

dico provinciale, come disposto dall'articolo 11 o.p., per verificare le condizioni igienico-sanitarie dei detenuti ed accertare lo stato igienico-sanitario della casa condariale;

se e come intenda migliorare le disumane condizioni di vita dei detenuti e del personale carcerario che condivide con i reclusi mancanze e rischi sanitari.

(4-10764)

CENTO. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro della salute, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

la direzione generale delle risorse materiali, dei beni e dei servizi del ministero della giustizia ha avviato nel marzo scorso lavori di bonifica di materiali contenenti amianto all'interno di locali adibiti ad uso lavorativo ubicati nell'edificio di via Arenula 70;

l'intervento è stato autorizzato con la procedura della somma urgenza, al fine di minimizzare il rischio di dispersioni di fibre di amianto contenute nelle tubazioni dell'impianto di riscaldamento;

i lavori sono stati eseguiti, a più riprese, in orario notturno ed il giorno successivo i locali interessati venivano regolarmente aperti agli impiegati;

risulta all'interrogante che la notizia dell'intervento non sarebbe stata sufficientemente estesa ai lavoratori del ministero e non risulterebbe essere stata data informazione sulle disposizioni attinenti le misure di sicurezza da adottare;

non risulterebbe alcuna assicurazione circa i campioni d'aria prelevati in assenza, peraltro, di incaricato della ASL;

gli esami delle campionature risulterebbero effettuati anticipatamente rispetto ai lavori in corso di esecuzione;

ai fini della bonifica, risulterebbe essere stata utilizzata la tecnica del cosiddetto *glove-bag*, tecnicamente non ritenuta

indicata per tubazioni in grado di sopportare temperature superiori ai 60 gradi centigradi;

il certificato di restituibilità degli ambienti bonificati sarebbe stato affisso all'ingresso dell'edificio per due giorni soltanto;

da tutte le analisi effettuate e riportate nel rapporto di prova risulterebbe indicato sempre lo stesso generico valore (minore di 0,2 fibre/litro) —:

se quanto riferito in premessa corrisponda al vero e, in caso affermativo, se ritengano che, ognuno per la propria competenza, siano state utilizzate durante gli interventi di bonifica tutte le misure di sicurezza dirette a rispettare gli obblighi specificati dalla legge in materia di tutela dei lavoratori dalla esposizione ad agenti cancerogeni;

se ritengano che la natura e le modalità dell'intervento abbiano giustificato il ricorso alla procedura della somma urgenza;

se siano stati garantiti il diritto d'informazione del personale dipendente sia prima, durante e dopo la conclusione dei predetti lavori. (4-10769)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

da tempo le Ferrovie dello Stato ipotizzano un aumento delle tariffe, in quanto quelle italiane secondo le Ferrovie dello Stato sarebbero ferme dal 2001 e tra l'altro risulterebbero tra le più basse d'Europa;

per l'Assoconsum della Campania, rispetto al 2001, il costo ogni cento chilo-

metri sarebbe aumentato di due euro; calcolando aumenti più eliminazione di eventuali benefici, tipo:

biglietto chilometrico;

eliminazione su alcuni Eurostar del giornale;

eliminazione del rinfresco;

immissione di una sovrattassa di otto euro motivata come prenotazione obbligatoria, anche se fatta in giorni ed ore dove gli Eurostar sono semi vuoti;

ridimensionamento agevolazioni varie carte (argento etc.) ;

eliminazione quasi totale degli sconti eccetera —:

attraverso quali criteri di analisi le Ferrovie dello Stato affermano che i prezzi sono i più bassi d'Europa e se per caso le Ferrovie dello Stato, quando affermano ciò, si riferiscono solo ai treni espressi ed ai regionali, escludendo dall'analisi gli Intercity, Intercity notte, Eurostar etc.

(2-01278)

« Perrotta ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

in data 27 luglio 2004 l'Autorità portuale di Napoli ha deliberato l'aumento della pianta organica dell'ente;

non sono stati individuati con chiarezza i criteri adottati per procedere alle assunzioni;

risulta infatti all'interpellante che non si riconoscerebbero nella maggior parte dei curricula degli attuali assunti, le necessarie professionalità richieste;

per l'aumento della pianta organica non sono ben precisate, visto il bilancio del 2003, né la copertura economica né la necessità di tali ampliamenti —:

cosa intenda fare il Ministro per chiarire i motivi dell'ampliamento della pianta organica;

cosa intenda fare il Ministro per impedire queste ultime assunzioni clientelari e cosa intenda fare per intervenire sugli atti quanto meno probabilmente discutibili del modo di amministrare questo ente.

