

Camera dei Deputati

**Legislatura 16
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE : 5/03362
presentata da **FIANO EMANUELE** il **04/08/2010** nella seduta numero **365**

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELL'INTERNO
MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELL'INTERNO , data delega **04/08/2010**

TESTO ATTO**Atto Camera****Interrogazione a risposta in Commissione 5-03362**

presentata da

EMANUELE FIANO

mercoledì 4 agosto 2010, seduta n.365

FIANO. - *Al Ministro dell'interno, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che:

l'aeroporto Valerio Catullo di Verona è, in ragione dei traffici passeggeri e merci, tra i primi quindici d'Italia;

secondo i dati ufficiali dell'ENAC, Ente nazionale aviazione civile, nel 2009 l'aeroporto Valerio Catullo ha, in particolare, registrato una movimentazione di oltre tre milioni di passeggeri, attestandosi al quattordicesimo posto fra gli aeroporti italiani;

al fine di incentivare l'adeguamento delle infrastrutture del sistema aeroportuale di cui il predetto aeroporto, con altro presente in regione diversa, fa parte, è stata addirittura approvata una modifica all'articolo 17 del decreto-legge 1^o luglio 2009, n. 78, «Provvedimenti anticrisi, nonché proroga di termini e della partecipazione italiana a missioni internazionali» in base al quale l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) è autorizzato a stipulare contratti di programma «in deroga alla normativa vigente in materia», introducendo sistemi di tariffazione pluriennale che, tenendo conto dei livelli e degli standard europei, siano orientati ai costi delle infrastrutture e dei servizi, a obiettivi di efficienza e a criteri di adeguata remunerazione degli investimenti e dei capitali, con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. Tale contratto, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, può consentire sostanziali modifiche tariffarie e lo stesso prolungamento senza gara del contratto di gestione, favorendo, in tal modo, visibilmente, ad avviso dell'interrogante, la società di gestione rispetto alla normativa ordinaria vigente;

secondo quanto annunciato nel corso di una conferenza stampa del 15 giugno 2010 da Fabio Bortolazzi e Massimo Soppani, rispettivamente presidente e direttore generale della società di gestione dell'aeroporto Valerio Catullo, insieme alla responsabile Ryanair per l'Italia Melisa Corrigan, lo scalo ha definitivamente aperto ai vettori a basso costo, stipulando proprio in quei giorni con la nota compagnia irlandese un nuovo accordo che ha già portato nuovi voli a Verona e che prevede addirittura una modifica dello scalo che, in pratica, si sdoppierà con strutture e servizi separati per i voli low-cost;

l'aeroporto di Verona è, inoltre, dotato di un avanzatissimo sistema antinebbia che consente l'operatività dello scalo anche in condizioni di visibilità critiche e grazie a questo sistema, operativo dall'inizio del 2003, l'aeroporto scaligero è abilitato ad operare in categoria IIIB, ovvero fino alla visibilità critica di 75 metri, con ciò diventando, in caso di criticità da nebbia su altri aeroporti del Nord Italia meno attrezzati, meta alternativa dei voli, fatto che provoca, in tali occasioni meteorologiche, il sovraccarico di tutti i servizi connessi con l'accoglienza dei vettori, compresi i servizi di sicurezza aeroportuale;

nel 2009 è stato rinnovato per un periodo di tre anni, dalla società di gestione dei servizi aeroportuali, la s.p.a. «Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca», alla società «La Ronda» di Verona, facente parte del «Gruppo FIDELITAS», di cui azionista di maggioranza è la Franco Gnutti Holding s.p.a., l'appalto per i servizi di sicurezza aeroportuale dello scalo «Valerio Catullo»;

la Società di gestione dei servizi aeroportuali sopradetta è partecipata dall'Associazione industriali di Mantova, dal Banco popolare di Verona e Novara, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Verona, Vicenza, Belluno ed Ancona, dalle camere di commercio, industria ed artigianato di Brescia, di Mantova, di Trento, Vicenza, Verona, dai comuni di Bardolino, Brenzone, Bussolengo, Desenzano sul Garda (farmacia comunale), Garda, Lazise, Limone, Malcesine, Mantova, Nago Torbole, Riva del Garda, Rovigo, Salò, Sommacampagna, Sona, Torri del Benaco, Verona, Villafranca di Verona, della Comunità del Garda, dalla province autonome di Bolzano e Trento, dalle province di Brescia, Mantova, Rovigo, Verona, Vicenza, nonché dalle Società Promofin srl (emanazione dell'Associazione Industriali di Verona), Veneto sviluppo s.p.a. (posseduto con quota maggioritaria dalla Regione Veneto e da enti privati) e Azienda provinciale trasporti Verona s.p.a. cosicché può affermarsi che, essendo maggioritariamente partecipata da capitali pubblici, essa deve essere assoggettata al controllo della Corte dei conti;

