

altro problema sorto da pochi giorni è la riconsegna da parte del carcere del « fondo disponibile » (il proprio stipendio meno il fondo vincolato) che è stata limitata poiché viene riconsegnato solo parzialmente, creando grossi problemi a chi con quei, in genere pochi, soldi deve mantenere se stesso e la propria famiglia;

altra circolare imporrebbe perquisizioni minuziose al rientro, comprendendo il completo spogliarsi, e controlli antidroga a campione (test sulle urine) obbligatori, e sarebbe anche in discussione la restrizione dell'orario del rientro in carcere —:

se sia a conoscenza dei fatti e se questi corrispondano al vero;

quali siano le ragioni che hanno spinto la direzione del suddetto carcere ad adottare tali provvedimenti che limitano i diritti acquisiti dai detenuti in semi libertà nonché il loro diritto alla privacy creando di conseguenza un clima di grande tensione e di non facile gestione che potrebbe degenerare. (4-09095)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

Trenitalia, divisione cargo, ha comunicato ai clienti della direzione *business* convenzionale che i trasporti a carro con volumi ridotti e conseguenti elevati costi operativi, dall'inizio del 2004 sono effettuati a tariffe intere, cioè senza le agevolazioni applicate fino al 2003;

tale decisione, se accettabile sul piano economico aziendale, non lo è sul piano economico complessivo né su quello politico istituzionale;

essa contrasta infatti con le scelte del Parlamento e del Governo di potenziare il trasporto su rotaia, soprattutto per le merci

e per i lunghi percorsi. Ciò evidentemente per ridurre i costi complessivi del trasporto nel nostro Paese, nonché per ridurre drasticamente il numero degli incidenti del traffico su strada ed anche ridurre le emissioni inquinanti, il cui costo complessivo è di gran lunga maggiore rispetto alla limitatezza delle agevolazioni concesse;

il Ministro, sollecitato ripetutamente, ha sempre dichiarato la volontà del Governo di procedere alla riorganizzazione del trasporto per perseguire gli obiettivi suddetti e a tal fine ha annunciato la politica di potenziamento del trasporto ferroviario e l'avvio delle cosiddette autostrade del mare, per cui in Parlamento su questo obiettivo vi è una sostanziale unanime condivisione, che tra l'altro va anche nella direzione del rispetto delle più recenti indicazioni comunitarie;

nel Mezzogiorno poi, dove le carenze del sistema ferroviario sono, purtroppo, antiche, l'eliminazione delle agevolazioni avrebbe il solo effetto di penalizzare ulteriormente le imprese esportatrici verso il nord del Paese e verso l'Europa;

pertanto sarebbe non solo urgente potenziare il sistema ferroviario meridionale e avviare le autostrade del mare ma almeno doveroso mantenere le attuali agevolazioni per non gravare sui costi delle materie prime acquistate e sull'*export* dei prodotti realizzati nelle regioni meridionali, dove le piccole e medie imprese faticosamente stanno dimostrando una certa vitalità pur in presenza delle evidenti difficoltà derivanti dalla pesante situazione economica del nostro Paese —:

se non intenda intervenire presso Trenitalia affinché sia revocata la decisione in questione. (5-02921)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

all'aeroporto di Venezia, a causa della nebbia, il giorno 4 febbraio scorso

viene annunciato un forte ritardo dell'aeromobile della compagnia AirOne, destinato alla tratta Venezia-Roma, per il volo AP6365 delle 19,20; il ritardo è imprecisato e le condizioni atmosferiche sono oggettivamente critiche;

verso le ore 20,30, i passeggeri vengono informati che l'aeromobile non è atterrato a Venezia ma a Treviso, che quindi non potranno partire per Roma e pertanto invitati ad attendere ulteriori informazioni;

alle 21 circa, la compagnia AirOne comunica la decisione di trasferire i passeggeri al vicino aeroporto di Treviso con autobus organizzato dalla compagnia stessa, in modo da consentire l'imbarco a Treviso per proseguire il viaggio per Roma; i passeggeri giungono a Treviso circa mezz'ora più tardi senza trovare, però, alcuna assistenza di personale AirOne. Su « suggerimento » della polizia aeroportuale, a seguito di richiesta di informazione da parte dei passeggeri stessi, si procede con lo *screening* e si raggiungono le sale d'imbarco con i tagliandi della carta d'imbarco. Si procede quindi all'imbarco sull'aeromobile AirOne in attesa;

a procedura d'imbarco conclusa, si attende un'altra mezz'ora in attesa delle fasi di avvio al decollo, mentre intanto la nebbia peggiora. Viene fornito più tardi l'assenso a procedere verso la pista di decollo ma si attende per altri 45 minuti. Il comandante e lo *staff* informano della situazione con puntualità e precisione durante tutta la durata dell'attesa;