(2-01282)

« Perrotta ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, a giudizio dell'interrogante, sono state amministrate molto male;

non sono noti i criteri con cui si è proceduto alle assunzioni del personale —:

quante assunzioni siano state fatte negli anni dal 1996 al 2003;

quante per concorso pubblico e per quali mansioni;

quante per chiamata diretta e per quali mansioni;

quali società del personale abbiano effettuato eventuali selezioni del personale e come siano state scelte.

(2-01284)

« Perrotta ».

Interrogazioni a risposta orale:

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

le recenti esternazioni del presidente dell'Enac dottor Vito Riggio, in ordine ai mezzi praticati da compagnie aeree straniere o, in un secondo momento, in ordine all'asserita necessità di una consistente riduzione dei prezzi che Alitalia dovrebbe praticare, hanno suscitato, com'era prevedibile, sconcerto e serie proteste da parte delle compagnie straniere interessate e da parte dell'Elfaa, l'associazione europea delle compagnie *low cost* che ha inviato una formale protesta alla Commissione europea;

in effetti è da sottolineare, al di là delle valutazioni di merito circa la determinazione dei prezzi da parte di Alitalia, l'inopportunità di un simile intervento da parte di Enac —:

se il Presidente dell'Enac dottor Vito Riggio abbia rilasciato le ricordate dichiarazioni di sua iniziativa o se sia stato autorizzato dal consiglio di amministrazione dell'ente medesimo;

se non si ritenga di invitare il presidente dell'Enac ad una maggiore prudenza atteso che, a giudizio dell'interrogante, dichiarazioni « dirigitiche » di questo genere non sono in assoluta sintonia con le indicazioni offerte dal Governo anche in occasione della discussione in Parlamento a proposito del decreto che garantisce il nuovo prestito ad Alitalia ed atteso che, presumibilmente, non offrono alla Commissione europea l'immagine di una compagnia di bandiera capace di restare sul mercato con le sole sue forze. (3-03650)

D'ALIA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premezzo che:

la navigazione della Direzione Movimento della Rete Ferroviaria Italiana spa del Gruppo Ferrovie dello Stato, con sede a Roma, gestisce le Flotte dell'attraversamento dello Stretto di Messina e del collegamento tra Civitavecchia e la Sardegna;

la Flotta dello Stretto di Messina è composta da tredici navi;

la Flotta di collegamento tra Civitavecchia e la Sardegna è composta da due navi, di cui 1 di riserva;

per la gestione delle Flotte vengono utilizzati nella sede della Navigazione di Roma cinque dirigenti e circa ventiquattro quadri d'ufficio, con evidenti diseconomie, e sottraendo così risorse umane alle sedi periferiche;

considerata l'esiguità della Flotta di Civitavecchia, la sede romana della Navi-

gazione è fondamentale impegnata nella gestione della sede messinese, con rilevanti spese;

infatti, per sostenere tale situazione di decentramento disorganico, nella sede messinese sono utilizzati a terra, con mansioni d'ufficio, sette tra comandanti e direttori di macchina, undici ufficiali navali ed altro personale navigante, a cui oltre alle mansioni relative alla navigazione vengono riconosciute mansioni amministrative che comportano la corresponsione di erogazioni aggiuntive relative a straordinario e ad altre competenze economiche, con notevoli aumenti dei costi;

al personale amministrativo, tecnico e di supporto specialistico messinese, sono state sottratte, viceversa, risorse economiche e competenze di lavoro a favore del personale della sede romana della Navigazione e del personale navigante di esercizio;

pertanto, una riorganizzazione efficiente in chiave decentrata consentirebbe un'economia di circa euro 2.500.000,00 —:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti voglia adottare iniziative presso il R.F.I. affinché su provveda:

a) al trasferimento totale della competenza gestionale della Flotta dello Stretto di Messina nella sede della città di Messina;

b) alla riorganizzazione dell'ufficio di gestione della Navigazione di Messina, affidando le competenze a personale qualificato locale dotato delle specifiche competenze amministrative, tecniche e di apporto specialistico;

c) alla restituzione ai compiti propri delle qualifiche di appartenenza del personale d'esercizio navigante in atto impegnato in compiti diversi presso la sede messinese;

d) alla chiusura della sede della Navigazione romana. (3-03651)