l'appalto prevede, tra l'altro, che per il servizio debbano essere assunti (articoli 16/A, 16Bb, 16/C, 16/D e 16/E dell'appalto): 1 direttore tecnico, 6 supervisor coordinatori, 28 supervisor operativi, 115 guardie giurate specializzate;

lo stesso appalto prevede altresì che possano essere impiegate, nei periodi di punta e per speciali esigenze aeroportuali, anche ulteriori contingenti di guardie giurate specializzate, senza che la ditta possa nulla opporre alla società di gestione aeroportuale;

presso l'aeroporto, a mente di quanto previsto dal contratto d'appalto, devono essere coperti i seguenti servizi giornalieri 10 archetti per passeggeri in partenza, per 4 unità ad archetto per 2 turni (ciascuno della durata di 8 ore, dalle 06.00 alle 14.00 e dalle 14.00 alle 22.00), per un complessivo di 80 guardie giurate (articolo 16/A dell'appalto); 1 archetto per controllo equipaggi e operatori aeroportuali, per 4 unità per due turni come sopra, pari a 8 guardie giurate; 1 postazione controllo radioscopico dei bagagli da stiva, per 2 unità, per due turni, pari a 4 guardie giurate;

1 postazione controllo radioscopico delle merci, posta e plichi dei corrieri espressi, per 1 unità, per due turni di servizio, pari a 2 guardie giurate; 1 «gruppo» per «ogni altro controllo di sicurezza richiesto espressamente dai vettori aerei, dal gestore e/o da altri operatori come previsto dall'articolo 3 del decreto ministeriale 85/99», (ovvero vigilanza ed ispezione aeromobili, scorta bagagli, merci, catering, reiterazione controlli in sale d'imbarco, e altro) che, in assenza di un'espressa previsione di capitolato, si può quantificare in 4 unità per due turni, pari ad 8 guardie giurate;

per tali servizi è dunque necessario, in un'ottica di corretta gestione aziendale, un numero minimo ed indispensabile di guardie giurate «dedicate» all'aeroporto Valerio Catullo che, anche andando al di sotto della soglia prevista dall'appalto, non potrà mai essere inferiore a 125 unità, e ciò al fine di assicurare le fisiologiche turnazioni per le ferie, le malattie, i riposi, le assenze giustificate e l'addestramento;

per tali servizi di sicurezza la società di gestione aeroportuale percepisce, a carico di ogni passeggero, specifiche tasse per la sicurezza aeroportuale, la cui somma, nei tre anni, supererebbe,

peraltro notevolmente, l'importo previsto per l'appalto dei servizi aeroportuali e come detto, tali tasse ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 1^o luglio 2009, n. 78, sono destinate ad aumentare con nuovi introiti per la società di gestione;

risulterebbe all'interrogante che l'istituto di vigilanza privata «La Ronda» non abbia mai avuto in forza il numero di guardie giurate specializzate previste dall'appalto, nemmeno nei periodi di certificato maggior impegno operativo, con conseguenti richieste di turnazioni e prestazioni di lavoro straordinario ai lavoratori della sicurezza privata che sono state oggetto di numerose proteste ed incontri in prefettura;

nelle sedi istituzionali, ovvero presso la prefettura di Brescia, i titolari della licenza dell'Istituto di vigilanza «La Ronda» avrebbero a più riprese formalmente assicurato, nel corso di incontri tenutisi in prefettura, che le carenze organiche sarebbero state ripianate con assunzioni e conseguente formazione di consistenti, aliquote di personale, per portare la forza disponibile al minimo di 125 unità, senza, tuttavia, che ciò sia mai avvenuto, assistendosi, invece, solo ad un accentuato turn over.

