenzialità, che restano però bloccate dai mali sempre, l'elevata pressione fiscale e la rigidità del mercato del lavoro;

il Dpef del Governo Amato — sottolinea giustamente *L'Informatore* — è emblematico di questa situazione, e rappresenta inoltre la volontà di arrivare alla prossima legislatura prima di tentare di incidere con decisione sulla realtà economica del Paese —;

se i loro mastodontici uffici stampa hanno sottolineato quanto scrive il notiziario *L'Informatore* sulla grave situazione economica;

se il Governo sia consapevole della propria condotta, e di quella dei governi che l'hanno preceduto, che in cinque anni hanno portato l'Italia ad essere l'ultima nel contesto europeo, in termini di crescita economica.

(4-30819)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

CHINCARINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il volo Meridiana, Verona-Roma, delle ore 7 dello scorso 5 luglio veniva imbarcato in orario;

alle ore 7,05 l'aereo iniziava a muoversi acquistando velocità: giunto a circa metà della pista di decollo, frenava improvvisamente, rallentava la velocità e rientrava al parcheggio di partenza;

il comandante annunciava l'accensione di alcune « spie » di segnalazione che consigliavano prudenza: « Pochi minuti e ripartiremo »;

l'unica compagnia concorrente sulla tratta Verona-Roma è « Volare » il cui aeromobile in quei momenti stava imbarcando i propri passeggeri: la partenza del volo era prevista per le ore 7,35;

c'era tutto il tempo per i passeggeri che lo avessero voluto, scendere da Meridiana ed imbarcarsi con « Volare »;

il personale di volo invece, tranquillizzava i passeggeri Meridiana, assicurando loro che sarebbero giunti a Roma, in ogni modo;

alle 7,40 il comandante comunicava che i problemi all'aeromobile erano « seri » e quindi era preferibile che i circa 70 passeggeri scendessero e si imbarcassero sul volo Verona-Roma, Meridiana, delle ore 8,15;

ovviamente di posti disponibili non ve n'erano per tutti quindi un addetto Meridiana ne sceglieva circa 30, fino al completamento del volo delle 8,15:

tali operazioni determinavano un grave ritardo della partenza che avveniva infatti con oltre un'ora di ritardo;

dopo accese discussioni e spiacevoli allusioni sulla scelta avvenuta, quattro passeggeri venivano accompagnati in auto a Milano-Linate, dove si imbarcavano su un volo Air one con partenza avvenuta alle ore 11,40 —:

quali le cause che hanno impedito all'aeromobile di decollare alle ore 7 del 5 luglio 2000;

se non si ravvedano comportamenti omissivi del personale Meridiana che non ha consentito di imbarcarsi, ai passeggeri che lo volevano, sul volo « Volare »;

se tutte le norme a tutela dei diritti dei passeggeri siano state rispettate;

come ed in che modo Meridiana abbia od intenda risarcire i passeggeri che non sono riusciti a raggiungere Roma oppure l'hanno fatto con ritardo esagerato rispetto alla durata del volo (45 minuti circa). (5-08047)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

a quanto è dato sapere nell'ente nazionale di assistenza al volo il direttore generale, che ai sensi della legge istitutiva Enav 665/96 e del relativo statuto è un organo (nominato con decreto del Presidente della Repubblica su deliberazione del Consiglio dei Ministri), starebbe predisponendo della documentazione contabile al fine di procurarsi una liquidazione come se si trattasse di un lavoratore dipendente del pubblico impiego;

con il supporto della dirigenza responsabile dell'amministrazione ENAV, gli sarebbero impropriamente versati all'istituto previdenziale i contributi destinati ad ottenere a fine incarico l'erogazione da parte del medesimo istituto del trattamento economico di fine rapporto di la-

voro e di quello di quiescenza, entrambi non spettanti;

il caso trae origine dagli atti, probabilmente ad avviso dell'interrogante illeciti, compiuti dal primo direttore generale dell'ex azienda di assistenza al volo, il quale quantunque organo ai sensi della legge istitutiva della stessa azienda, n. 145/81 e del relativo statuto, una volta riuscito ad entrare in qualità di consigliere nel C.d.A., dell'AAAVTAG nel 1992, lascia l'incarico di direttore generale, ma promuove attraverso il C.d.A. a favore della propria precedente funzione, una serie di atti deliberativi, con i quali, ha attribuito a se stesso il trattamento di dipendente, quello economico di fine rapporto di lavoro e di quiescenza al massimo livello di dipendente dello Stato per svariate centinaia di milioni di lire;