PERROTTA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del-

l'economia e delle finanze, al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la Società Autostrade Meridionale fa parte del Gruppo Autostrade per l'Italia (con una partecipazione nel pacchetto azionario della Provincia e del Comune di Napoli). Tale società è quotata in borsa e chiude il proprio esercizio annuale con utili molto positivi;

esiste un piano di ammodernamento delle strutture da attuare in autofinanziamento secondo quanto previsto dalla vigente convenzione con ANAS. L'attuale tariffa applicata dalla Società Autostrade Meridionale è aumentata negli ultimi anni di circa il 400 per cento e dovrebbe essere comprensiva dell'ammortamento dei costi per l'ammodernamento della tratta;

Tangenziale di Napoli spa — anch'essa controllata da Autostrade per l'Italia che ne detiene il pacchetto azionario — è una società insistente sul territorio campano le cui maestranze sono da mesi impegnate in manifestazioni di protesta, denunciando il tentativo di sopprimere ogni funzionalità ed autonomia della più importante realtà di mobilità del napoletano attraverso una politica di tagli al personale e smembramento dell'Azienda;

a parere dell'interrogante, si dovrebbe con urgenza intervenire per evitare l'ennesimo impoverimento di una importante realtà meridionale quale Napoli messo in atto attraverso i tagli ad un personale composto interamente da lavoratori napoletani e con lo smantellamento delle peculiarità proprie ed il conseguente disgregamento delle due Società campane —:

a che punto sia il piano di ammodernamento dell'autostrada gestita da Società Autostrade Meridionale e se corrisponda al vero che per tali ammodernamenti siano stati erogati consistenti finanziamenti dalla Comunità Europea tramite la Regione Campania (Assessorato ai trasporti);

ove corrisponda al vero tale ultima circostanza, come detti finanziamenti siano stati effettivamente impiegati;

in che misura sia giustificata l'attuale tariffa di euro 1,40 per tratti anche solo di qualche chilometro e quali vantaggi ne traggono gli utenti. (3-03655)

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

la trasandatezza, secondo l'interrogante colpevole ed inescusabile, con cui per lunghi anni il sistema di trasporto verso le isole minori ha creato una situazione assolutamente insostenibile e certamente inadeguata rispetto alla rilevanza turistica delle medesima e, elemento non certo secondario, verso i diritti degli abitanti delle isole medesime;

in particolare le tratte denunciano una situazione caratterizzata dalla presenza in servizio di aliscafi vecchi, quasi assolutamente privi di interventi manutentivi e di una complessiva disorganizzazione, certamente non adeguata ai flussi turistici che, per quantità e qualità, meriterebbero ben altro trattamento —:

quali siano gli intendimenti del governo per una riflessione complessiva sul sistema di trasporto da e per le isole minori e per una dotazione di mezzi di trasporto che sia effettivamente adeguata alla rilevanza quantitative e qualitative dei flussi turistici verso le isole medesime. (3-03665)

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

le Ferrovie dello Stato chiedono un aumento delle tariffe adducendo come motivazione:

a) che il servizio sia migliorato;

b) che le tariffe sono al di sotto della media europea;

c) che bisogna evitare che lo « scaglino dei prezzi » all'arrivo dell'alta velocità sia troppo alto;

d) che gli aumenti sono fermi da 3 anni;

il servizio invece non è affatto migliorato (carrozze sporche, ritardi continui, servizio ristorante poco efficiente);

non corrisponde, inoltre, al vero che le tariffe sono rimaste ferme: l'Assoconsum napoletana denuncia infatti negli ultimi 3 anni rincari per oltre il 10 per cento e l'eliminazione di tutte le agevolazioni per i passeggeri (sconti biglietti chilometrici, eccetera);

più volte l'Assoconsum napoletana, ha denunciato come aumento l'imposizione, a tutti e per tutte le tratte, anche quelle sempre semivuote, della prenotazione obbligatoria sugli Eurostar (8 euro);

secondo l'interrogante, è assurdo richiedere un aumento per evitare che fra qualche anno « lo scalino economico » con la TAV sia troppo alto —:

se non intenda adoperarsi affinché le FFSS migliorino i servizi, ed evitino gli sperperi e gli incarichi esterni, attingendo dai conseguenti risparmi quanto necessario al loro bilancio;

se non intenda altresì intervenire affinché siano scongiurati ulteriori aumenti e, in particolare, venga richiesto il supplemento prenotazione sugli Eurostar solo sulle tratte e nei giorni strettamente necessari. (3-03670)

