

GHIGLIA, GIANNI MANCUSO e DEL-  
MASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro  
della giustizia.* — Per sapere — premesso  
che:

secondo quanto riportato dagli organi  
di stampa, il Presidente della Giunta pie-  
montese dell'Associazione Nazionale dei  
Magistrati, Franco Giordana, avrebbe pre-  
disposto un dossier sulla crisi della giu-  
stizia torinese;

l'organico del personale amministra-  
tivo previsto per gli uffici giudiziari tori-  
nesi è di 1.110 unità previste contro i 744  
dipendenti effettivamente presenti fra can-  
cellieri, operatori giudiziari, esperti infor-  
matici ed ausiliari;

la maggiore conseguenza di una si-  
mile carenza è stata la limitazione delle  
udienze dibattimentali (12 a settimana per  
sezione di tribunale) e quindi l'incremento  
a dismisura di arretrati che determina una  
strozzatura tra il primo e il secondo grado  
di giudizio;

secondo il Presidente regionale una  
simile situazione violerebbe il « principio  
di ragionevole durata di processo » così  
come determinato dalla legge;

nel dossier si denunciano come cause  
di tale problemi i mancati stanziamenti  
ministeriali —:

se alla luce dei dati statistici a di-  
sposizione del Ministero trovino conferma  
i dati segnalati dal Presidente della Giunta  
piemontese dell'Associazione Nazionale  
dei Magistrati, Franco Giordana;

quali siano state le iniziative prese in  
atto dal Governo per porre rimedio a tale  
preoccupante situazione;

quali urgenti provvedimenti di com-  
petenza del Ministro si intendano adottare  
per risolvere la crisi del sistema giudizia-  
rio torinese evitando così che la lunghezza  
spropositata dei processi danneggi ulte-  
riormente i cittadini. (4-08518)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

### Interpellanza:

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

il recente disastro aereo nel quale  
sono morti 150 francesi mette in mostra  
anche nel nostro paese situazioni che  
richiedono interventi correttivi per ade-  
guare il sistema nazionale a quello euro-  
peo, avendo l'Europa assunto un ruolo  
unico che, nel trasporto aereo, trova la più  
congeniale espressione;

è in questo contesto che occorre  
analizzare le situazioni di rischio che  
hanno preceduto tale incidente di Sharm  
el Sheik, che avrebbe potuto coinvolgere  
cittadini italiani, ignorate dagli Organi na-  
zionali dell'Aviazione Civile, benché l'Ecac  
(*European Civil Aviation Conference*)  
avesse fornito i mezzi per prevenire que-  
sto disastro;

l'Ecac dal 1996 ha, Infatti, varato il  
programma Safa (*Safety Assessment of Fo-  
reign Aircraft*) che consente ad ogni Stato  
di disporre ispezioni sul proprio territorio  
a velivoli appartenenti a Stati terzi per  
accertarne i requisiti di sicurezza;

ad ottobre 2002, in applicazione del  
predetto programma, l'Ente svizzero per  
l'aviazione civile ha eseguito, presso l'aer-  
oporto di Zurigo, una ispezione ad un  
velivolo B737 della Compagnia aerea egi-  
ziana Flash Air (coinvolta nel recente  
disastro aereo di Sharm el Sheik) e, per il  
mancato rispetto degli *standard* di sicu-  
rezza, ha vietato alla Compagnia l'ingresso  
nel proprio spazio aereo, segnalando la  
sanzione a tutti i Paesi Ecac, Italia com-  
presa, come prescrive il programma Safa);

sempre nel 2002 un velivolo B737  
della stessa Compagnia (la cui flotta era  
composta da due soli velivoli) In un volo  
*charter* Egitto-Italia con passeggeri italiani  
subisce una avaria al motore ed è costretto  
ad effettuare un atterraggio di emergenza  
sull'aeroporto di Atene;

il giorno 4 gennaio 2003 il velivolo B737 del volo *charter* Roma-Parigi, con passeggeri italiani, della stessa compagnia aerea subisce una avaria al motore durante l'attraversamento delle Alpi ed è costretto ad un atterraggio di emergenza sull'aeroporto di Ginevra, autorizzato dalle Autorità svizzere, malgrado il divieto operante, per la grave situazione in atto che avrebbe potuto determinare un disastro; questa è in sintesi la descrizione dei fatti;

una compagnia aerea che dispone di due velivoli subisce, in due anni, tre emergenze, l'ultima delle quali ha causato la tragedia di Sharm el Sheik;

