

***Atti di sindacato ispettivo***

***Aula Camera di mercoledì 25 febbraio 2015***

***Interrogazione a risposta in Commissione:***

[ANZALDI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305946&webType=Normale). — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:   
   l'ENAC (Ente nazionale aviazione civile), in relazione a quanto stabilito dal decreto istitutivo n. 250 del 1997 e dell'articolo 687 del codice della navigazione ha emanato il Regolamento Enac «Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto» del 16 dicembre 2013 entrato in vigore il 30 aprile 2014;   
   il suddetto regolamento in base all'articolo 743 del Codice della navigazione prevede, nella definizione di «aeromobile», anche i mezzi aerei a pilotaggio remoto (APR);   
   ENAC tuttavia non ha però, tuttora, determinato il sistema sanzionatorio per le violazioni al Regolamento stesso, proprio perché in base al principio delle riserva di legge prevede, infatti, che la disciplina di una determinata materia sia regolata soltanto da una legge primaria dello Stato;   
   questo fa sì che attualmente gli APR, ricompresi, come evidenziato in precedenza, nella categoria di «aeromobili», abbiano una regolamentazione specifica ma senza un'altrettanto specifica previsione sanzionatoria, con la conseguenza che le sanzioni applicabili rimangono esclusivamente ed obbligatoriamente quelle già previste dal codice della navigazione (approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, ed aggiornato con il decreto legislativo n. 96 del 2005 e con il decreto legislativo 15 marzo 2006, n. 151);   
   questa lacuna legislativa determina che ad un APR dal peso di poche centinaia di grammi si possano applicare le stesse sanzioni previste per un aeromobile dell'aviazione commerciale;   
   questa incongruità sta comportando, anche in relazione alla diffusione dell'uso degli APR, una serie di ricorsi a presunte violazioni e conseguenti sanzioni che hanno come risultato quello di andare ad intasare ulteriormente le aule giudiziarie;   
   le stesse autorità competenti per la rilevazione di infrazioni sono in difficoltà per l'assenza di uno specifico regime sanzionatorio;   
   un siffatto sistema sanzionatorio rischia inoltre di compromettere un settore, quale quello degli APR in espansione e che la stessa Commissione europea ne ha raccomandato agli Stati membri di agevolarne lo sviluppo del settore nel pieno rispetto della sicurezza delle persone e dei beni;   
   la FIAPR (Federazione italiana aeromobili a pilotaggio remoto) che oggi rappresenta la più grande organizzazione della filiera degli APR ha sollecitato un intervento legislativo per la individuazione di una categoria specifica proprio per gli APR al di sotto dei 25 chilogrammi di peso, avendo come paradigma quanto avvenuto con il decreto del Presidente della Repubblica 9 luglio 2010, n. 133 «Nuovo regolamento di attuazione della legge 25 marzo 1985, n. 106 [...]» che ha regolamentato il settore del volo da ultraleggero da diporto –:   
   **se e quali iniziative normative il Governo intenda adottare al fine di individuare al più presto un nuovo quadro legislativo per consentire l'applicazione di criteri di aeronavigabilità maggiormente rispondenti alle caratteristiche di questi mezzi, con la definizione di sanzioni specifiche per le violazioni del regolamento sugli aeromobili a pilotaggio remoto. (5-04833).**

***Interrogazioni a risposta scritta:***

[DE LORENZIS](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305848&webType=Normale), [PETRAROLI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305530&webType=Normale), [LIUZZI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305982&webType=Normale) e [CRISTIAN IANNUZZI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305746&webType=Normale). — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere – premesso che:   
   da fonti stampa si apprende che, in data 24 ottobre, l'Usb, l'Unione sindacale di base, ha indetto uno sciopero generale che ha coinvolto per 24 ore ogni settore dei trasporti. Nel suddetto sciopero, era ricompreso a pieno titolo il trasporto aereo e dunque per tali motivi interessava Enav spa;   
   Enav spa, secondo l'interrogante, ha replicato in occasione di tale giornata, lo stesso comportamento tenutosi nello sciopero proclamato dal personale Sacta-Fata-Cisal, il 5 luglio 2014, decidendo di non contingentare il personale;   
   dalle medesime fonti stampa, sembrerebbe evincersi come la linea della *policy* aziendale assunta da Enav spa sia di evitare, anche implicitamente, atti che favoriscano l'ingresso di un sindacato come Usb;   
   nella giornata del 24 ottobre 2014, il personale di Enav spa e in particolare i controllori della torre di Fiumicino (ad esclusione dei capisala e dei facenti funzione) aderiscono allo sciopero, in quanto la legittimità dello stesso risulta dal fatto che la Commissione di garanzia non esclude Enav spa dallo sciopero generale;   
   il personale di Enav che decide di aderire allo sciopero, in mancanza di un atto di contingentamento, è obbligato a lavorare dalle 7 alle 10 per il turno di mattina (6 unità su 11) e dalle 18 alle 21 per il turno di pomeriggio (7 unità su 11), garantendo le prestazioni minime nel servizi assistenza al volo –:   
**se sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali misure organizzative siano state poste in essere da ENAV nel corso della giornata del 24 ottobre 2014 al fine di garantire il servizio operativo e di sicurezza, considerato che l'adesione allo sciopero avrebbe dovuto rendere, ad avviso dell'interrogante, pressoché impossibile il citato servizio. (4-08115)**