il 2 luglio 2007, quando peraltro ancora non erano entrate in vigore le norme europee che hanno poi aumentato il numero di guardie giurate necessarie per l'effettuazione dei servizi di controllo passeggeri per ogni singolo archetto, sarebbe stato lo stesso rappresentante legale de «La Ronda» a dichiarare che il numero minimo di lavoratori era di 75 unità;

attualmente il numero di guardie giurate impiegate presso l'aeroporto Valerio Catullo sembrerebbe oscillare tra le 68 unità, come comunicato con esposto al prefetto di Verona del 27 febbraio 2010 dal predetto SAVIP, e le 72, come di recente rilevato, riportando peraltro anche numeri relativi a guardie giurate che non esplicano servizi operativi, e peraltro tali numeri appaiono comunque del tutto insufficienti a garantire regolari servizi nel periodo estivo, quando si verifica un maggior transito di passeggeri, ma anche nelle altre stagioni dell'anno, in occasione dei picchi che si registrano nei periodi delle fiere;

altre guardie giurate, benché specializzate nei servizi di sicurezza aeroportuale, sarebbero stabilmente impiegate dall'Istituto di vigilanza «La Ronda» per servizi «ordinari» di vigilanza in provincia di Verona (fiera, sala operativa, e altro);

a fronte di tali scelte imprenditoriali dell'Istituto «La Ronda» nell'allocazione del personale specializzato nella sicurezza aeroportuale, si assisterebbe ad uno sfruttamento intensivo del personale addetto alla sicurezza aeroportuale, con turni straordinari che hanno impegnato guardie giurate su fasce di oltre 12 ore;

impiegare in turni di lavoro anomali le guardie giurate rappresenta un fin troppo evidente fattore di rischio per la sicurezza aeroportuale e dei viaggiatori, in ragione della caduta del livello di attenzione e dell'affievolimento delle energie psicofisiche dei lavoratori;

il rispetto delle norme di appalto è anche finalizzato ad assicurare che l'utente dei servizi aeroportuali, ovvero chi spedisce le merci o i viaggiatori, abbia sempre un servizio qualitativamente all'altezza delle «tasse» che sono corrisposte per la sicurezza aeroportuale;

a norma dei regolamenti comunitari e delle convenzioni internazionali cui l'Italia aderisce, i servizi di sicurezza aeroportuale, così come espressamente previsto nel contratto di appalto sottoscritto da «La Ronda», devono comunque essere svolti nel rispetto degli standard, nonché in quello di tutte le indicazioni fornite dalla società di gestione, dalla direzione aeroportuale, dalla polizia di frontiera ed,

eventualmente, da altre autorità aeroportuali come da disposizioni emanate dal locale comitato di sicurezza aeroportuale;

in particolare, il regolamento (CE) 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e quello (CE) 72/2010 della Commissione europea, prevedendo norme comuni per garantire, in ambito europeo, la sicurezza aeroportuale, stabiliscono anche le modalità comuni e riservate per l'effettuazione delle ispezioni;

i servizi di sicurezza aeroportuali dovrebbero essere soggetti alla vigilanza e a periodiche ispezioni istituzionali da parte di appositi organismi ispettivi incaricati dalle autorità europee, nazionali e locali, ma le ispezioni ai dispositivi di sicurezza dell'aeroporto Valerio Catullo nulla hanno fin ad oggi rilevato;

le attuali modalità di controllo ad avviso dell'interrogante non consentono di verificare adeguatamente se gli standard di sicurezza siano effettivamente rispettati presso il predetto aeroporto ed, in particolare, se la società «La Ronda» adotti effettivamente le cure dovute nella disposizione dei servizi;

l'appaltatore, ovvero l'istituto di vigilanza «La Ronda», prescindendo dai controlli ispettivi, si è comunque impegnato a rispettare qualsiasi disposizione, raccomandazione e/o ulteriori accorgimenti eventualmente risultanti da dette ispezioni ed imposte dagli organi di controllo, al fine di poter sempre garantire il normale svolgimento del traffico aereo;

l'appaltatore, tra l'altro, dovrebbe, quale titolare della licenza e nel rispetto delle leggi italiane in materia di lavoro, pubblicare all'albo i turni di servizio delle guardie giurate;

non è altresì noto quanto sia corrisposto all'istituto di vigilanza privata per i servizi di sicurezza aeroportuali e, in concreto, quali siano i servizi «minimi» che debbono essere quotidianamente resi per la gestione dell'aeroporto;