L'Ente svizzero per l'aviazione civile segnala a tutti i paesi Ecac, Italia compresa, i provvedimenti adottati nei confronti della Compagnia fin dal mese di ottobre 2002; l'Enac viene pertanto posto a conoscenza delle sanzioni adottate dall'ente elvetico;

nessuna ispezione è stata disposta dall'Ente italiano sui velivoli della Compagnia che operava normalmente in Italia, neanche quando due gravi emergenze hanno coinvolto cittadini italiani;

dal rapporto SAFA-Ecac 2002 risulta, infatti, che dal 1998, cioè dalla Costituzione dell'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) l'Italia non ha eseguito ispezioni su velivoli di vettori stranieri in attuazione del programma SAFA ponendosi tra gli Stati inadempienti come Albania, Macedonia, Ucraina, anche se, la Compagnia egiziana veniva normalmente utilizzata da *Tour operator* italiani;

anche il giorno del disastro aereo di Sharm el Sheik, il velivolo caduto nel Mar Rosso aveva effettuato tre tratte Torino-Sharm el Sheik-Venezia-Sharm el Sheik con passeggeri italiani;

la situazione indicata dimostra che nel nostro paese non è stata data esecuzione al programma Safa-Ecac che ha consentito agli Stati europei di eseguire, nel solo anno 2002, 3.234 ispezioni su 532 operatori stranieri di 115 Stati diversi e 170 differenti velivoli, adottando sanzioni

nei confronti di 19 compagnie aeree di divieto di ingresso, rimanendo riservate le motivazioni dei provvedimenti ed i nominativi del vettore —:

se ritenga di attivarsi nei confronti dell'Enac affinché, eseguite le necessarie verifiche, vengano adottate iniziative nei confronti di vettori che non rispettano i necessari *standard* di sicurezza, come avviene in altri paesi europei.

(2-01030) « Pezzella, Delmastro Delle Vedove, Villani Miglietta ».

*Interrogazione a risposta orale:*

BUEMI, DI GIOIA, GROTTO, SANDRI, MORGANDO, BUGLIO, CHIANALE, MERLO, ALBERTINI, LUCÀ, PANATTONI, NIGRA e CIMA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la compagnia aerea Alitalia, le cui problematiche economiche e difficili relazioni sindacali sono da tempo all'attenzione della cronaca, ha elaborato e reso pubblico, nel mese di dicembre 2003, il « Piano Industriale 2004-2006 »;

detto piano, sottoposto tra l'altro al parere delle competenti Commissioni Parlamentari, prevede, oltre ai già contestati tagli al personale e sotto il titolo « riduzione dei costi commerciali e distributivi », il sostanziale azzeramento delle commissioni riconosciute alle agenzie di viaggi per l'attività di intermediazione relativa alla biglietteria;

tale attività rappresenta al momento attuale il 91 per cento delle vendite di Alitalia nel nostro paese, dal momento che le esperienze maturate attraverso canali alternativi (*call center*, internet, eccetera), non risultano ancora abbastanza diffuse ed efficienti;

ciononostante la compagnia (analogamente a quanto annunciato da Lufthansa e Air France), alla fine del mese di novembre 2003, ha comunicato a tutte le 4.400 agenzie titolari di biglietteria aerea

l'unilaterale decisione di ridurre dell'1 per cento il livello delle commissioni, sia sui voli nazionali che sulle tratte intercontinentali, senza peraltro informarne preventivamente le Associazioni di Categoria;

il concretizzarsi di una simile determinazione comporterebbe per le agenzie di viaggi non soltanto una perdita di professionalità (consistente nella ricerca di voli, combinazioni e coincidenze, tariffe convenienti nonché prenotazione ed emissione dei biglietti, eccetera) ma, più in generale, una forte riduzione dell'attività;

al conseguente abbattimento della redditività (si pensi che il costo mediamente sostenuto da una agenzia di viaggi per l'emissione di un biglietto aereo è di 19 euro, costo che non verrebbe in alcun modo recuperato da una commissione all'1 per cento) farebbe inevitabilmente seguito la perdita di almeno 10.500 posti di lavoro sull'intero territorio nazionale (di cui ad esempio 1.500 nel solo Piemonte) come risulta da una stima effettuata sulla base di dati recenti;

l'unica alternativa possibile al drastico ridimensionamento produttivo del comparto dell'intermediazione è rappresentata dall'applicazione del cosiddetto *fee*, in pratica un sovrapprezzo che le agenzie potrebbero richiedere ai clienti come compenso per il loro lavoro, con un conseguente rincaro dei prezzi dei biglietti stimabile intorno al 6 per cento;

appare opportuno che il Ministro chiarisca la sua posizione in merito alle politiche adottate dal *management* Alitalia, che risultano di fatto sistematicamente ed unilateralmente imposte come « fatto compiuto » ai *partner* strategici (le Autorità preposte, i lavoratori, la rete distributiva) senza poter essere preventivamente e ragionevolmente discusse e contrattate;