[LOMBARDI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305788&webType=Normale), [PAOLO NICOLÒ ROMANO](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=306030&webType=Normale), [COMINARDI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305520&webType=Normale), [TRIPIEDI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=306230&webType=Normale), [CIPRINI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305694&webType=Normale), [CHIMIENTI](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305535&webType=Normale) e [DALL'OSSO](http://documenti.camera.it/apps/commonServices/getDocumento.ashx?sezione=deputati&tipoDoc=schedaDeputato&idLegislatura=17&idPersona=305967&webType=Normale). — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. —* Per sapere – premesso che:   
**36 piloti di Alitalia** in cassa integrazione, dopo aver iniziato a prestare servizio presso alcune importanti linee aeree estere, non avevano reso noto all'Inps di aver trovato una nuova occupazione, omettendo le dovute dichiarazioni o trasmettendone di false;   
   con questa condotta, i 36 piloti hanno intascato illecitamente le integrazioni previste dal Fondo volo dell'Inps, per un ammontare – stando ai calcoli della Guardia di finanza – di circa 7,5 milioni di euro;   
   sono in corso indagini che stando alle notizie diffuse dalla stampa degli ultimi giorni, riguarderebbe altri cento piloti sospettati di aver frodato l'ente previdenziale nazionale;   
   pare che tre anni fa l'Inps si fosse rivolta ad alcune ambasciate, attraverso il Ministero degli affari esteri, per verificare che i piloti in silenzio non lavorassero all'estero, poiché l'integrazione versata nelle tasche di ciascuno di essi a titolo di cassa integrazione oscillava tra i 3.000 e gli 11.000 euro al mese;   
   dunque i piloti, oltre a spolpare le casse dell'Inps, percepivano stipendi pari a 12.000 euro al mese da parte delle compagnie aeree per cui lavoravano, estero su estero, senza fare scalo in Italia; per questa ragione la frode è stata scoperta proprio grazie alla collaborazione dei nuovi datori di lavoro;   
   non solo, i piloti, oltre al doppio stipendio, godevano anche di altri «*fringe benefit*» consistenti nelle spese alloggiative e nelle rette di iscrizione dei figli a scuola;   
   ora, i soggetti che avrebbero illecitamente percepito gli ammortizzatori sociali – particolarmente vantaggiosi dato che durano 7 anni e coprono l'80 per cento, dell'ultimo stipendio – sono indagati per il reato di truffa ai danni dello Stato;   
   ad essere beffati sono stati, peraltro, tutti i cittadini, in quanto l'assegno di solidarietà per i piloti è finanziato con un'addizionale sui biglietti aerei di 3 euro per ogni viaggio;   
   gli interroganti ritengono che il Ministro sia responsabile per la mancata vigilanza sulla situazione già segnalata dall'Istituto previdenziale nazionale tre anni fa –:   
   **se non intenda inoltre intraprendere urgenti interventi, anche di carattere normativo, volti a rendere più stringenti i controlli per tutti coloro che godono di qualsiasi forma di sostegno al reddito, evitando il ripetersi di fenomeni truffaldini come quelli descritti in premessa;   
   se non si ritenga opportuno valutare le modalità di funzionamento del Fondo speciale trasporto aereo finanziato da azienda e dipendenti solo in minima parte, essendo quasi totalmente pagato attraverso apposite addizionali sui biglietti aerei che vanno a gravare su tutti i cittadini;   
   come siano state suddivise le somme introitate in questi anni, pari ad oltre un miliardo e quattrocento milioni di euro, quanto sia stato utilizzato per la riconversione e reimpiego del personale posto a carico e quali somme siano state utilizzate per pagare ammortizzatori sociali che non hanno pari in Italia. (4-08132)**