per quanto più specificatamente riguarda l'attuale direttore generale, va precisato che mentre i due direttori precedenti erano inizialmente dipendenti della Pubblica Amministrazione, questi era invece, un dipendente di una ditta privata, ragione per la quale egli non ha neppure mai goduto dei trattamenti previsti per i pubblici dipendenti;

l'indennità prevista per la figura di direttore generale è d'altra parte ben determinata dal decreto di nomina stesso; pertanto non si comprende a quale titolo sono state assunte deliberazioni da parte del C.d.A. in difformità al decreto citato —:

se sia il caso di promuovere un immediato accertamento amministrativo per confermare o meno la rispondenza di quanto esposto;

se in caso di positivo riscontro, non sia il caso di promuovere anche l'accertamento presso lo stesso Ente delle responsabilità del personale dirigente coinvolto dai casi di specie, per una immediata ripetizione in solido delle somme corrisposte ai soggetti che indebitamente ne hanno beneficiato. (5-08063)

Interrogazioni a risposta scritta:

APOLLONI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

secondo la normativa attualmente in vigore, la revisione dei camion rimorchi avviene ogni due anni presso gli ispettorati per la motorizzazione siti esclusivamente nei capoluoghi di provincia;

tale obbligo è causa di forti disagi per chi non proviene dal capoluogo di provincia, bensì da un comune distante decine e decine di chilometri;

per esempio, per i rimorchi provenienti da paesi di montagna risulta alquanto difficoltoso percorrere tratti montuosi per raggiungere la città, oltre che obiettivamente svantaggioso visto l'enorme spreco di tempo;

se il Ministro interrogato ritenga opportuno consentire che la revisione dei rimorchi inferiori ai 35 quintali possa essere effettuata presso le officine autorizzate, come avviene per le autovetture.

(4-30771)

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

è in corso una progressiva ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato spa che — tra l'altro — ha visto una forte contrazione nel numero dei dipendenti e dei servizi di stazione;

conseguentemente, sono numerose le stazioni ferroviarie che per molte ore restano senza addetti alle biglietterie (quando non addirittura per l'intera giornata);

spesso si ricorre a macchine automatiche di distribuzione dei biglietti, che a volte non sono però in funzione;

in questo caso, del tutto involontariamente, dei passeggeri restano senza biglietto e sono soggetti poi al pagamento sul treno di supplementi, tenendo conto che di solito le stazioni più piccole sono lontane

dai centri abitati e quindi non vi è comunque possibilità di reperire biglietti presso altri punti di vendita o distribuzione —:

se non si ritenga opportuno intervenire sulle Ferrovie dello Stato affinché venga formata questa situazione ed il passeggero — autodichiarando immediatamente di essere sprovvisto di biglietto ma non per sua volontà al controllore — possa pagare il medesimo sul treno, senza per questo dover versare multe o supplementi.

(4-30784)

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il personale della motorizzazione civile di Novara ha revocato la propria disponibilità ad effettuare sedute operative in regime di lavoro straordinario per l'effettuazione degli esami di guida fuori sede, anche per contestazioni di carattere economico che l'ufficio della Motorizzazione dichiara non essere in grado di riscontrare;

conseguentemente le sessioni di esame sul territorio sono in forse, ed intanto interrotte per il mese di luglio;

ciò sta portando a gravi problemi per l'utenza e per le scuole guida della provincia, mentre in futuro si coglie una obiettiva problematica legata a dover inviare fino al capoluogo tutti gli esaminandi —:

quali iniziative intenda prendere con urgenza il Ministro interrogato al fine di ovviare la situazione venutasi a creare in provincia di Novara;

se non si ritenga debba essere considerato diritto dei cittadini poter effettuare in modo regolare gli esami di guida che, oltretutto, vengono pagati in anticipo.

(4-30785)

CHINCARINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il volo Meridiana. Verona - Roma, delle ore 7 del 5 luglio 2000 è stato cancellato per problemi all'aeromobile. In fase

di decollo il comandante comunicava problemi tecnici non meglio specificati: sicuramente non funzionava la scaletta d'accesso alla porta anteriore dell'aeromobile né il sistema di condizionamento dell'aria:

il volo Meridiana, Verona-Roma, delle ore 8,15 del 6 luglio 2000 ha registrato, all'atterraggio avvenuto a Fiumicino, alcuni problemi: non funzionava la scaletta d'accesso alla porta anteriore dell'aeromobile né il sistema di condizionamento dell'aria -:

in che modi e in che forme siano stati eseguiti i controlli sull'aeromobile che non è potuto decollare il giorno 5 luglio 2000 da Verona:

se fosse lo stesso l'aeromobile che Meridiana ha riposto al decollo il successivo 6 luglio da Verona;

se ritenga che Meridiana abbia rispettato, in tali occasioni, le norme relative alla sicurezza dei voli. (4-30789)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il controllore del traffico Adorni Presidente dell'Anico Associazione milanese controllori e ministro dell'Rsu del Crav di Milano è stato trasferito a Genova;

il trasferimento sembra avvenuto al di fuori delle normative scavalcando altri operatori in lista da anni, trasferimenti per altro sospesi per l'emergenza nota del Crav;

in particolare l'emergenza sembra esservi nel settore dell'Adorni;

a Genova, luogo di trasferimento, non sembra necessaria la figura ricoperta del trasferito in quanto il servizio radar di avvistamento è sospeso —:

se non ritenga di intervenire affinché la gestione del personale da parte dell'Enav avvenga in maniera coerente con la situazione e nel rispetto delle normative.

(4-30803)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere: — premesso che:

a poche settimane dal tragico incidente ferroviario avvenuto sulla Pontremolese, a Torino di Sangro il giorno 11 verso le tre del mattino è avvenuto un altro grave incidente, per fortuna senza gravi danni per i macchinisti, ma con gravi ripercussioni sul traffico merci;

sembra che i due macchinisti avessero preso servizio alle ore 0.20, provenendo però da un turno, con riposo fuori residenza, terminato alle 14 del giorno precedente, quindi con un intervallo inferiore di 10 ore;

i due macchinisti quindi avevano goduto di un riposo inferiore a quello di alcuni macchinisti coinvolti nell'incidente della « Pontremolese »;

ancora una volta è stato comandato un servizio in deroga al regolamento —:

se, una buona volta il Ministro abbia l'intenzione di intervenire verso la dirigenza;

se l'assicurazione danni sia coperta dalle FS SpA o dalla fantomatica Trenitalia SpA. (4-30804)

RASI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la dinamica realtà imprenditoriale del cuneense — fra le maggiori d'Italia — continua a subire una situazione di estrema penalizzazione dovuta, in primo luogo, alle arretrate ed insufficienti vie di comunicazione;

la statale 20 del Colle della Maddalena è sistematicamente chiusa al traffico nel periodo invernale dal chilometro 56 al confine di Stato per rischio valanghe, poiché l'Anas non ha stanziato i fondi per la costruzione delle cosiddette « paravalanghe »;

i comuni di Demonte ed Aisone sono attraversati dagli autotreni, con il rischio

concreto di una completa chiusura dell'arteria con conseguente paralisi dei collegamenti con le direttrici francesi verso Marsiglia e la Spagna e verso Gap, Grenoble e Lione e dunque, ad oggi, non è stato presa, da parte egli organi competenti, alcuna decisione per quanto concerne la pur programmata realizzazione della circonvallazione che eviterebbe il passaggio nei due suddetti centri cittadini;

da anni la provincia di Cuneo ha predisposto un progetto per un nuovo tunnel, parallelo a quello esistente, al traforo del colle di Tenda, di cui però si attende ancora il relativo finanziamento da parte dei Governi italiano e francese;

sono sospesi da 4 anni i lavori sulla linea ferroviaria Cuneo-Mondovì, sulla Torino-Savona, nel tratto Ceva-San Giuseppe di Cairo, per la quale è necessario il raddoppio;

deve ancora iniziare la progettazione dell'asse autostradale Cuneo-Nizza (Mercantour), direttrice internazionale che consentirebbe di aprire una porta strategica per le relazioni transfrontaliere tra il Piemonte e la regione francese della Provence-Alpes Côte d'Azur, anzi, a tal riguardo, si deve registrare la mancata costituzione di una commissione italo-francesi che si occupi del progetto, come deciso all'interno degli accordi italo-francesi stipulati a Firenze nel 1998;

devono ancora iniziare i lavori del collegamento viario Asti-Cuneo, che appare necessario sia per una migliore accessibilità a Cuneo, rispetto alla rete autostradale esistente, sia come collegamento con l'asse viario internazionale Cuneo-Nizza, sia, in ultimo, come elemento portante della direttrice est-ovest —:

quali iniziative si intendano predisporre per accelerare l'iter burocratico-amministrativo atto a dare il via alle suddette opere viarie, indispensabili per lo sviluppo delle attività economiche del cuneese e dell'intero sud del Piemonte.