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

negli anni scorsi il precedente Governo cedette a privati per la somma di 3000 miliardi di vecchie lire la società Autostrade;

a distanza di qualche anno, la stessa società Autostrade sembra abbia venduto il 10 per cento della società a privati per gli stessi 3000 miliardi;

all'interrogante, non risulta che siano stati fatti da primi acquirenti privati lavori tali da far duplicare il valore delle « Autostrade »;

sembra che i privati abbiano pagato il mutuo di 3000 miliardi per l'acquisto di Autostrade con gli incassi dei caselli —:

se dagli atti depositati presso il Ministero risulti:

chi fece la valutazione di Autostrade;

se fu bandita una gara e quanti furono i concorrenti;

chi diede il parere di « congruità prezzi » per l'aggiudicazione. (3-03671)

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

nei giorni scorsi si è verificato un incidente a Venezia, sul Canal Grande, fra un vaporetto ed una gondola con a bordo dei turisti;

la notizia ha fatto il giro del mondo, in tal modo pregiudicando, di fatto, sia l'immagine di Venezia che dei gondolieri;

da tempo il moto ondoso determina notevoli problemi alla navigazione ed ai gondolieri soprattutto;

secondo l'interrogante « il commissario al moto ondoso », l'attuale sindaco Costa nulla di definitivo ha realizzato con questo incarico;

gli incidenti sono all'ordine del giorno e sempre più frequenti —:

se il commissario Costa sia retribuito e quali siano i suoi emolumenti;

quanto costi l'ufficio del commissario compreso personale, telefoni, *benefit*, etc.;

quanto il Governo abbia speso dal 2000 fino ad oggi e se le relative spese siano state rendicontate;

quali siano i risultati ottenuti, ed in caso che questi ultimi siano poco visibili

od inesistenti, se non sia il caso di revocare la nomina. (3-03672)

Interrogazione a risposta in Commissione:

DUCA, RAFFALDINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sul quotidiano *la Repubblica* del 7 settembre 2004 è stato pubblicato un articolo con un riquadro « La beffa di Raynair ». In effetti sulla fusoliera degli aerei della compagnia Raynair, compare una scritta « Arrivederci Alitalia »;

se ciò rispondesse al vero si tratterebbe di un'iniziativa che nella situazione attuale appare irriuardosa non solo di una compagnia concorrente ed in difficoltà ma suonerebbe come un oltraggio a migliaia di lavoratori impegnati per il salvataggio e lo sviluppo di Alitalia ed un'inammissibile ironia nei confronti dell'intero Paese;

la FILT-CGIL di Roma e del Lazio ha segnalato al Ministro interrogato la stessa notizia paventando il rischio che tale episodio possa rientrare in una più vasta strategia di non precisati « interessi economici e industriali » che stanno operando per far fallire la compagnia Alitalia;

sembrerebbe altresì che medesimi messaggi sarebbero rivolti ad altre compagnie e proprio per mascherare l'evidente stranezza del messaggio stesso —:

se sia a conoscenza del fatto suesposto e se e quali misure siano state assunte o intenda attuare per interrompere o sanzionare una pratica che nel caso di Alitalia suona come un vero e proprio atto di beffarda ironia, un atto sicuramente non utile ai fini di un corretto rapporto quale quello che dovrebbe essere attuato da qualsiasi compagnia operante nel territorio nazionale, compagnia come Raynair che ha trovato sicuramente accoglienza e apertura nel territorio italiano. (5-03422)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

a seguito di una precedente interrogazione dello scrivente presentata il 25 settembre 2003, grazie all'interessamento del citato dicastero, Ferrovie dello Stato spa ha realizzato unicamente ristrutturazioni esterne;

mancando di affidare i locali della stazione, liberi dalla gestione della circolazione, al comune di Torre del Greco (già precedentemente consultato e disponibile) in comodato gratuito ed a prestigiose associazioni culturali senza scopo di lucro. Attualmente, l'intera struttura permane in uno spaventoso abbandono;

risultano, infatti, più che allarmanti le condizioni in cui versa la stazione ferroviaria di Torre del Greco, in via Monsignor Felice Romano, annoverata tra i plessi monumentali più antichi della città. La data di costruzione è riconducibile al 1840 all'indomani dell'inaugurazione della tratta ferroviaria della linea Napoli-Portici nel 1839. Sono preoccupanti le condizioni in cui versa la stazione, in quanto essa diventa, soprattutto nei periodi invernali o in generale all'imbrunire, ospizio di tossicodipendenti che lì si ritrovano, purtroppo, a somministrarsi dosi di droga, alcolizzati di ogni genere e svariati immigrati, creando ovvi disagi non solo ai residenti, ma anche a qualsiasi altro cittadino si trovi di passaggio nelle vicinanze, o malauguratamente giunga in stazione in un orario particolare;