il decollo comunque non avviene, per nebbia, quando ormai sono circa le 23, e quindi l'aereo rientra all'aerostazione. Il personale di bordo assicura i passeggeri che verranno presi in consegna da AirOne non appena sbarcati e una volta raggiunta l'aerostazione, ove, invece, nessuno attende i passeggeri e nessuno sa fornire indicazioni; i passeggeri vengono inviati verso il parcheggio esterno e lì lasciati. A ciò non segue alcuna informazione, nessun riferimento, nessun segno da parte della com-

pagnia. Il comandante e lo *staff* dell'aereo declinano ogni responsabilità e se ne vanno in albergo;

verso le 24, su richiesta degli addetti dell'aeroporto di Treviso, viene inviato un autobus da Venezia per fare ritorno a Venezia Tessera, dove, ancora una volta, non vi è personale AirOne ad accogliere i passeggeri mentre l'aeroporto non è accessibile al pubblico, i biglietti e carte d'imbarco sono in possesso dello *staff* AirOne, e i passeggeri sono quindi lasciati a se stessi, senza indicazioni sul da farsi. In tutto questo i passeggeri sono ancora formalmente e sostanzialmente passeggeri AirOne a tutti gli effetti perché non è mai stata loro restituita la carta d'imbarco.

dopo aver richiesto, invano, la presenza del Capo scalo AirOne, alcuni passeggeri si dirigono in taxi presso la stazione ferroviaria di Venezia Mestre, nella speranza di prendere un treno notturno, altri raggiungono (circa 30) il vicino Fly Hotel (costo 115 euro), verso le due del mattino. Alle sei si ritorna all'aeroporto, dove si richiede di conferire con il personale AirOne, opportunità che viene negata, per presunta indisponibilità (risulta non rintracciabile) del Capo scalo AirOne. Nessuna traccia delle carte d'imbarco. Silenzio assoluto. Alle sette lo *staff* di terra dell'aerostazione rende disponibili, a pochi fortunati, alcune delle carte dimbarco. La « disavventura » finisce lì e alla richiesta di come procedere, anche per rimborsi o prenotazioni su altri voli, nessuno riesce a fornire una risposta; intanto i passeggeri raggiungono Roma, con iniziative autonome;

dopo un'ora e mezzo di tentativi telefonici per poter parlare con un responsabile, solo alle 11 del giorno dopo si riesce a contattare l'Ufficio relazioni con la clientela dell'AirOne; le risposte fornite sono a dir poco sconcertanti visto che allo stesso ufficio non risulta che tale vicenda sia probabile perché la compagnia non opera a Treviso (!!). In seguito, i passeggeri vengono invitati a chiedere il rimborso e viene loro promesso che sarebbero stati contattati

personalmente sui numeri di telefono privato opportunamente rilasciati agli uffici, cosa che non avviene, comunque;

la Società Aerea AirOne sta, proprio in questo periodo, rendendo noto ai *media* il suo processo di certificazione di qualità: « Il raggiungimento di questo obiettivo è il risultato del costante impegno dell'AirOne nell'orientamento ai cliente e alla gestione per processi finalizzati al miglioramento continuo dell'efficienza ed efficacia della propria struttura, ai fini di confermare quanto già sottolineato nei numerosi riconoscimenti ottenuti nei suoi anni di attività » è quanto tra l'altre affermazioni viene di recente pubblicizzato;

la società di fronte al disagio dei passeggeri ha assunto un comportamento inaccettabile non garantendo il dovuto supporto informativo e logistico;

secondo l'interrogante tale società dovrebbe risarcire tutti i passeggeri —:

quali misure intenda adottare nei confronti di una società aerea che opera su territorio nazionale, accreditandosi con certificazione di qualità anche per l'assistenza pre e post volo;

se sia stato predisposto un monitoraggio sulla puntualità degli aerei di qualsiasi compagnia, atteso che si rilevano continui ritardi in arrivo e in partenza, e quali siano le eventuali cause di essi. (4-09089)

