

nendolo una inutile quanto gravissima penalizzazione per un territorio vasto ed esigente come questo, situato tra Padova e Venezia e comprensivo di oltre 200.000 abitanti;

l'interrogante ha presentato un'interrogazione (atto n. 4-02434) sullo stesso problema e che a tutt'oggi non ha ancora ricevuto risposta —:

quali azioni il Ministro intenda adottare per dare risposta ai problemi ormai drammatici di carenza di personale e dotazione finanziaria delle strutture per l'amministrazione della giustizia nella provincia di Venezia;

se non ritenga di procedere ad una riorganizzazione della geografia giudiziaria basata effettivamente sui bisogni dei cittadini e sulle trasformazioni economiche e sociali intervenute nel territorio veneziano;

se non ritiene essere più aderente alle esigenze di riorganizzazione di tutto il sistema giudiziario provinciale la conferma della sede di Dolo e l'estensione del bacino di utenza alla popolazione residente nel confinante comprensorio del Miranese ora costretta a notevoli disagi legati alla scomodità e alla distanza delle sue sedi di riferimento Venezia e Mestre. (4-06678)

LANDOLFI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che presso gli uffici del DAP (Dipartimento Amministrazione Penitenziaria) sarebbero state rinvenute, colà giacenti da anni, oltre 1.100 istanze di trasferimento *ex lege* 5 febbraio 1992, n. 104 —:

se quanto detto in premessa corrisponda al vero e, in caso affermativo, quali provvedimenti urgenti si intendano adottare al fine di individuare eventuali responsabilità e per assumere tutte le determinazioni consequenziali, ivi compreso l'accoglimento delle istanze fondate, la cui

tardiva valutazione ha frustato una legittima aspettativa. (4-06683)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza urgente*  
(*ex articolo 138-bis del regolamento*):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

l'emissione e la vendita di biglietteria aerea è regolata dal cosiddetto « protocollo IATA », ovvero il regolamento applicato dalle compagnie aeree aderenti all'organismo internazionale IATA (*International Air Travel Association*);

*stock* di biglietti aerei vengono regolarmente consegnati da IATA alle agenzie di viaggi, che provvedono allo stoccaggio, all'emissione e alla consegna dei biglietti stessi ai propri clienti. In caso di furto o sottrazione indebita, il biglietto aereo « in bianco » ha una valenza simile a quella di un assegno circolare, in quanto, salvo che da controlli risulti falsificato, rimane un titolo di viaggio a tutti gli effetti e quindi la compagnia aerea è tenuta ad accettarlo e a permettere l'imbarco del passeggero sul proprio aeromobile;

da diversi anni, una banda di truffatori acquisiva fraudolentemente *stock* di biglietti aerei in bianco, che, contraffatti, venivano venduti a viaggiatori che, pagando una cifra modesta, in molti casi acquisivano il diritto di viaggiare in *business class* o in *first class* per destinazioni tipo Santo Domingo, Buenos Aires, San Paolo, Bogotà, Tokyo eccetera. La truffa era perpetrata grazie alla disponibilità della relativa dotazione tecnica (targhette, stampanti eccetera) e alla complicità di agenzie di viaggi, o addetti « infedeli » che operavano all'oscuro del titolare stesso, che procedevano all'emissione di biglietteria destinata ad essere venduta fraudolentemente;

le agenzie di viaggio che, nel solo biennio 2002-2003, hanno denunciato alle autorità un furto di biglietteria sono circa venti in tutta Italia, e i biglietti aerei introdotti sul mercato allo scopo di trarne un indebito profitto sono diverse migliaia. Poiché ogni biglietto può valere sino alla somma di 11.164,67 euro il danno economico ammonta a varie decine di miliardi di vecchie lire;

una volta che il biglietto contraffatto è stato accettato dalla compagnia aerea, esso genera, grazie ad un sistema gestito da IATA stessa, un addebito all'agenzia di viaggi che l'ha emesso. L'agenzia è pertanto tenuta a saldare il proprio debito, a prescindere che il biglietto sia regolare o contraffatto; e ciò nonostante le stesse norme IATA prevedano invece per le Agenzie il diritto di proporre eventuali contestazioni nei casi come quello di cui si tratta;

si tenga conto che per poter consentire di operare, IATA chiede alle Agenzie di Viaggio il rilascio di fidejussioni a prima richiesta che in certi casi possono ammontare ad alcuni milioni di euro;

