

listici sopra specificati delle somme loro spettanti per le ragioni sopra esposte, ciò anche per evitare alla pubblica amministrazione il pagamento di ulteriori somme per rivalutazioni monetarie ed interessi, collegate al ritardo ingiustificato per la corresponsione degli emolumenti susdetti.

(4-34585)

\* \* \*

### *TRASPORTI E NAVIGAZIONE*

#### *Interpellanza:*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere – premesso che:

il punto di controllo Nato/UEO (PCN) dell'ex Direzione Generale della Aviazione Civile (DGAC) del ministero dei trasporti e navigazione (ora dipartimento AC e ENAC) è organo di sicurezza preposto alla tutela del segreto di Stato, nonché al trasporto aereo in situazioni di crisi, emergenza e guerra e alla cooperazione civile-militare in genere in rapporto con organismi militari nazionali, internazionali e NATO/UEO;

nel gennaio e maggio 1996 due ispezioni dei superiori organi di controllo rispettivamente della Segreteria Nato/UEO del Gabinetto dei trasporti e della Presidenza del Consiglio dei ministri – Autorità Nazionale per la Sicurezza (PCM-ANS) rilevano carenze tali da compromettere seriamente la sicurezza nell'ambito dell'aviazione civile;

a seguito delle raccomandazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri l'ufficio nell'arco di tre anni viene pienamente risanato e certificato dalla stessa Presidenza del Consiglio dei ministri e immediatamente dopo l'amministrazione ha vanificato tutto ciò; infatti l'azione del Gabinetto dei trasporti e dell'ENAC si è indirizzata in un vero e proprio smembramento per fasi successive di una funzione così delicata e vitale per la sicurezza del Paese portando inevitabilmente a:

paralisi della stessa funzione;

grave compromissione della sicurezza nell'ambito della Aviazione civile come provato dalla violazione di un documento di alta classifica;

brusca, illegittima e non giustificata esclusione del titolare dell'ufficio dall'esercizio delle proprie funzioni seguita da trasferimento dello stesso ad altro uffici;

vanificazione degli alti costi che lo Stato aveva sostenuto per il suddetto risanamento;

contrariamente a quanto assicurato dall'Amministrazione per tutte le altre funzioni per le quali vengono rispettati i sudetti disposti normativi, il PCN ex DGAC nonostante la sua delicata funzione di garanzia nei confronti della sicurezza che più delle altre avrebbe richiesto continuità nella azione amministrativa, viene precocemente separata in due PPCN rispettivamente del Dipartimento AC cui viene attribuito il PCN ex DAAG e a cui viene assegnata provvisoriamente in virtù della funzione rivestita e di fatto immediatamente operativo relative a tutte le competenze del PCN ex DGAC e la cui responsabilità viene affidata al dirigente che aveva gestito l'ufficio precedentemente e di cui era stata dovuta risanare la non gestione;

peraltro la struttura del PCN dell'ENAC non si presenta idonea dal punto di vista logistico a garantire la tutela del segreto di Stato è decentrata rispetto agli uffici ai quali deve assicurare i propri servizi viene costituita da personale compreso il dirigente senza alcuna esperienza nell'ambito delle competenze operative dell'ufficio, né supportato nella sua attività dai necessari precedenti, direttive, regolamenti e accordi, costituito da due unità di 3° livello, di cui solo una è a conoscenza delle sole misure concernenti la tutela del segreto di Stato non applicabili però a causa della suddetta non idoneità strutturale;

la stessa non idoneità strutturale induce il ministero dei trasporti a dichiarare

la costituzione solo formale del PCN, dell'ENAC ed ad affidare la tutela degli atti classificati dello stesso Ente al PCN del Dipartimento solo però in termini di custodia paralizzando così la funzione; di fatto però il PCN dell'ENAC è pienamente operativo a dispetto di ogni legittimità ed opportunità (si consideri la non ancora avvenuta definizione delle competenze dei due PPCN nonché l'assenza dello Statuto e del contratto di Programma dell'ENAC);