la stazione, adiacente al porto, non è sottoposta ad alcuna sorveglianza diretta da parte delle Forze dell'Ordine, né sottoposta a controlli di videosorveglianza indiretti;

ormai da anni, non è più funzionante neanche la biglietteria: chiunque volesse acquistare biglietti, può farlo solo presso un negozio della zona, oppure alla distante stazione della Circumvesuviana in piazza della Repubblica;

mancono le ordinarie informazioni per gli orari di arrivi e partenze o qualsiasi altro supporto utile per i passeggeri;

a questo si aggiunga anche che dai ruderi dei locali adiacenti alla stazione, che in origine costituivano gli alloggi del custode (disabitati dal 1950) derivano numerosi animali, contribuendo a peggiorare le condizioni igieniche dell'intero complesso;

nel sottolineare, pertanto, lo spreco, nonché l'inutilità della avvenuta ristrutturazione già peraltro notevolmente rovinata —:

se il Ministro interrogato ritenga opportuno intraprendere concretamente tutte le iniziative possibili, presso Ferrovie dello Stato spa, per dare vita alla storica stazione ferroviaria di Torre del Greco, nell'ottica di un articolato piano di riqualificazione e decoro sotto ogni profilo sociale, economico e culturale, eventualmente affidando al comune di Torre del Greco la gestione del prestigioso complesso. (4-10725)

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

la trasmissione *Report* ha evidenziato una serie di gravi inadempienze sul piano della sicurezza delle Ferrovie dello Stato;

la sicurezza dei cittadini deve essere la prima cosa da garantire —:

se risponda al vero che il 90 per cento dei treni regionali sia senza interfono perché rotto od addirittura mancante;

se corrisponda al vero che nei treni regionali il personale viaggiante sia composto generalmente da un macchinista ed un capotreno;

se corrisponda al vero che fra i vari disservizi, a causa della mancanza dell'interfono, alla fermata di Velletri (come è personalmente capitato di constatare all'interrogante) i passeggeri delle due ul-

time carrozze sono costretti a volte, perché non avvisati, a scendere fuori dalle pensiline —:

se il Ministro interrogato intenda adoperarsi affinché sia garantita maggiore sicurezza agli utenti del servizio ferroviario. (4-10734)

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

sulla gran parte dei treni italiani, ivi compresi gli *intercity*, l'aria condizionata non è funzionante;

i viaggiatori sono pertanto costretti a sopportare notevolissimi disagi —:

se non intenda adoperarsi presso Trenitalia spa, affinché la qualità dei servizi offerti possa finalmente arrivare ad eguagliare quella degli altri paesi europei. (4-10741)

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

da mesi ormai la compagnia aerea Air One colleziona una serie incredibile di disservizi che, nel primo *weekend* di agosto (sabato 31 luglio 2004 e domenica 1° agosto 2004), hanno colpito soprattutto lo scalo torinese di Caselle ma anche lo scalo romano di Fiumicino;

fra sabato 31 luglio e domenica 1° agosto, infatti, centinaia di turisti sono rimasti letteralmente « prigionieri » all'aeroporto torinese di Caselle, vittime dei pesanti ritardi che hanno colpito voli Air One in partenza per Napoli, Cagliari e Roma, con punte di attesa di oltre 6 ore e ritardi, all'arrivo, di addirittura 36 ore rispetto all'orario di partenza del volo prenotato;

moltissime sono state, ovviamente, le coincidenze saltate e, di conseguenza, enormi i danni riportati da chi è stato costretto a rimandare di molte ore, qualcuno anche di un giorno e mezzo, l'inizio

delle proprie vacanze ed ha quindi deciso di sporgere denuncia contro la compagnia presso il posto di polizia dell'aeroporto;

molte sono state le ragioni alla base dei disservizi, sia di natura strutturale ed operativa che di comunicazione;

l'Air One, infatti, ha di recente noleggiato dalla compagnia privata portoghese Air Luxor due Airbus 320 ma, non disponendo di piloti abilitati a guidarli, ha « noleggiato » anche i relativi equipaggi che, a causa di un errore nella programmazione dei turni, domenica scorsa non erano stati inviati a Torino per rispettare il *crew rest*, ossia il riposo fisiologico, tassativamente previsto dalla normativa anche per ragioni di sicurezza;