ad avviso dell'interrogante, è necessaria l'adozione di iniziative affinché si possa arrivare alla sospensione della decisione unilaterale circa i tagli al regime commissionale e si possa procedere quindi ad una trattativa con il canale agenziale

per trovare una adeguata soluzione, in grado di soddisfare entrambe le parti —:

quali iniziative di propria competenza intenda adottare in merito alle vicende citate in premessa. (3-02948)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga particolarmente oneroso l'aumento dei pedaggi che ha ultimamente interessato l'autostrada A/24 « Roma-L'Aquila », gestita dalla società Autostrada dei Parchi;

se corrisponda al vero che siano lievitati di oltre il 20 per cento;

se corrisponda al vero che gli stessi, come sostenuto da alcune associazioni di consumatori (Italia Oggi, 6 gennaio 2004), siano nulli « perché sprovvisti dell'autorizzazione ministeriale »;

se l'aumento, come ipotizzato, sia finalizzato ad aumentare gli standard di sicurezza sull'autostrada;

se non ritenga che tale obiettivo non possa essere scaricato sulle tasche degli utenti attraverso l'imposizione di una sorta di nuovo tributo;

se non ritenga che i rincari penalizzino oltremodo le economie locali ed i loro programmi di sviluppo;

quale sia il ruolo dell'Anas in questa vicenda;

se non si ritenga opportuno procedere alla revisione del meccanismo previsto per l'adeguamento delle tariffe;

se l'Anas abbia compiutamente vigilato rispetto al regolare svolgimento dei programmi d'investimento, da parte del gestore dell'A/24, mirati al miglioramento complessivo delle condizioni di sicurezza della rete;

quali siano le migliorie apportate, in tal senso, negli ultimi tre anni dalla società Autostrada dei Parchi;

quali iniziative urgenti intenda assumere perché siano soppressi gli aumenti in questione. (4-08503)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

secondo una forte denuncia del Presidente della regione Lazio onorevole Francesco Storace (cfr. *Il Giornale* — inserto di Roma — di mercoledì 14 gennaio 2004), Alitalia, con decisione unilaterale avrebbe ridotto dal sette per cento all'uno per cento le commissioni riconosciute ai *tour operators* per l'espletamento dell'attività di biglietteria;

il Presidente della regione Lazio ha segnalato la circostanza al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, paventando i rischi gravissimi che correranno le agenzie interessate;

la questione assume rilevanza ancora maggiore se si pensa al fatto che Air France e Lufthansa si accingono, a loro volta, a ridurre le commissioni riconosciute ai *tour operators*;

è evidente che si profila l'ipotesi di un accordo di cartello rispetto al quale il Governo non può sentirsi estraneo —:

se la circostanza denunciata dal Presidente della regione Lazio onorevole Francesco Storace risponda a verità;

in caso affermativo, se non si ritenga di dover segnalare alla compagnia di bandiera l'opportunità di un ripensamento, anche per evitare i profili di illegittimità che deriverebbero dall'accordo di cartello con Air France e Lufthansa e per evitare crisi gravissime alle agenzie. (4-08506)

\* \* \*

## INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ZANELLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato da un articolo sul quotidiano *Il Giornale* di venerdì 9 gennaio 2004 la Questura di Venezia avrebbe inoltrato al Tribunale di Venezia una richiesta di sorveglianza speciale per il leader del movimento dei disobbedienti, Luca Casarini;

come riporta un'agenzia di stampa del 9 gennaio Luca Casarini ha appreso della richiesta di misura di prevenzione nei suoi confronti dallo stesso articolo su *Il Giornale*;

tale provvedimento viene solitamente indirizzato a delinquenti abituali, in particolare mafiosi, e potrebbe consistere, a seconda della scelta che farà il Tribunale, nel divieto di soggiorno in uno o più comuni, nell'obbligo di firma, nell'obbligo di esibire una « carta di permanenza » ad eventuali controlli da parte delle forze dell'ordine;

sempre nel medesimo articolo sono riportate le parole di Raffaele Speranzon, consigliere comunale di Venezia per il partito di Alleanza Nazionale, che gioisce e paragona i comportamenti e gli atteggiamenti del movimento dei Disobbedienti e quelli di Cosa Nostra —:

se non ritenga doveroso predisporre opportune verifiche per accertare chi abbia divulgato agli organi di stampa la notizia della richiesta di provvedimento prima ancora che ne fosse messo al corrente il diretto interessato, e come sia potuto accadere che il consigliere Raffaele Speranzon risulti essere stato informato prima dello stesso interessato;

se non ritenga che la richiesta di tale provvedimento sia spropositato, vada nella direzione di criminalizzare il dissenso e aumentare lo scontro sociale e sia, oltretutto, dannoso rispetto agli sforzi che sono stati messi in atto nella realtà veneziana