pertanto con la suddetta separazione viene svuotata di contenuto la funzione dell'unica struttura (il PCN ex DGAC del Dipartimento) legittimata ad operare pienamente idonea dal punto di vista logistico a garantire la tutela del segreto di Stato e il servizio degli Uffici; tutto ciò a vantaggio della struttura non legittimata non idonea, decentrata, inesperta e non informata con vanificazione degli elevati costi che lo Stato ha dovuto sostenere per portare la struttura del PCN ex DGAC ai detti livelli di efficienza ed idoneità;

si tratta di provvedimenti che sarebbero palesemente illegittimi, soprattutto inopportuni, fortemente lesivi della sicurezza dello Stato dei quali il responsabile dell'Ufficio PCN per gli obblighi connessi alla propria funzione ha più volte formalmente richiesta ai vertici della amministrazione l'immediato annullamento volto al ripristino della unicità di funzione del PCN ex DGAC al fine di risanare le gravi disfunzioni;

l'amministrazione muoveva rilievi e censure nei confronti del responsabile mentre le gravi disfunzioni segnalate trovano pieno riscontro nella realtà attraverso il verificarsi di un grave episodio di violazione di un documento ricoperto dal segreto di Stato di alta classifica molto importante ai fini della sicurezza della aviazione civile;

il documento è la relazione tecnica che descrive nel dettaglio la struttura ed il funzionamento dell'apparato radiogeno per la rilevazione di materiale esplosivo nei bagagli recentemente installato presso l'Aeroporto di Fiumicino, l'Examiner 3DX

6000. La conoscenza del contenuto del documento violato può quindi condurre alla attuazione di meccanismi di elusione del controllo con conseguenze facilmente immaginabili;

solo a distanza di alcuni mesi da questi eventi il Gabinetto rispondeva alla segnalata esigenza di dare unicità ad una funzione smembrata prima che fosse legittimo ed opportuno, ma ciò avveniva non attraverso il ripristino dell'unicità delle funzioni del PCN ex DGAC in attesa che fossero definite le competenze tra Dipartimento ed ENAC, bensì attraverso la disposizione di consegnare incondizionatamente tutta la documentazione del PCN ex DGAC all'ENAC (n. 577 del 22 dicembre 1999) e poi attraverso la soppressione del PCN del dipartimento (decreto ministeriale n. 52 del 30 marzo 2000 attribuendo quindi tutte le competenze del PCN ex DGAC all'ENAC;

poiché dette competenze riguardano i settori della difesa, sicurezza, politica estera su cui lo Stato esercita a tutela dell'interesse generale del Paese una gestione diretta, sorgono pesanti perplessità sulla opportunità del suddetto provvedimento di soppressione;

si assiste allo svuotamento della funzione del dipartimento a vantaggio di quella dell'ENAC nonché alla paralisi della azione amministrativa e poi alla soppressione della funzione del Dipartimento sempre a vantaggio dell'ENAC, un ente che si avvia a diventare una s.p.a.;

le perplessità aumentano se si considera che il capo della segreteria NATO/UEO, è al tempo stesso direttore dell'aeroporto di Fiumicino, subordinato quindi ai vertici dell'ENAC sottoposti al suo controllo nella doppia veste di controllo e controllato ancora più inopportuna considerata la delicata funzione di garanzia tipica delle segreterie NATO/UEO;

al responsabile del PCN ex DGAC illegittimamente escluso dall'esercizio della propria funzione e al centro di una evidente azione di mobbing viene ordinato di

passare in consegna il PCN ex DGAC al PCN dell'ENAC e successivamente trasferito ad altro ufficio;

tutto ciò ha il sapore di una punizione ed è ancora più ingiustificato in considerazione del rendimento, delle capacità, della professionalità, e dell'alto senso del dovere sempre dimostrati -:

le ragioni per le quali siano state poste in essere tutte queste azioni e sia stata penalizzata il funzionario che aveva risanato la funzione e posto in essere ogni azione a salvaguardia della sicurezza del Paese nell'ambito della aviazione civile e se tutto ciò non equivalga a minare la sicurezza del Paese e delle sue Istituzioni.