quale sistema di sicurezza in casi di contraffazione IATA ha adottato il sistema della lista nera (*Black List*). In pratica le Agenzie di Viaggio che subiscono furti di biglietti in bianco devono non solo denunciare i fatti alla Polizia ma darne notizia anche a IATA, che poi provvede a diramare il fatto a tutte le compagnie. Tale sistema, non essendo informatizzato, è praticamente inutile in quanto il controllo ed il confronto tra i biglietti mostrati dai viaggiatori all'imbarco e quelli nella *Black List* dovrebbe avvenire in modo manuale: come tutti sanno tale controllo manuale non viene operato al *check-in* per l'inadeguatezza delle strutture e dei tempi a disposizione;

per le Agenzie di Viaggio che tentino di contestare anche motivatamente richieste di pagamento per biglietti rubati, il protocollo IATA prevede la « chiusura del codice » dell'agenzia, ovvero il veto, per l'agenzia inadempiente, di emettere ancora

biglietteria aerea. Il danno economico subito dalle agenzie è complessivamente nell'ordine dei milioni di euro e di tale gravità da pregiudicare, in alcuni casi, l'attività dell'agenzia di viaggi stessa. Si stima, per difetto, che i posti di lavoro messi in pericolo da tale situazione siano più di cinquecento;

ulteriore grave pericolo alla sicurezza dei voli e delle frontiere è rappresentato dal fatto che, grazie ad un biglietto aereo acquistato al di fuori dei canali preposti, anche un malintenzionato sia in grado di viaggiare mascherando la propria identità, la destinazione e lo scopo del proprio viaggio;

nel marzo del 2002, ad esempio, una delle 20 agenzie truffate, la « Frigerio Viaggi », subiva un furto di biglietti aerei in bianco presso la propria filiale di Milano, a seguito dei quali sporgeva denuncia, alle autorità e alla IATA stessa. Denunce, però, che non interrompevano, di fatto, l'attività truffaldina di emissione e vendita di biglietti aerei contraffatti;

in data 18 ottobre 2002 la « Frigerio Viaggi » denuncia il fatto all'autorità giudiziaria e otteneva immediatamente un decreto di sequestro, firmato dal PM Nobili della Magistratura di Milano, di tutti i biglietti ormai da tempo in possesso dei truffatori. Scopo della denuncia era, innanzitutto, allertare le compagnie aeree e invitarle a rifiutare l'imbarco del passeggero che si fosse presentato al loro *check-in* con un biglietto facente parte dello *stock* sottratto. Ciò per evitare che la « Frigerio Viaggi » fosse costretta ad onorare il debito, verso la compagnia aerea stessa, generato da biglietti indebitamente emessi e ad un valore molto elevato. Purtroppo, nessuna compagnia aerea garantiva il suo appoggio, dichiarando che la procedura per controllare e bloccare i biglietti aerei sarebbe stata estremamente complessa e comunque non applicabile in aeroporto, al momento della presentazione del biglietto stesso (vedi Singapore Airlines o Iberia);

nel dicembre 2002 le compagnie aeree imponevano comunque alla « Frigerio

Viaggi» il pagamento del debito generato dai biglietti contraffatti: tale debito risultava peraltro elevatissimo poiché la gran parte dei biglietti venivano emessi in *business class* o *first class* e quindi avevano un valore « facciale » di svariate migliaia di euro ciascuno. Tra l'altro, le agenzie di viaggi hanno spesso accordi con le compagnie aeree in base ai quali ottengono tariffe preferenziali, il cui valore è sensibilmente inferiore al valore facciale del biglietto (da un minimo del 20 per cento ad un massimo del 40 per cento. All'invito, da parte della «Frigerio Viaggi», di lasciare alle autorità un giudizio di merito sulle somme richieste (ovvero se pagare quanto reclamato o meno), anche in virtù del fatto che un'indagine giudiziaria era in corso, le compagnie aeree, supportate dalla stessa IATA, opponevano un netto rifiuto;

onde evitare ulteriori gravissimi danni commerciali e d'immagine, che la sospensione della biglietteria avrebbe inevitabilmente provocato, la «Frigerio Viaggi» si trovava quindi costretta, suo malgrado, a versare alle compagnie aeree una somma molto elevata, che alla data del 12 giugno 2003 assomma a euro 486.869,06 e dovrà pagare ancora euro 778.180,00;