risulterebbe che, da parte della questura di Verona, siano stati posti in essere comportamenti che hanno di fatto impedito al SAVIP l'accesso ai servizi dell'Istituto «La Ronda», in quanto organo di vigilanza sull'Istituto in questione;

in conseguenza di tali comportamenti la commissione nazionale sugli accessi amministrativi ha imposto, a norma di quanto previsto dalla legge n. 241 del 1990, al questore di produrre gli atti al SAVIP -:

se si ritenga di dover disporre che le verifiche degli ispettori dell'ENAC presso l'aeroporto Valerio Catullo di Verona siano effettuate con le minime garanzie di riservatezza, al fine di non comprometterne l'incisività;

se, sulla base degli obblighi derivanti dalla concessione e dalle normative europee in materia, siano previsti impieghi minimi di guardie giurate per la sicurezza aeroportuale e quale debba essere questo numero con riferimento alle dimensioni ed ai movimenti di persone e merci dell'aeroporto Valerio Catullo;

quale sia il corrispettivo mensilmente erogato a favore dell'Istituto di Vigilanza «La Ronda», dalla data di rinnovo dell'appalto ad oggi, per i servizi di sicurezza aeroportuale effettuati presso l'aeroporto

Valerio Catullo e a quali prestazioni, in via analitica, essi siano riferibili, con particolare riferimento al numero di guardie specializzate richiesto ed a quello effettivamente impiegato;

quali servizi di sicurezza «minimi» debbano essere garantiti al viaggiatore e agli altri utenti del trasporto aereo presso l'aeroporto Valerio Catullo di Verona, sulla base del contratto d'appalto stipulato con l'Istituto di vigilanza privata «La Ronda», atteso che esso sembra atteggiarsi come «contratto a misura»;

se, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 300/2008, i fondi rivenienti dalle tasse per la sicurezza aeroportuale versate dai passeggeri dell'aeroporto Valerio Catullo con ogni biglietto siano stati e siano integralmente spesi per assicurare il potenziamento dei servizi e delle dotazioni per la sicurezza dell'Aeroporto in questione;

se i rappresentanti degli enti pubblici che partecipano alla società di gestione aeroportuale abbiano mai mosso rilievi all'atto dell'approvazione del bilancio e nella determinazione delle politiche di sicurezza dell'aeroporto;

se risulti quali siano i turni di servizio normalmente svolti dalle guardie giurate presso l'aeroporto Valerio Catullo e se risulti che l'istituto di vigilanza privata abbia impiegato le sue guardie giurate in aeroporto con turnazioni non rispettose dei limiti previsti dalle norme vigenti e dagli impegni assunti con l'appaltante;

se sia stato garantito il diritto delle guardie giurate a normali turni di servizio e, con essi quello alla sicurezza dei passeggeri, degli utenti e degli operatori professionali dell'aeroporto in questione;

quali interventi siano stati operati dalla locale prefettura a seguito del dettagliato esposto del SAVIP del 27 febbraio 2010, con il quale si ricostruiscono documentalmente le inadempienze organizzative dell'Istituto di vigilanza «La Ronda», al fine di verificare l'adeguatezza organizzativa dell'istituto «La Ronda» alle esigenze del servizio preso in appalto presso l'aeroporto Valerio Catullo e, soprattutto, di ripianare secondo le consolidate e non rispettate intese l'organico del nucleo di guardie giurate destinate alla sicurezza aeroportuale;

se, a seguito dell'accordo intervenuto con Ryanair, sia previsto un ulteriore impegno di guardie giurate e se, con l'apertura dell'annunciata nuova area, dedicata ai voli low cost, sia previsto un potenziamento dei servizi di sicurezza aeroportuale ed, in caso affermativo, se sia stato previsto dalla società di gestione dell'aeroporto quale incremento di guardie giurate sarà necessario per assicurare i servizi minimi;

quali provvedimenti siano stati adottati per assicurare che, nel solco degli impegni assunti con la stipula dell'appalto e, ancor prima, con riguardo a quelli che l'Italia ha preso nelle sedi internazionali, sia garantito nell'aeroporto Valerio Catullo di Verona il rispetto degli standard di sicurezza aeroportuale e, nel contempo, un adeguato ed efficace servizio di controllo dei passeggeri che eviti attese non compatibili con un'efficiente gestione dei servizi di sicurezza aeroportuale;

se non si ritenga di dovere disporre un'ispezione ministeriale al fine di verificare le numerose incongruenze di servizio qui esposte. (5-03362)