***Atto di sindacato ispettivo***

***Aula Senato di mercoledì 25 febbraio 2015***

***Interrogazione a risposta scritta***

[FILIPPI](/loc/link.asp?leg=17&tipodoc=sanasen&id=22740) - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

in Italia si svolgono ogni anno tra le 40 e le 50 "manifestazioni aeree", eventi in cui una serie di velivoli civili si esibiscono in manovre acrobatiche anche a bassa quota e alla presenza e in prossimità di un pubblico;

si può stimare che nel 2014 oltre 2 milioni di italiani abbiano assistito a questo genere di spettacolo con un numero di presenze per evento che varia dalle poche migliaia alle centinaia di migliaia di persone;

le manifestazioni aeree sono state talvolta, purtroppo, funestate da incidenti che hanno coinvolto e messo a rischio i velivoli ed i piloti, ma anche coloro che assistono a tali spettacoli; il più recente di questi tragici eventi è avvenuto il 21 settembre 2014 sull'aeroporto del lido di Venezia, ed è costato la vita ad un esperto pilota acrobatico, Francesco Fornabaio. Pochi giorni dopo, il 29 settembre, in un altro evento perdevano la vita un altro pilota acrobatico, Filippo Roncucci e una donna che lo accompagnava;

gli studi che riguardano la sicurezza del volo affermano che per ogni incidente esistono delle cause latenti, tra le quali, un'organizzazione o un controllo inadeguati sono tra le più ricorrenti e rilevanti;

il regio decreto 11 gennaio 1925 n. 356 (abrogato dal decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008) e l'art. 2 della legge n. 340 del 29 maggio 1954 attribuisce all'Aero Club d'Italia (AeCI) il compito e la responsabilità di esaminare ed approvare i programmi di ogni pubblica manifestazione aeronautica, controllarne l'organizzazione e lo svolgimento;

AeCI impiega volontari in possesso di specifica preparazione o esperienza, quale "Direttore di manifestazione", che può risultare non adeguata; infatti "il responsabile (…) della manifestazione aerea, nei riguardi dell'Aero Club d'Italia, dell'ENAC e della Prefettura competente. Viene nominato dell'Aero Club d'Italia (...) tra coloro (...) iscritti all'Albo dell'Aero Club d'Italia." In sintesi il direttore di manifestazione cura la sicurezza degli spettatori e dei piloti ed è l'unico che propone al Prefetto le misure da adottare;

risulta all'interrogante che l'amministrazione militare ha distaccato da oltre un anno, un ufficiale altamente qualificato presso l'AeCI per curare la sicurezza volo e questi svolge servizio presso l'ente a carico della forza armata;

tardivamente dopo i 2 incidenti, nell'ottobre 2014, AeCI decide di incrementare il numero dei "direttori di manifestazione" e indice un "corso" di un giorno per ottenere la qualifica, richiedendo quale unica condizione l'iscrizione ad un *aeroclub* federato. A titolo di riferimento l'amministrazione militare impiega diversi mesi per attribuire la stessa qualifica. Non solo, AeCI gestisce a giudizio dell'interrogante in modo del tutto discutibile le richieste di partecipazione e decide di "chiudere" in anticipo il periodo di presentazione delle domande, senza comunicarlo preventivamente, escludendo di fatto altri concorrenti che avevano presentato la domanda nei termini inizialmente fissati;

a circa un mese dall'inizio delle manifestazioni per il 2015, nulla è dato di sapere circa i direttori già qualificati ai quali non viene consentito nessun aggiornamento da oltre 3 anni. Di fatto quindi oggi ci sono 42 persone qualificate, avendo superato il "corso" di un giorno, che, potrebbero essere chiamate da AeCI a dirigere una manifestazione aerea stabilendo modi, qualità e quantità delle predisposizioni di sicurezza,

**si chiede di sapere:**

**se il Ministro in indirizzo condivida la presenza di un fattore di rischio della pubblica incolumità riconducibile alla situazione descritta e quali misure intenda adottare per prevenire tale rischio;**

**se il Ministero, che possiede un articolazione che si interessa di sicurezza del volo, abbia mai effettuato dei controlli sui modi di operare di Aeroclub d'Italia;**

**se al Ministro risulti che l'ENAC, che pure ha una articolazione per la sicurezza volo, svolga controlli sulle manifestazioni aeree e sull'applicazione delle norme da parte del direttore di manifestazione;**

**se risulti che l'ANSV (Agenzia nazionale per la sicurezza del volo), che ha tra i suoi compiti anche quello della prevenzione, svolga controlli sull'organizzazione delle manifestazioni aeree e sulle figure professionali che devono garantirne la sicurezza;**

**se il Ministro non reputi necessario, alla luce delle radicali modifiche dei mezzi tecnici e delle modalità d'impiego dei moderni velivoli, rivedere rapidamente la normativa in vigore emanata nel lontano 1925 ed affidare la preparazione, la selezione e l'impiego dei direttori di manifestazione agli enti aeronautici già esistenti in Italia;**

**se reputi opportuno autorizzare manifestazioni aeree alle quali prendono parte aeromobili e mezzi militari, nelle quali la stessa aeronautica militare non abbia assunto direttamente la responsabilità sulle norme di sicurezza (4-03517)**