

a fronte di tali gravissimi rilievi, risulta all'interrogante che il magistrato abbia ottenuto il trasferimento alla sede staccata del Tribunale di Ischia —:

se e quali iniziative, di propria competenza, abbia assunto o intenda assumere il Ministero della Giustizia. (3-02678)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

GIBELLI e POLLEDRI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i fruitori del trasporto ferroviario devono accontentarsi di un servizio inefficiente, che provoca tutti i giorni forti disagi quali i continui ritardi, l'assoluta mancanza tempestiva di qualsiasi informazione; l'aumento dei biglietti, gli scioperi, l'utilizzo di carrozze troppo calde d'estate e troppo fredde d'inverno nonché troppo affollate e sporche;

tali disagi si possono riscontrare su tutto il territorio nazionale con particolare riguardo alla tratta Porto Ceresio-Varese nonché alla tratta Piacenza-Milano;

risulta all'interrogante che nei giorni scorsi si è verificato un altro episodio di disservizio da parte di Trenitalia: in particolare, i pendolari della linea ferroviaria Cremona-Piacenza sono rimasti disorientati di fronte alla decisione di Trenitalia di sopprimere la suddetta linea sostituendola con il trasporto su gomma che inevitabilmente comporta notevoli ritardi in quanto il percorso, che in treno necessita di mezz'ora, in autobus richiede un'ora e dieci minuti;

come troppo spesso accade le informazioni rese ai viaggiatori sono state scarse e poco chiare;

la decisione di Trenitalia è da valutarsi certamente inopportuna se si considera che la stessa decisione coincide con

l'apertura delle scuole, la quale renderà la vita dei pendolari ancora più difficile poiché sia gli studenti che i lavoratori saranno costretti ad arrivare in ritardo tutti i giorni;

la stessa decisione riguarda la linea Pavia-Mortara-Vercelli e la linea Pavia-Alessandria;

un adeguato livello di soddisfazione dell'utenza rappresenta un fondamentale parametro del sistema qualità —:

quali iniziative il Ministro intende adottare affinché Trenitalia possa ottemperare alle proprie funzioni rendendo un servizio ferroviario (che lo Stato paga alla Trenitalia Spa) più umano e veramente rispondente alle esigenze dei cittadini e, soprattutto, coerente con le promesse fatte dall'amministratore delegato delle Ferrovie Spa, Giancarlo Cimoli, di migliorare il trasporto ferroviario nazionale;

se il Ministro non ritenga indispensabile vigilare sul nuovo assetto interno della Ferrovie Spa, favorendo un sistema organizzativo di tipo territoriale allo scopo precipuo di migliorare l'efficienza e l'efficacia dei servizi resi agli utenti nonché nel rispetto dei principi di devoluzione;

se non si ravvisino gli estremi per l'applicazione dell'articolo 10 del contratto di servizio 2002-2003 che prevede la verifica, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dei servizi effettivamente resi e l'applicazione di penalità nel caso in cui si riscontrino delle inadempienze da parte della Trenitalia Spa. (5-02350)

BRUSCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il problema della sicurezza stradale è di pressante attualità, anche se l'introduzione della patente a punti ha ridotto negli ultimi due mesi il numero di incidenti sulle strade italiane;

la conferma dell'importanza del problema è testimoniata dal fatto che l'Unione europea ha adottato un piano decennale (2000-2010) — recepito anche dall'Italia — mirante a ridurre del 50 per cento i costi sociali degli incidenti tuttora elevatissimi;

le cause da cui dipendono gli incidenti sono ovviamente molteplici, ma la percentuale più elevata di incidenti stradali è dovuta alle circostanze estreme quali, ad esempio, stato delle strade, traffico, condizioni meteorologiche, segnaletica;

uno dei punti più critici della circolazione stradale è l'inadeguata illuminazione delle gallerie e una segnaletica tradizionale non sempre efficiente specie nei punti a forte rischi di nebbia;

in particolare gli impianti di illuminazione tradizionali presentano un'efficienza limitata, oltre ad essere molto onerosi sia per i costi di installazione e manutenzione che, soprattutto, per gli alti consumi di energia elettrica;