ciò che, in realtà, è andato ad aggravare una situazione già di per se stessa inconcepibile, è stata l'assoluta mancanza di comunicazione da parte dei responsabili di Air One, che hanno lasciato centinaia e centinaia di passeggeri completamente all'oscuro di ciò che stava accadendo e nell'impossibilità di comunicare con qualcuno per avere informazioni e rassicurazioni al riguardo;

quanto riportato, corrisponde anche alla denuncia dell'interrogante il cui disagio è stato originato, paradossalmente, dallo scarso numero di passeggeri prenotati sul volo Air One delle 18.30 di venerdì 30 luglio 2004 in servizio sulla rotta Roma-Torino;

l'esiguità delle presenze a bordo dell'aeromobile ha indotto la compagnia a cancellare il volo e accorparlo con il successivo delle 20 costringendo l'interrogante a rinunciare ad una importante riunione (per la quale aveva dovuto abbandonare i lavori della Camera), così come accaduto agli altri passeggeri presenti che hanno dovuto venir meno ai loro impegni;

anche in questo caso, lascia stupefatti l'assoluta impossibilità di reperire un valido interlocutore in grado di spiegare per quale ragione il volo delle 18.30 fosse stato cancellato, vista la grave assenza del caposcalo;

la verità su quanto era accaduto è venuta fuori soltanto dopo lungo tergiversare con un funzionario dell'EAS, la società che gestisce l'aeroporto della capitale, la qual cosa ha indotto l'interrogante a rivolgersi direttamente al Capo di Gabinetto del ministro Lunardi, il dottor Claudio Gelati, dal quale ha avuto rassicurazioni di un sicuro interessamento al problema venutosi a creare;

un articolo pubblicato sulla *La Stampa* di mercoledì 4 agosto denunciava altresì il ripetersi alquanto allarmante di ben tre atterraggi di emergenza in una sola settimana all'aeroporto di Fiumicino (16 luglio volo *Blu Panorama* diretto a l'Havana, 27 luglio 2004 volo *East African* diretto a Zanzibar, 4 agosto 2004 volo *Air Malta* diretto a Manchester), dove solo la professionalità degli equipaggi, l'efficienza del soccorso e dell'assistenza di terra hanno evitato il peggio;

l'Anpac, Associazione nazionale dei piloti dell'aviazione commerciale, a questo proposito, denuncia il pericolo che le compagnie aeree non facciano sufficiente manutenzione, andando alla ricerca di facili risparmi anche in un settore così delicato come quello della sicurezza degli aeromobili —:

se si sia già intervenuti nei confronti della compagnia in oggetto, quali iniziative più in generale, si intendano adottare per evitare il ripetersi di tanti e pesanti disagi per i passeggeri che sono, troppo spesso, costretti a subire, senza avere neanche delle informazioni, delle vere e proprie prepotenze;

se non si ritenga necessario operare un maggiore controllo sia sull'intero traffico aereo nel nostro Paese che sui processi di privatizzazione del settore che rischiano, in un'ottica esclusivamente legata a maggiori profitti, di determinare sempre più disservizi e disagi per i passeggeri;

se si sia a conoscenza di quanto denunciato sul quotidiano *La Stampa* in merito agli atterraggi di fortuna e quali iniziative si intendano adottare, tenuto

conto della legittima preoccupazione dei piloti e della loro associazione, per intervenire preventivamente al fine di evitare il ripetersi di simili episodi che, per fortuna e per professionalità degli addetti, non si sono trasformati in tragedia. (4-10751)

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

la pulizia dovrebbe essere uno dei servizi che le Ferrovie dello Stato dovrebbero garantire ai viaggiatori;

le poltrone sui treni hanno dei copri-testa in cotone che dovrebbero essere lavati almeno ogni giorno, per garantire ai viaggiatori un'adeguata igiene;

le poltrone, per gli stessi motivi dovrebbero essere lavate e disinfettate almeno una volta a settimana;

è sotto gli occhi di tutti i copri-testa sono in condizioni pietose, sporchi e rotti (soprattutto sui regionali), le poltrone sono spesso rotte e malfunzionanti —:

con quale cadenza temporale vengono puliti copri-testa e vengono disinfettate le poltrone;

quanto venga retribuita rispettivamente il servizio di pulizia;

chi effettua i controlli;

se a tutt'oggi siano stati adottati provvedimenti contro i disservizi denunciati. (4-10752)