(4-30805)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro della funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

per meglio comprendere la « ratio » che sottende l'arco delle irregolarità che il consiglio di amministrazione dell'Enav è stato capace di compiere per la nomina di otto direttori e venti dirigenti con procedure irregolari recentemente annullate dal tribunale di Roma, si deve aver riguardo all'obiettivo che il consiglio stesso perseguiva con tali nomine;

la necessità di nuovi dirigenti per il consolidamento delle posizioni del consiglio di amministrazione all'interno della struttura organica dell'Enav, si concretizza nel 1998 con la ripartizione politico-sindacale delle nomine dirigenziali che creano di fatto una squadra di persone tanto più personalmente affidabili quanto più immerritamente elevati a rango dirigenziale;

per gestire, infatti, con tranquillità il periodo preparatorio sulla trasformazione societaria, con i relativi super investimenti industriali il consiglio di amministrazione accorda alla controparte sindacale più significativa attraverso promozioni di carriera, quel « favor » personale al di là delle effettive valenze professionali, capace di acquietare le rivendicazioni del Ccnl con la pubblica amministrazione le stesse parti in gioco tra chi rappresenta lo Stato e chi il personale dipendente;

fatta chiarezza del ruolo dei protagonisti in Enav va detto che il consiglio di amministrazione dell'Enav, (che subentra alla ex Azienda di Assistenza al Volo, Aaa-vtag), come recita la legge istitutiva dell'Ente, « è composto dal presidente e da sei consiglieri scelti da persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica del settore dei trasporti o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società »;

i consiglieri dell'Enav, pertanto, stante la loro implicita diligenza professionale nella gestione di un servizio stra-

tegico dello Stato, qual è l'assistenza al traffico aereo, non potevano minimamente ignorare, ad avviso dell'interrogante, che per aggirare intenzionalmente e reiteratamente la legge nella gestione del personale, per realizzare interessi che dello Stato non sono, sarebbero incorsi in fattispecie di illecito con annesse responsabilità patrimoniali in solido;

il consiglio di amministrazione il cui presidente è Luciano Mancini, ex vice segretario nazionale della Filt-Cgil, a pochi mesi dal suo insediamento, delibera nel marzo 1998, ad avviso dell'interrogante, in modo arbitrario e *contra legem* la nomina di un nutrito gruppo di dirigenti Enav appartenenti in modo pressoché totale ai vertici della militanza delle sigle sindacali politiche rappresentate nell'Ente, tra le quali primeggia per il numero dei beneficiati, l'appartenenza alla Cgil;

dopo una prima reazione di proteste sollevate da varie parti e che hanno trovato vasto eco anche nella cronaca della stampa nazionale, il consiglio di amministrazione che è rimasto in osservazione per circa tre mesi, riprocede nel luglio 1998, ad una seconda ondata di nomine dirigenziali, attingendo il personale più rispondente (naturalmente) al *top* manageriale dell'Ente, ancora una volta dalle medesime organizzazioni sindacali;

il consiglio di amministrazione superata anche la seconda reazione delle proteste e delle inutili indignazioni, dopo circa cinque mesi di osservazione, concepisce e delibera nel dicembre 1998 una terza fascia di nomine dirigenziali a completamento delle aspettative sindacali non ancora sufficientemente soddisfatte;

e così nella nuova Enav presieduta dall'ex vicesegretario generale della Cgil, assurgono al rango di direttori e dirigenti occupando, pertanto, le posizioni dei loro superiori Aavtag che a torto o a ragione, sono stati esautorati e relegati in posizioni marginali; di contro, i portaborse dei *leaders* sindacali prendono il posto vacante dei loro capi divenendo a loro volta, le

controparti naturali di questi ultimi che ora in qualità di dirigenti, dovrebbero rappresentare gli interessi dello Stato;

la conflittualità con il personale che non si era mai sopita, alla luce di tali risultati si è ulteriormente incrementata con rinnovato vigore ed il consiglio di amministrazione per tentare di contenere i danni di gestione di un Ente ormai amministrativamente devastato, è costretto a porre rimedio con una ulteriore ricerca di consensi che mette in essere, attraverso una crescita a spirale di illegittimità a beneficio di interessi che dello Stato non sono con oneri finanziari a carico dell'Ente per una parte di personale che altrettanto arbitrariamente il consiglio di amministrazione favorisce anche nei confronti degli altri dipendenti;