esistono nuove tecnologie, basate su un sistema elettronico a « led senza fili », che può essere alimentato anche con impianti fotovoltaici ad energia solare, avente la funzione di illuminare e quindi delimitare le carreggiate stradali nelle gallerie, negli svincoli e in altri tratti a scarsa visibilità;

tale sistema, è costituito da una striscia luminosa continua a led che, con la combinazione di opportuni colori, ha un alto grado di visibilità anche in condizioni meteorologiche avverse, presenta facilità e rapidità di installazione a costi contenuti, efficienza superiore ai sistemi di illuminazione tradizionale e comporta costi irrisori, dato quest'ultimo da non trascurare nella attuale situazione di grave crisi energetica;

esiste un piano dell'Anas per la sicurezza sulle strade che prevede un investimento decennale di 2,65 miliardi di euro —

quali iniziative adottare affinché l'Anas esamini la possibilità di utilizzare queste nuove tecnologie, verificandone la convenienza economica e l'efficienza operativa. (5-02351)

Interrogazioni a risposta scritta:

PARODI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le nuove norme sul codice della strada, fortemente volute e tenacemente sostenute dal Ministro delle infrastrutture, hanno determinato una netta inversione di tendenza nella modalità di guida dei cittadini italiani, con relativa drastica caduta del numero degli incidenti, dei feriti, e cosa ben più importante, del numero dei morti;

tuttavia, nella prima fase dell'attuazione delle nuove norme, emergono difficoltà applicative e fondate critiche sul piano anche della costituzionalità della norma inerente la « responsabilità oggettiva » del proprietario dell'auto, così come introdotta dalla legge —

se non ritenga di intervenire, adottando le opportune iniziative normative, affinché sia eliminato il principio della « responsabilità oggettiva » o quantomeno ridotta la sua applicazione ad una più circoscritta e ben definita casistica. (4-07399)

GRANDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i costi dei contratti di locazione immobili ad uso civile abitazione stanno determinando un gravame sulle famiglie in affitto. Va ricordato che dal dopoguerra al 1978, in assenza di precisa normativa in vigore in materia di locazione degli immobili ad uso civile abitazione, non si prevedeva indicizzazione dei fitti, e pertanto ad esempio, chi conduceva in locazione un appartamento di media grandezza, a fronte di uno stipendio medio di 200.000 lire mensili pagava circa 3.000 lire

di fitto. Per contro, il proprietario di un immobile di pari caratteristiche che si rendeva libero, poteva autonomamente stabilire una maggiore entità del fitto;

la Magistratura ordinaria ha in quel periodo fronteggiato innumerevoli contenziosi e, decideva lo sfratto solo in caso di morosità dell'inquilino e/o impellente necessità del proprietario di occupare personalmente l'immobile;

il legislatore è intervenuto con la legge 27 luglio 1978 n. 392 cosiddetta dell'« equo canone », sanando tale situazione e creando una situazione più accettabile, che in seguito è stata modificata;

la *ratio* della richiamata norma, detta dell'equo canone, prevedeva che il fitto, da indicizzare periodicamente in base alle tabelle Istat, si dovesse equamente calcolare in base a parametri catastali. La somma da erogarsi a titolo di fitto degli immobili che scaturiva da detti calcoli generalmente incideva per una percentuale accettabile del reddito degli affittuari;

successivamente, un secondo intervento legislativo in materia, la legge 8 agosto 1992, n. 359, cosiddetto « patto in deroga all'equo canone-libero mercato », ha stabilito all'articolo 11, comma 2, che i contratti di locazione avrebbero dovuto essere rinnovati pattuendo l'entità del fitto tra la parte conduttrice, la parte affittuaria ed i sindacati rappresentativi di entrambe le parti. La somma da erogarsi a titolo di fitto è arrivata quindi ad incidere per percentuali più alte del reddito medio del cittadino;

in un emendamento della legge 9 dicembre 1998, n. 431, (finanziaria 1999), si è espressamente stabilito che la legge 392 del 1978 era da intendersi definitivamente abrogata, ma esiste, a giudizio dell'interrogante, un vuoto legislativo per quanto attiene ai contratti stipulati in deroga alle disposizioni della legge 392 del 1978 della disciplina introdotta dall'articolo 11, comma 2 della legge 359 del 1992;