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

l'impresa Pizzarotti ha presentato all'Anas, attraverso lo studio legale Albini e Overy, una proposta di costruzione del tratto autostradale Sassuolo-Campogalliano di circa venti chilometri, per un importo di 220 milioni di euro;

per coprire i costi lo studio legale in questione ipotizza un pagamento da parte

dell'Anas tipo *shadow toll*. In effetti la Pizzarotti anticiperebbe i soldi necessari, in cambio di una concessione remunerata della durata di 33 anni e 7 mesi, di cui 30 per la gestione e 3 anni e 7 mesi per la progettazione definitiva, le autorizzazione e la costruzione;

non solo, ma l'Anas dovrebbe, secondo lo standard di qualità dei servizi sull'autostrada, riconoscere al concessionario una cifra per ogni automobile in transito —:

se risulti al Ministro interrogato che l'Anas abbia accettato questa richiesta;

a) in caso affermativo, chi abbia espresso la congruità prezzo dell'opera;

b) come siano stabiliti i parametri di incasso per i pedaggi da parte dell'impresa costruttrice;

c) come siano stati stabiliti i parametri di rimborso da parte dell'Anas per ogni automobile in transito. (4-10753)

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

nonostante il Governo abbia recentemente cambiato il vertice delle Ferrovie dello Stato SpA alcuni dirigenti che, a giudizio dell'interrogante, in passato si erano resi responsabili di sprechi ed incapacità, sono rimasti ai loro posti;

le Ferrovie dello Stato hanno inoltre speso negli ultimi dieci anni migliaia e migliaia di miliardi delle vecchie lire, in consulenze, acquisti a prezzi esorbitanti, manutenzioni a costi stratosferici eccetera —:

se corrisponda al vero che il precedente consiglio di amministrazione presieduto dal dottor Cimoli abbia raddoppiato il tempo di preavviso nel caso di risoluzione del rapporto di lavoro su iniziativa dell'azienda da 12 a 24 mesi raddoppiando di fatto questa buona uscita;

se l'attuale presidente sia a conoscenza di ciò;

se non ritenga di intervenire presso Ferrovie dello Stato SpA affinché venga avviata un'indagine amministrativa per evidenziare sprechi, malversazioni, eccetera. (4-10759)

ROSATO, DAMIANI e MARAN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la « tonnage tax », tassa forfettaria sul tonnelloaggio richiesta per iscrivere una nave nel registro navale di uno Stato, sta trovando ampia diffusione nell'ambito degli ordinamenti tributari europei in armonia con le linee guida europee;

tale sistema, fondato su un coefficiente da rapportare alla stazza della nave, fa sì che l'onere fiscale per le compagnie di navigazione sia certo e calcolato in base alla stazza della flotta e non sull'ipotetico reddito;

tale sistema permette di stabilizzare l'impegno fiscale dell'armatore allineandone l'onere alla fascia più bassa in vigore in Europa (Belgio e Olanda soprattutto);

in Italia il decreto legislativo 344/03 (cosiddetta riforma IRES) d'introduzione della « tonnage tax », da anni sollecitata dagli armatori italiani e oggettivamente funzionale al necessario rilancio del nostro comparto navale, è ancora in attesa del benessere di Bruxelles;

tale situazione produce effetti gravemente negativi, tra cui l'ovvia scelta di importanti imprese marittime di registrare il loro naviglio presso Stati dove la « tonnage tax » è in vigore;

nel concreto, Evergreen, compagnia di navigazione taiwanese che ha acquisito la storica compagnia di navigazione « Lloyd Triestino », erede diretto del « Lloyd Austriaco », ha preferito registrare sei sue nuove navi in Gran Bretagna;

logica vuole che, ove non si trovino soluzioni soddisfacenti e tempestive, il differenziale dei costi sarà tale da indurre le compagnie italiane ad adottare la stessa strategia;

da parte dei deputati d'opposizione della regione Friuli Venezia Giulia vi è stato, a partire dalla finanziaria dell'anno 2002, un impegno costante nel proporre l'approvazione del provvedimento legislativo atto a inserire nell'ordinamento la « tonnage tax »;

le attese in merito sono state regolarmente deluse, anche nella diffusa convinzione che fossero da condividere le stime ottimistiche del Governo sul celere accoglimento dell'istanza basata sul summenzionato decreto legislativo 344/03 —:

se da parte del Governo italiano siano partiti alla volta di Bruxelles solleciti per ottenere una risposta in merito e, in caso positivo, quando e da chi tali solleciti siano stati inoltrati, quali esiti o riscontri abbiano avuto;

se il Ministro convenga a questo punto sulla improbabile necessità di adottare iniziative normative che, realizzando la più ampia convergenza politica possa e ricalcando puntualmente la disciplina in essere in altri Stati dell'Unione Europea, siano finalizzate a contribuire significativamente al rilancio del sistema marittimo del nostro Paese. (4-10761)