recentemente lo scorso giugno il giudice designato dal tribunale di Roma ha depositato il dispositivo della sentenza con la quale vengono caducate le arbitrarie nomine dirigenziali dell'Enav, definite in più occasioni dalla stampa, di natura marcatamente clientelare;

hanno beneficiato, infatti, della qualifica dirigenziale, con rilevante gratificazione economica e di potere, soggetti ad avviso dell'interrogante privi persino dei requisiti minimi per la valutazione e che comunque, sono stati scelti senza alcuna selezione, dal Presidente l'ex sindacalista Luciano Mancini e dagli altri consiglieri dell'Enav (che come sappiamo, sono « persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica del settore dei trasporti o di particolare capacità nell'organizzazione e nella gestione di aziende, enti e società »);

per quanto sopra, essendo la sentenza stessa immediatamente esecutiva, il consiglio di amministrazione dovrebbe rinnovare le selezioni, riformulare il nuovo procedimento nell'intento questa volta, di curare in modo obiettivo il superiore interesse della Amministrazione, ovvero, dei cittadini a non essere valutati secondo meriti sindacali o politici, ovvero, nepotistici;

il procedimento per la nomina dei dirigenti Enav improntato dall'attuale consiglio di amministrazione all'insegna delle molteplici irregolarità per la scelta dei dirigenti meno meritevoli, a prescindere dalle conseguenze legali che la sentenza comporta, è stato comunque, un eloquente esempio di diseducazione civica per i cittadini che ancora confidavano nella imparzialità della pubblica amministrazione —:

se non ritenga che la condizione di estrema precarietà nella quale attualmente versa l'Enav per lo *status* illegittimo di tutta quanta la dirigenza nominata dall'attuale consiglio di amministrazione renda nel contempo incompatibile per l'astratto conflitto con la menzionata sentenza del Tribunale, qualsiasi provvedimento che provenga da parte di chi ne è stato causa, in altri termini, con quale ragionevole prospettiva il Ministro dei trasporti del ministero vigilante potrebbe aspettarsi ora, da questi stessi consiglieri la riformulazione di nuove graduatorie in modo corretto, quando un fatto del genere equivarrebbe alla implicita ammissione delle loro precedenti ed intenzionali violazioni di legge;

se non ritenga di dover rinnovare il consiglio di amministrazione dell'Enav.
(4-30816)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazione a risposta in Commissione:

CANGEMI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e Tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

anche quest'anno a Catania, come negli altri atenei, parecchie decine di studenti hanno presentato ricorso ai TAR avverso l'esclusione dai corsi di laurea a numero chiuso;

per i ricorsi catanesi sono state emesse ordinanze di sospensiva dai TAR

nei mesi di febbraio e marzo, e da allora gli studenti sono iscritti con riserva ai corsi di laurea di Medicina e di Odontoiatria. Da diversi mesi, dunque, le loro famiglie affrontano ingenti spese per il pagamento delle tasse universitarie, l'acquisto dei libri e, trattandosi prevalentemente di studenti fuorisede, per il mantenimento a Catania;

in tutti gli altri atenei italiani il cui ordinamento non prevede corsi liberi sono stati organizzati dei corsi di recupero per consentire ai ricorsi di recuperare le frequenze delle lezioni antecedenti la concessione della sospensiva;

fino allo scorso anno anche la facoltà di Medicina e Chirurgia di Catania aveva tempestivamente organizzato i corsi di recupero. Ma quest'anno, dopo ripetute promesse e garanzie verbali, il Senato Accademico dell'ateneo catanese ha deliberato che questi corsi verranno organizzati solo in seguito ad un'eventuale sentenza di merito positiva da parte dei TAR;

la sentenza del TAR del Lazio, la cui udienza si è già tenuta il 10 luglio, non sarà emessa prima del mese di settembre. Per quanto riguarda il TAR di Catania non sono ancora state convocate le udienze. Tutto ciò rende, dunque, materialmente inapplicabile quanto deliberato dal Senato Accademico, non potendosi tenere, con tutta evidenza, dei corsi di recupero delle materie del primo anno contemporaneamente alle lezioni del secondo anno;

com'è noto, per potere usufruire del rinvio militare è necessario che gli studenti di sesso maschile iscritti al primo di università sostengano al meno un esame entro il mese di dicembre;

i ricorsi catanesi hanno già frequentato i corsi di almeno una materia del secondo ciclo di lezioni, ma, secondo il piano di studi dei corsi di laurea, non possono sostenere esami in mancanza delle frequenze del primo ciclo di lezioni;