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

dal primo marzo non sarà più consentito fumare sui treni *eurostar* e sui nuovi *intercity*. L'annuncio, a cura dall'amministratore delegato di Trenitalia, Roberto Renon e del direttore dei passeggeri, Massimo Ghenzer, è del 3 febbraio uscente;

l'iniziativa di Trenitalia, che estende il programma « libertà di non fumare »,

riguarda i 130 *eurostar* e i 18 nuovi *intercity* che ogni giorno collegano più di 160 città d'Italia;

su questi treni viaggiano mediamente 60 mila passeggeri al giorno per un totale annuo di oltre 25 milioni. Il provvedimento sarà gradualmente esteso a tutti i nuovi *intercity* che entreranno in esercizio entro il 2006;

pur apprezzando la campagna contro il fumo messa in atto dal Ministro della salute —:

quali siano le ragioni che giustificano questo provvedimento sui treni a lunga percorrenza, che sembra non più rivolto alla corretta salvaguardia della salute dei viaggiatori, ma ad un mero accanimento ideologico verso i fumatori;

se non ritenga di intervenire presso FS affinché possa essere mantenuta, sui treni a lunga percorrenza, nei quali i viaggi durano parecchie ore, una carrozza fumatori in testa o in coda al convoglio, così da non obbligare alcun non fumatore a doverla attraversare. (4-09094)

D'AGRÒ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 55 della legge finanziaria n. 449 del 1997 ha dato facoltà all'Ente nazionale per le strade di aumentare con proprio atto i canoni di accesso in genere;

l'aumento è stato vertiginoso e nel corso del 2003 l'Ente ha richiesto ai titolari di licenze di accesso un pagamento *una tantum* retroattivo di ben quattro annualità (anni 2000, 2001, 2002, 2003), con un onere per gli interessati talvolta insostenibile;

la richiesta di pagamento non è corredata da informazioni precise sul calcolo effettuato che talvolta si è dimostrato erroneo;

avendo l'Ente nazionale per le strade richiesto il pagamento entro il termine perentorio di trenta giorni, pena la revoca

della licenza, i titolari sono costretti a pagare per non vedersi privati del diritto, legittimo, ad accedere alla propria abitazione e/o azienda;

nel corso del 2003 il provvedimento annuale di aggiornamento dei canoni da parte dell'amministratore dell'Ente non è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*;

la sentenza del Consiglio di Stato n. 5483/2000 riconosce all'Ente nazionale per le strade il monopolio assoluto e nel contempo un'ampia discrezionalità nella determinazione dei canoni di accesso a danno dei cittadini —:

se ritenga di dover intervenire presso l'Ente nazionale per le strade affinché sospenda la richiesta di pagamento retroattiva di quattro annualità, pervenuta ai titolari di licenze di accesso nel corso del 2003, introducendo magari il principio della rateizzazione;

quali sono i criteri di determinazione applicati dall'Ente per il calcolo del canone e perché questo sia commisurato al vantaggio che l'utente ricava direttamente dalla concessione, considerato che l'accesso alla propria abitazione è un diritto e non un vantaggio;

per quale motivo nel corso del 2003 non è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il provvedimento annuale dell'amministratore dell'Ente. (4-09104)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

ANGELA NAPOLI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Presidente della Repubblica del 5 novembre 2002, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 19 novembre 2002, « al fine di rimuovere la causa del grave inquinamento e deterioramento del-

l'amministrazione comunale », è stato sciolto il consiglio comunale di Lamezia Terme (CZ);

nella relazione di accompagnamento si afferma che « l'amministrazione comunale di Lamezia Terme presenta forme di condizionamento da parte della criminalità organizzata che ne compromettono la libera determinazione e l'imparzialità e ne pregiudicano il buon andamento ed il funzionamento dei servizi »;

« nel predetto ente », prosegue la relazione, « collocato in un contesto ambientale ad alta incidenza criminale, si sono verificati ripetuti, gravi ed inquietanti eventi delittuosi ad opera delle cosche mafiose locali »;

il TAR Calabria, in data 23 maggio 2003, ha respinto il ricorso avverso il citato scioglimento, prodotto dall'ex sindaco della città, ritenendolo del tutto motivato;

il TAR Calabria nella sua sentenza recita: « corroborata da precise indicazioni risulta anzitutto la circostanza oggettiva evidenziata nelle ridette relazioni prefettizie inerente il legame parentale (ed inoltre la vicinanza anche negli affari) tra alcuni componenti del disciolto consesso amministrativo lamentino ed elementi di spicco della locale criminalità organizzata, circostanza questa già di per sé allarmante, ma ancor più preoccupante se letta in abbinata a provvedimenti di favore (quali sussidi, contributi sanitari ed altre provvidenze del tipo) elargiti con continuità dalla disciolta amministrazione in pro di soggetti sicuramente riconducibili alle prefate organizzazioni criminali, come anche a provvedimenti di assunzione a tempo indeterminato in società partecipate dal comune di Lamezia (come nel caso della società costituita per la gestione dello scalo aeroportuale) »;

nella stessa sentenza si fa, inoltre, riferimento a « significative vicende relative agli indebiti interessamenti da parte di taluni esponenti dell'amministrazione comunale (...) con riguardo all'assegnazione