(2-02946) « Tassone, Cutrufo, Buttiglione, Teresio Delfino, Grillo ».

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

le carenze negli aeroporti sono vistose e di forte entità;

i disagi dei passeggeri aumentano —

se per caso si sia accorto che nei maggiori aeroporti italiani vi è stata una caduta verticale nei servizi;

se il Governo voglia continuare ad assistere inerte a questa drammatica scadenza di pubblici servizi, ben sapendo alcuni episodi e le sofferenze che spesso patiscono i viaggiatori. (4-34529)

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

in più occasioni le autorità locali e il comando di polizia di Eboli — Salerno hanno denunciato la pericolosità, dovuta al fondo stradale scivoloso, della galleria Rufoli, sita sul raccordo autostradale Salerno — Pontecagnano;

in data 2 marzo 2001, in detta galleria ci sono stati dieci incidenti, e in uno dei quali è stato coinvolto anche l'ex parlamentare Francesco Calvanese, miracolosamente illeso -:

quali misure intenda prendere per rendere più sicura detta galleria a tutela degli utenti che la percorrono. (4-34543)

COSENTINO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'attuale sistema dei trasporti locali su ferro e gomma penalizza gravemente la mobilità che interessa il territorio comprendente i comuni di Casal di Principe, San Cipriano d'Aversa e Casapesenna, con popolazione di circa 30.000 abitanti;

i collegamenti ferroviari tra i citati comuni e le città di Napoli, Caserta ed Aversa risultano essere gestiti in modo assolutamente insufficiente, tanto da costringere i residenti a sopportare notevoli disagi per raggiungere le sedi di lavoro e le scuole;

la stazione ferroviaria di Albanova che serve per i comuni di Casal di Principe, San Cipriano d'Aversa e Casapesenna attualmente versa in disastrate condizioni tecniche (mancano i servizi di biglietteria), igieniche (inagibilità dei servizi igienici) e di personale idoneo a offrire adeguati servizi all'utenza;

le altre stazioni ferroviarie che insiscono sulla tratta Roma-Napoli risultano essere invece dotate di una pur minima dotazione tecnica e di personale idoneo a offrire adeguati servizi all'utenza -:

quali urgenti provvedimenti intendano adottare per superare le numerose emergenze che affliggono la stazione ferroviaria di Albanova e che costringono i cittadini residenti a sopportare notevoli disagi per poter fruire dei servizi ferroviari. (4-34551)

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

la « Ferrovie dello Stato » spa ha in animo di spostare a Trieste la direzione regionale FVG operante a Udine fin dal 1990;

detta direzione, le cui competenze sono state recentemente (1999) ampliate assegnandole, oltre a quelle già esercitate relative alla progettazione degli orari per i freni di breve percorrenza, alla politica tariffaria ed all'indirizzo normativo, anche quelle relative agli aspetti produttivi quali la condotta, la scorta e la manutenzione dei freni e la gestione delle biglietterie conferendole con ciò il ruolo di gestrice e responsabile dell'intera filiera del prodotto « Trasporto Regionale su Ferro »;

a Trieste sono attive altre 2 unità dirigenziali (organizzazione e gestione del personale e produzione);

ritenendo che vi siano numerosi motivi derivanti dalla natura dei servizi da essa svolti, per la direzione regionale FVG debba rimanere a Udine quali ad esempio:

*a)* la posizione baricentrica rispetto alle linee ferroviarie di competenza e rispetto ai flussi di traffico e ai bacini di utenza;

*b)* il progressivo delinearsi dei maggiori interessi imprenditoriali in materia di TPL nel polo udinese;

*c)* la necessità di bilanciare una costante tendenza da parte della Ferrovie dello Stato spa privilegiare il territorio giuliano nelle scelte strategiche, fatto che non corrisponde alla « mission » ed agli stessi interessi economici della direzione attualmente operanti a Udine;