i proprietari di immobili in una interpretazione restrittiva della carente norma, ritengono abrogata anche la legge 359 del 1982 (i cosiddetti patti in deroga all'equo canone) e di conseguenza inviano disdetta dei contratti agli inquilini ritenendo che sia stata introdotta la liberalizzazione del mercato e invocando la legge finanziaria del 1999, nella quale non è espressamente indicato alcun richiamo al « patto in deroga » —:

a fronte delle riscontrate difficoltà applicative della disciplina se non ritenga di adottare le necessarie iniziative interpretative per chiarire che le previsioni della legge n. 431 del 1999 si applicano solo alle unità immobiliari sfitte, non essendo espressamente previsto il contrario dalla citata legge, e che i contratti in essere all'entrata in vigore della legge non debbono essere automaticamente rinnovati.

(4-07402)

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

1) Nel dicembre 1998 il ministero dei trasporti, direzione generale dell'aviazione civile, con provvedimento prot. n. 348612 del 21 dicembre 1998, esprimeva il proprio consenso all'incorporazione del codice dell'aeroporto di Pisa (PSA) nel codice di città (*town code*) dell'area urbana di Firenze (FLR);

2) tale provvedimento, assunto nel rispetto della *Resolution* IATA n. 763 e previo assenso della regione Toscana e delle compagnie aeree (di linea e non di linea) operanti sull'aeroporto di Pisa, realizzava la formazione di un'unica area metropolitana denominata FLR e l'unicità della visualizzazione per gli utenti dell'offerta dei voli dell'aeroporto Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galilei di Pisa, sia in termini di orario che di tariffe, nei *Computer Reservation Systems* (CRS);

3) Il « nuovo » sistema delineato ha consentito all'utente di conoscere l'immediata disponibilità di posti e di tariffe per

raggiungere la Toscana, attribuendo la massima visibilità a livello internazionale alle compagnie aeree che hanno scelto di operare con servizi aerei diretti da e per la Toscana, riscuotendo apprezzamenti da numerosi enti locali, associazioni dei consumatori e associazioni di categoria toscane. A riscontro di tali riflessi positivi, contrariamente a quanto affermato in maniera apodittica dall'Enac, non è stato prodotto, sia nei giudizi che all'Enac, alcun reclamo presso l'Aeroporto di Pisa o presso lo sportello del turista della Ccia di Firenze da parte di passeggeri che sarebbero stati ingannati dal codice metropolitano e si sarebbero, per errore, ritrovati a Pisa mentre, al contrario, avrebbero voluto andare a Firenze;

4) il 28 gennaio 2002, a oltre 3 anni dalla creazione del codice di area FLR, con provvedimento prot. n. 320557 del 28 gennaio 2002, la direzione generale dell'Enac (subentrata nelle competenze della direzione generale dell'Aviazione civile del ministero dei trasporti) decideva la revoca del provvedimento ministeriale prot. n. 348612 del 21 dicembre 1998, e, quindi, la soppressione della predetta configurazione ed il ripristino, entro dieci giorni dalla ricezione dello stesso, della situazione precedente alla creazione dell'area metropolitana in questione;

5) tale provvedimento della direzione generale Enac prot. n. 320557 del 28 gennaio 2002, veniva immediatamente impugnato dalle compagnie aeree Ryanair e Gandalf dinanzi al Tar Lazio che lo annullava, con sentenza n. 5668/02 del 21 giugno 2002, giudicandolo illegittimo;

6) Nella sentenza citata il Tar, tra le altre cose, censurava l'Enac, rilevando «l'illegittimo scostamento da parte dell'atto impugnato dell'accennata procedura ex IATA Reso 763 per lo smantellamento dell'area metropolitana de qua (rectius per il de-listing dell'aeroporto di Pisa dell'area di Firenze) debitamente seguita invece quando si trattò della sua istituzione», invitando l'Ente ad attenersi alle procedure previste nelle risoluzioni IATA in

vigore ed a cercare una composizione tra le parti. La sentenza non veniva impugnata da nessuno dei ricorrenti e, quindi, passava in giudicato;