tale esborso ha fortemente alterato l'equilibrio finanziario dell'azienda, aggravando una situazione che, stante i noti fatti di cronaca, da due anni non è positiva per l'intero comparto turistico. La «Frigerio Viaggi» ha dovuto pertanto limitare drasticamente la propria attività commerciale, azzerare il piano di investimenti già approvato dal CdA per il biennio 2002-2003 e mettere in mobilità del personale dipendente —

se il Ministro competente intenda attivarsi con le compagnie aeree affinché rivedano le procedure interne di accettazione dei passeggeri all'imbarco in aeroporto e, grazie ai sistemi informatici che è possibile adottare, si impegnino a individuare preventivamente i biglietti aerei fraudolentemente emessi e, quindi, a non accettare i passeggeri che con essi doversero presentarsi;

se intenda adottare iniziative nei confronti della IATA affinché riveda i suoi criteri in materia;

se voglia sensibilizzare le compagnie aeree affinché sospendano il pagamento delle somme richieste alle agenzie di viaggi danneggiate, quanto meno sino alla chiusura dell'*iter* giudiziale in corso e comunque siano disposte alla riduzione del debito e alla sua rateizzazione in 5-10 anni; l'invito di cui sopra è rivolto in particolare ad Alitalia, in quanto la nostra compagnia di bandiera, non causi ai propri *partner* commerciali — le agenzie di viaggi — danni tali da determinare il licenziamento di personale.

(2-00809) «Lupi, La Russa, Maione, Germanà, Dell'Anna, Antonio Barbieri, Palmieri, Di Luca, Stradella, Osvaldo Napoli, Mondello, Sardelli, Cesaro, Floresta, Lezza, Nicotra, Cossa, Minoli Rota, Campa, Ferro, Ricciotti, Milanese, Perrotta, Antonio Russo, Paroli, Orsini, Garagnani, Santulli, Aracu, Jannone, Leccisi, Mauro, Scherini, Taormina, Rosso, Palumbo, Crosetto, Giudice, Gazzara, Tadorelli, Viale, Blasi, Casero, Verro, Fontana, Fallica, Lenna, Lavagnini».

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

PAOLA MARIANI, GALEAZZI, DUCA, CALZOLAIO, GASPERONI, ABBONDANZIERI e GIACCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la rete ferroviaria lungo il litorale adriatico corre parallela alla costa, a tratti vicina alla spiaggia e in alcuni casi a pochi metri dalla battigia senza alcuna protezione;

più volte è stato sollevato il problema della pericolosità di tale situazione in

particolare nel periodo estivo quando le spiagge, anche le più isolate, si riempiono di bagnanti;

domenica 15 giugno 2003 a Civitanova Marche si è verificato un terribile incidente che ha provocato la morte di un bimbo di 4 anni, travolto dal passaggio di un treno Eurostar;

considerato che tale incidente non è purtroppo isolato, ma che si sussegue ad altri analoghi fatti drammatici avvenuti negli anni scorsi —:

quali provvedimenti urgenti ed indelegabili intenda assumere il Ministro affinché sia garantita la messa in sicurezza della rete ferroviaria lungo il litorale adriatico in quanto la mancanza di protezione e la possibilità di raggiungere facilmente i binari è fonte di grave pericolo per i cittadini che si avvicinano alla rete ferroviaria, ma anche per gli stessi treni che la percorrono, per i lavoratori delle ferrovie e per i passeggeri. (5-02132)

PAOLA MARIANI, CALZOLAIO, DUCA, GALEAZZI, GASPERONI, GIACCO e ABONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la SS 77, che congiunge le Marche all'Umbria, è una strada ad alta percorrenza e in particolare nel tratto maceratese sopporta un notevole carico di traffico essendo la principale strada di congiungimento tra la costa e il capoluogo;

il manto stradale, mai perfetto fin dall'inizio, è ormai ridotto in pessime condizioni;

tale situazione compromette ulteriormente la sicurezza degli automobilisti e ne sono testimonianza i numerosi incidenti anche gravi che si verificano quasi quotidianamente —:

quali interventi intenda assumere il Ministro perché l'Anas affronti in tempi rapidi un completo piano di ripristino del manto stradale che permetta di percorrere

la superstrada senza pericolosi sobbalzi che attualmente la fanno più simile ad un percorso da fuoristrada che ad una funzionale e necessaria arteria di collegamento di un tessuto produttivo come quello maceratese, e per ridurre l'alto numero di incidenti e di vittime.