*d)* il consolidamento degli attuali volumi di produzione del lavoro in provincia rispetto a ventilate ulteriori riduzioni dovute alla possibilità di spostare quote di lavoro verso il Veneto;

la presenza ad Udine di una direzione su tre non sia motivo sufficiente per rite-

nere che ciò ostacoli in qualche modo la necessaria fluidità dei rapporti con la Regione —:

quali iniziative intenda intraprendere affinché la « Ferrovie dello Stato » spa voglia mantenere nella città di Udine la direzione regionale FVG quale struttura funzionale a rafforzare, assieme alla regione, all'ente locale ed al gestore TPL, un ruolo nel rilancio del trasporto su ferro e di integrazione di questo con quello su gomma, a supporto di una migliore mobilità dei cittadini utenti. (4-34570)

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

nelle interrogazioni 5-07213 e 5-07967 rispettivamente in data 21 gennaio e 23 giugno 2000, rimaste senza risposta, il sottoscritto segnalava un benevolo atteggiamento da parte delle Ferrovie dello Stato nei confronti della ditta Omfesa di Treppuzzi (Lecce) ditta che, pur essendo incorsa in irregolarità formali e sostanziali nei contratti di manutenzione di carri ferroviari, continua ad intrattenere rapporti contrattuali a differenza di altre imprese escluse da ogni rapporto contrattuale per inadempienze marginali;

di recente, in occasione di controlli « a campione » gli Uffici collaudo di Verona delle Ferrovie dello Stato hanno rilevato che i controlli su numerosi carri non erano stati effettuati, e per tali carri è stato disposto il rinvio alla ditta per l'effettiva effettuazione dei lavori;

tale circostanza è stata portata regolarmente a conoscenza dell'Ufficio fiorentino delle Ferrovie dello Stato che ha la responsabilità nazionale del settore collaudi —:

quanti siano effettivamente i carri ferroviari che, sfuggiti al controllo « a campione » da parte dell'Ufficio collaudo di Verona circolano oggi regolarmente sulla

rete ferroviaria italiana con potenziali situazioni di pericolo per le persone e, in particolare, per i ferrovieri;

quali provvedimenti siano stati adottati dalle Ferrovie per evitare che i carri in questione, con carrelli non opportunamente revisionati, possano arrecare pericolo alla circolazione dei treni; se i carri ferroviari affidati alla manutenzione dell'Omfesa, e su cui è stata riscontrata la mancata effettuazione dei necessari lavori di manutenzione, siano stati ritirati dalla circolazione al fine di evitare che possano creare effettive situazioni di pericolo;

quali siano le ragioni che hanno indotto le Ferrovie dello Stato a non adottare alcun provvedimento nei confronti della ditta Omfesa e per quale ragione, la stessa ditta risulta all'interrogante sia stata « premiata » con un sostanzioso aumento del fatturato. (4-34571)

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

il 21 ed il 28 febbraio 2001 rispettivamente presso il Crav Milano e il Crav Ciampino, si sono verificate delle avarie ai sistemi radar e di gestione dei piani di volo;

la durata delle suddette avarie è stata molto significativa (da un minimo di 50 minuti ad un massimo di 80);

la sicurezza delle operazioni in volo è stata comunque garantita grazie all'elevata professionalità dei controllori del traffico aereo in servizio;

a fronte di investimenti di svariate centinaia di miliardi per realizzare un centro di controllo (Ciampino) che tutta l'Europa dovrebbe invidiare, si ripetono situazioni che, pur non mettendo a rischio la sicurezza solo per la professionalità dei controllori del traffico aereo, incidono tuttavia fortemente sulle regolarità dei voli —:

quali azioni intenda intraprendere per conoscere quali siano le misure di

carattere tecnologico, se previste, da attivare in casi come quelli riportati in premessa e se in caso di inesistenza di tali misure come intenda regolarsi l'Enav Spa per prevenire il ripetersi degli effetti provocati dalle sopra citate avarie;

se i tempi lunghi richiesti per il ripristino delle condizioni di normale efficienza degli apparati (gli aeromobili, nel frattempo volano a velocità di circa 800 chilometri orari) non siano in qualche modo da collegarsi con le vicende del rinnovo del contratto di manutenzione con la Società Vitrociset che da anni attende « chiarezza »;

se l'azionista di riferimento cioè il Ministro del Tesoro, non intenda svolgere un'accurata indagine sull'accaduto nonché sull'attuale conduzione dell'Ente che sembra non tenere nel dovuto conto la natura di servizio pubblico, essenziale propria del controllo del traffico aereo. (4-34575)