il 3 luglio 2003, nonostante l'esito del primo provvedimento, l'Enac emetteva un analogo nuovo provvedimento prot. n. 421730 del 3 luglio 2003, con il quale è stata disposta: *a)* «la revoca della nota 348612 del 21 dicembre 1998, con cui la Direzione Generale Aviazione Civile aveva espresso il consenso alla creazione dell'Area metropolitana FLR comprendente gli aeroporti di Pisa e Firenze»; *b)* «lo smantellamento dell'area metropolitana di Firenze ed il ripristino della situazione precedente appena possibile e comunque non oltre l'inizio della prossima stagione IATA Winter 2003/2004»;

il medesimo provvedimento Enac contestualmente disponeva l'apposizione alla Risoluzione IATA 763 della Riserva governativa (ai sensi della Risoluzione IATA 200 G), a seguito della quale sull'intero territorio nazionale, per lo smantellamento di un codice di aerea metropolitana, sarà sufficiente «solo il supporto dell'operatore per il quale si richiede lo smantellamento». Inoltre, sempre a seguito della medesima Riserva, la votazione da effettuarsi in merito tra i vettori sia «limitata ai vettori che hanno operato sull'aeroporto per il quale è stato richiesto lo smantellamento nei dodici mesi precedenti»;

anche il suddetto provvedimento è stato immediatamente impugnato dalle compagnie aeree, italiane e comunitarie, British Airways, Ryanair, Air Nostrum e Gandalf —:

perchè, nonostante la su citata sentenza del Tar, ha riproposto lo smantellamento dell'area metropolitana in questione con un provvedimento analogo a quello già dichiarato illegittimo dal Tar, basandosi, ad avviso dell'interrogante sulle stesse motivazioni di «interesse generale» legate a presunte disfunzioni dell'attuale sistema;

perché il direttore generale « uscite » dell'Enac si è arrogato, ancora una volta, un potere non previsto nelle procedure IATA reiterando un provvedimento già giudicato illegittimo che, ad avviso dell'interrogate, nella sostanza asseconda le lamentele di alcune compagnie aeree operanti su Firenze che si sentono disturbate e commercialmente danneggiate dalla crescita dell'aeroporto di Pisa;

se e con quali strumenti e proposte Enac abbia effettivamente ricercato una composizione tra le parti;

sulla base di quali considerazioni Enac ha deciso di applicare una riserva governativa alla Risoluzione 763 IATA;

se sia stato considerato che tale modifica di fatto danneggia i consumatori, subordinando la visualizzazione congiunta dei voli operati da due aeroporti su un bacino di traffico identico o fortemente sovrapposto nei *Computer Reservation Systems* alla volontà delle aziende concorrenti (compagnie aeree e società di gestione aeroportuali; quali effetti potrà tale modifica avere sui codici di area metropolitana già in essere nel nostro paese; quali effetti potranno determinarsi in futuro; come si eviterà che tale misura non vada contro alla trasparenza dell'offerta, e non costituisca altresì un ostacolo alla concorrenza, in quanto lascia al singolo operatore aeroportuale la decisione di aderire o meno a un codice di area? Evidentemente, grazie alla riserva governativa applicata da Enac, in Italia, diversamente da quanto accade in altri paesi, i codici di area potranno essere applicati solo tra aeroporti controllati da una medesima società di gestione;

se risultino al Ministro la motivazione per le quali Enac, avendo richiesto a IATA la modifica della risoluzione 763 per l'Italia, non ha invitato i soggetti contrari al codice di area FLR a smantellarlo attraverso l'applicazione della nuova procedura, ma ha comunque ritenuto di dover riattivare, d'imperio, un nuovo provvedimento di smantellamento dell'area metropolitana di Firenze;

perché tale provvedimento (relativo sia all'applicazione della Riserva Governativa che al codice di area FLR) è stato emesso proprio in data 3 luglio 2003, data in cui il Consiglio di Stato ha confermato la scadenza del mandato del Presidente e del Consiglio di Amministrazione dell'Enac, conferendo al Direttore Generale pieni poteri esecutivi, evitando, in tal modo, di ottenere il consenso (o il diniego) a tale iniziativa da parte del Presidente e del Consiglio di Amministrazione;

se non si ritenga opportuno, vista la complessità della materia e la molteplicità degli interessi coinvolti, che il nuovo vertice Enac revochi il provvedimento del 3 luglio 2003, riconsideri l'intera vicenda, in modo più approfondito e trasparente, ricercando effettivamente una composizione della materia tra le parti, anche al fine di evitare che in caso di nuova soccombenza l'operato dell'Ente possa essere nuovamente messo in discussione e fortemente criticato, come già avvenuto di recente, da parte di tutti gli organi di stampa, nazionale e soprattutto locale, con evidenti riflessi politici, al momento in cui il Tar sul medesimo caso si era già pronunciato sancendo l'illegittimità della decisione assunta dall'Enac. (4-07408)

NESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere se il signor Giuseppe Bonomi che è stato recentemente nominato Presidente della società Eurofly (la compagnia che gestisce voli *charter* ceduti dall'Alitalia ad un gruppo di investitori privati) sia lo stesso Giuseppe Bonomi che presiede il consiglio di amministrazione dell'Alitalia e, in caso affermativo, se ritenga giuridicamente possibile e moralmente accettabile che il presidente della compagnia « di bandiera » sia anche presidente di una società privata potenzialmente concorrente della compagnia stessa. (4-07409)

CAMINITI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

fin dall'inizio degli anni '80 il CIPE aveva approvato e finanziato nell'ambito degli interventi sulla viabilità regionale della Calabria la realizzazione della strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie (Reggio Calabria) che è ancora molto lontana dalla sua effettiva realizzazione;

si tratta di un'opera di grande rilevanza e molto attesa dalla popolazione locale, in quanto verrebbe a sostituire una strada statale vetusta, estremamente disagiata e pericolosa e che, inoltre, costituisce la premessa indispensabile per la realizzazione di un programma di eccellenza di sviluppo turistico mare-monti in quanto consentirà di raggiungere dalla costa, in venti minuti, i 1.300 metri in Aspromonte;

L'Anas più volte sollecitata, sia mediante interrogazioni parlamentari, sia con interventi degli amministratori locali interessati, non ha ancora completato neanche il primo lotto di lavori e tende a rinviare *sine die* l'appalto del secondo, malgrado siano disponibili gli stanziamenti necessari, vanificando così le forti aspettative delle popolazioni interessate e le prospettive di sviluppo turistico dell'area dello Stretto e dell'intero altopiano dell'Aspromonte;

in data 20 gennaio 2003, nell'ambito di un incontro chiesto dal comitato dei cittadini della Valle del Gallico, l'Anas avrebbe assunto l'impegno di completare ed aprire al traffico entro il 31 dicembre 2003 il primo lotto della strada dallo svincolo dell'A3 Gallico, della Salerno-Reggio Calabria, a Prioli e, di appaltare entro la stessa data, il secondo lotto da Prioli a Mulini di Calanna, lotto da completare il 31 dicembre 2005;

tali impegni rischiano di essere disattesi in quanto non risultano ancora emessi i bandi di gara per la realizzazione del secondo lotto —:

se non ritenga assolutamente indispensabile adottare iniziative incisive nei

confronti dell'Anas affinché si proceda immediatamente all'appalto dei lavori del secondo lotto della strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie al fine di consentire la celere realizzazione delle opere previste e di andare quindi incontro, in tempi brevi, alle aspirazioni dei cittadini della vallata del Gallico e delle realtà istituzionali calabresi. (4-07411)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro degli affari esteri, per sapere — premesso che:

in merito alla recente inchiesta del *Corriere della Sera*, sul fenomeno dell'Islam in Italia, con particolare riferimento alla difficile situazione evidenziata da due interviste, dei musulmani convertiti al Cristianesimo, l'interpellante rileva la gravità delle affermazioni riportate che fanno riferimento al rischio di incolumità fisica che i convertiti dall'Islam al Cristianesimo corrono quotidianamente per effetto delle minacce e della teorizzazione della liceità della pena di morte affermate dai vari livelli della comunità islamica —:

una volta verificata la fondatezza di questi timori e minacce, quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere per la tutela di queste persone e per la piena osservanza delle leggi della Repubblica Italiana.

(2-00891)

« Garagnani ».

Interrogazione a risposta orale:

MINNITI, NIGRA, RUZZANTE, PINOTTI, PISA, ANGIONI, LUMIA, LUONGO, ROTUNDO e LUCIDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

gli organi di stampa hanno dato notizia della « espulsione » dalla polizia di