(5-02135)

*Interrogazione a risposta scritta:*

INNOCENTI, NANNICINI e SANDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

all'ATER (ex IACP) di Pistoia, con lettera della Cassa Depositi e Prestiti del 26 novembre 2001 (Prot. 414039) veniva riconosciuta una disponibilità finanziaria pari a lire 5.447.426.438 quali risorse giacenti al 31 dicembre 2000 sul fondo per le finalità di cui all'articolo 25 della legge n. 513 del 1977;

la stessa ATER ha richiesto in data 28 gennaio 2003 al Ministro della infrastrutture e dei trasporti, Divisione II, e alla Cassa Depositi e Prestiti, sezione autonoma per l'Edilizia Residenziale di venire in possesso delle somme versate negli anni 1993, 1995, 1997, e non utilizzate ammonterebbe all'intero importo certificato dalla Cassa Depositi stessa;

tali risorse sono indispensabili per dar corso alla gara d'appalto per la costruzione di numerose abitazioni secondo un piano di localizzazione definito nella competente conferenza dei sindaci ed approvato dalla regione Toscana;

di fronte alla richiesta avanzata il dipartimento per le opere pubbliche e per l'edilizia — direzione generale per l'ERP in data 11 marzo 2003 rispondeva affermando che a quel titolo non risultava alcun credito accertato a favore dell'ATER di Pistoia e che la situazione contabile risultava immodificabile;

tale situazione determina un grave danno per l'ATER territoriale che, non vedendosi riconosciuta, ingiustamente, la

titolarità delle risorse non potrà fare alcun investimento, così come programmato, con effetti negativi sul piano economico e sociale del territorio —:

cosa intenda fare il Ministro per accertare e trasferire all'ATER di Pistoia la quota pari al credito maturato e non assegnato. (4-06669)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

OLIVERIO, MANCINI, MINNITI, PAPPATERRA, BOVA e MEDURI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Cassano Ionio (Cosenza), ancora una volta, la criminalità organizzata ha seminato violenza generando preoccupazione e turbamento nell'opinione pubblica;

lo scontro tra le cosche mafiose ha determinato, negli ultimi sette giorni, tre morti ammazzati in pieno centro urbano;

nel corso degli ultimi due anni il comune di Cassano Ionio è ritornato ad essere teatro di ripetuti e cruenti atti di violenza criminale con numerose vittime ed un clima di paura e di terrore nelle comunità locali;

l'impressione che il territorio di Cassano Ionio e della Sibaritide sia al di fuori di ogni controllo dello Stato è ormai prevalente nell'opinione pubblica;

agli impegni ripetutamente assunti circa il rafforzamento e l'istituzione di presidi di sicurezza e di controllo del territorio non sono seguiti atti concreti e ciò ha alimentato un clima di sfiducia e di abbandono —:

quali iniziative intenda assumere per spezzare la spirale di violenza criminale che si verifica nella città di Cassano Ionio;

se non ritenga di dover assumere misure urgenti, adeguate ed efficaci per colpire le cosche criminali e per garantire la necessaria vigilanza ed il controllo del territorio della sibaritide;

se non ritenga di dover dare immediatamente corso all'impegno di istituire a Cassano Ionio un commissariato di pubblica sicurezza ed a Sibari un posto di polizia. (4-06664)

MASCIA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

con un avviso affisso sulla porta del consolato generale d'Italia a Casablanca si comunicava quanto segue: « Per disposizioni dei competenti servizi del ministero degli affari esteri e del ministero degli interni italiani, a decorrere dal 9 maggio 2003 non saranno più presi in considerazione i nulla osta per ricongiungimento familiare rilasciati dalle questure italiane da oltre 6 mesi in quanto è possibile che siano venute meno le condizioni che ne hanno determinato il rilascio. Al fine di consentire a questo consolato generale di procedere ad un riesame delle richieste di visto per ricongiungimento familiare tutti coloro che sono in possesso di un nulla osta rilasciato da più di sei mesi sono invitati a presentare una nuova domanda alle questure italiane competenti corredate da una documentazione aggiornata sulle condizioni economiche ed alloggiative del richiedente. Non appena le competenti questure italiane avranno rilasciato il nuovo nulla osta l'interessato dovrà farlo pervenire via posta al consolato generale d'Italia a Casablanca unitamente al formulario che qui viene allegato, nonché ai documenti il cui elenco viene altresì qui allegato. Sarà cura di questo ufficio visti convocare l'interessato quanto prima possibile, sia a mezzo lettera sia attraverso l'inserimento del nominativo degli elenchi affissi nelle bacheche che si trovano fuori dalla sede consolare. Non verranno prese in considerazione le richieste pervenute via fax »;