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

i collegamenti ferroviari tra l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, inclusa la Valdinievole, con il centro-meridione sono attualmente insufficienti e necessitano di miglioramenti;

sollecitazioni in tal senso vengono dai cittadini;

nei comuni delle province indicate risiedono moltissimi abitanti originari delle regioni meridionali, che hanno necessità di spostarsi frequentemente nei paesi da cui provengono;

il centro termale e convegnistico Montecatini Terme è fonte di traffico sostenuto in tutta l'area; inoltre il collegamento ferroviario che fino agli anni Ottanta lo collegava alla capitale è stato soppresso;

molte aziende sono sorte nell'area accrescendo la domanda di servizi di trasporto;

è difficoltosa in quest'area la fruizione del servizio Eurostar, per le pochissime coincidenze con la stazione di Prato;

da numerosi soggetti viene la richiesta di un collegamento *intercity* Valdinievole-Roma-Napoli; tale collegamento potrebbe divenire anche la « linea delle terme » toscane -:

quali iniziative intenda assumere affinché sia sopperita tale carenza. (4-34581)

\* \* \*

#### *UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA*

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**CHIAVACCI.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.*

— Per sapere — premesso che:

nell'anno 1998, Claudia Divita, partecipava alla selezione a numero chiuso per l'iscrizione al diploma universitario di « Assistente sociale » presso l'Università di Firenze;

non avendo superato la prova partecipava alla selezione all'Università di Siena e, superando l'esame, si iscriveva a quella sede universitaria;

alla fine dell'anno accademico 1999, avendo superato buona parte degli esami, chiedeva ed otteneva il trasferimento al secondo anno all'Università di Firenze, in cui nel frattempo si erano liberati dei posti;

l'Università di Siena, al momento del trasferimento, oltre alla quota ordinaria per l'iscrizione all'Università, la cifra ulteriore di 800.000 lire, giustificandola come « spese di trasferimento » -:

se non ritenga, pur nell'autonomia prevista per gli ordinamenti finanziari di ogni Ateneo nei confronti di questo Ministero, eccessivamente onerosa e, allo stesso tempo, lesiva della libertà effettiva di

scelta della sede di studio da parte degli studenti universitari. (4-34518)

**RUZZANTE.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

la formazione di docenti di sostegno per gli studenti portatori di handicap delle scuole primarie elementari, è affidata a dei corsi biennali di specializzazione fino a quando non vi sarà la disponibilità di personale docente munito di specializzazione per il sostegno, conseguito nel corso di laurea (anno accademico 2001-2002) e nelle scuole di specializzazione (anno accademico 2000-2001);

l'articolo 6 del decreto interministeriale n. 460 del 24 novembre 1998, consente alle università di istituire e di organizzare tali corsi di specializzazione precisando: l'obbligo a carico delle università di accertare preventivamente il fabbisogno provinciale di docenti di sostegno in modo formale presso il provveditorato agli studi della provincia nella quale intendono organizzare i corsi biennali di specializzazione; l'obbligo a carico dei rettori delle università di affidare detti corsi alle facoltà di scienze della formazione o comunque a facoltà e dipartimenti presso cui siano istituiti i corsi di laurea in scienze della formazione primaria o le scuole di specializzazione all'insegnamento secondario; l'obbligo per le università, che stipulino convenzioni con enti e istituti specializzati per lo svolgimento di tali corsi, di rispettare quanto previsto dall'articolo 14 comma 4 della legge 5 Febbraio 1992 n. 104 espressamente richiamata dall'articolo 6 del decreto 460 del 1998, che prevede l'uso di tali convenzioni limitatamente alle attività di docenza nei corsi, ferma restando la titolarità delle stesse università;

programma di tali corsi biennali deve essere redatto sulla base degli obiettivi formativi e dei contenuti previsti dal decreto del ministro della pubblica istruzione