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

recenti interventi legislativi demandano all'ENAC l'attività di validazione certificativa, anche nel settore delle radiomisure, riportando ad un Ente di Stato la potestà di scelta strategica sulle tecnologie e gli investimenti aventi rilievo di *safety* nel campo della navigazione aerea —:

quali siano le ragioni che vedono la Direzione Generale dell'ENAV impegnare strutture interne e consulenti esterni su un programma di rinnovo della struttura radiomisure della Società sia nella parte aeromobile che Software di misura;

se tale programma abbia ancora validità operativa, finanziaria ed economica viste le recenti decisioni del vertice Societario di ottemperare agli obblighi di am-

modernamento tecnologico degli aeromobili che consentiranno di prolungare la vita operativa della struttura di volo di almeno 8 anni (scadenza delle 10.000 ore), evitando di alienare i tre aeromobili a prezzi di « libro » (valore nominale prossimo allo zero), ma, soprattutto, risparmiando un budget di almeno 40 milioni di euro corrispondenti alla sostituzione degli aeromobili e delle apparecchiature con prodotti probabilmente esteri. (4-10762)

ROSATO, DAMIANI e MARAN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in occasione dell'allargamento dell'Unione Europea, il Ministero dell'infrastrutture e dei trasporti ha emanato il decreto per regolamentare le modalità di cabotaggio;

il decreto in questione stabilisce che le imprese stabilite in uno stato membro della Comunità Europea o dell'Accordo sullo Spazio Economico Europeo e in regime di reciprocità possano utilizzare, per attività di cabotaggio stradale sul territorio italiano per autotrasporto di cose in conto terzi, ciascun veicolo per non più di 15 giorni al mese e per non più di 5 giorni consecutivi e impone all'autotrasportatore il possesso di un libretto riportante i resoconti dei trasporti effettuati al fine di permetterne lo svolgimento — come recita il testo — « senza distorsione di concorrenza tra le imprese esercenti l'attività di autotrasporto per conto terzi » e per « mettere a punto idonei strumenti di monitoraggio e controllo »;

secondo quanto denunciato dalle associazioni di categoria anche in un recente incontro presso la Provincia di Trieste però, il settore dell'autotrasporto italiano — già in difficoltà — ha accusato una forte e preoccupante flessione del fatturato determinata, oltre che dall'evidente incremento di concorrenzialità nei traffici da e per l'Italia, anche dal notevole aumento delle dimensioni del traffico di cabotaggio sia autorizzato che abusivo;

tale fenomeno negativo non viene risolto dal decreto in questione, che risulta totalmente carente di un qualsiasi meccanismo sanzionatorio verso il cabotaggio irregolare, purtroppo ancora ampiamente diffuso e nel quale l'uso illecito di una stessa autorizzazione CEMT (Conferenza europea dei Ministri dei trasporti) da parte di più autotrasportatori denunciato in una precedente interrogazione dal sottoscritto rappresenta solo uno dei tanti escamotage per aggirare il decreto;

dai risultati non appaiono inoltre ancora sufficienti le risorse a disposizione e le direttive emanate ai corpi preposti ad effettuare precisi e dettagliati controlli nel rispetto delle normative emesse —:

se e quando si intenderà adottare il decreto sanzionatorio richiesto dalle associazioni di categoria per rendere pienamente efficace il decreto ministeriale 29 aprile 2004, e se riterrà di intensificare i controlli per il rispetto delle normative stesse. (4-10781)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

secondo un'indagine recentemente effettuata da « Censis e Forum p.a. », il 42,1 per cento degli italiani adulti naviga su Internet e diciannove milioni di cittadini hanno dunque accesso ai servizi che la pubblica amministrazione ha studiato, progettato e messo « on line » per snellire le procedure, per ridurre i tempi tecnici necessari ad ottenere il servizio richiesto e per rendere dunque più efficiente l'apparato pubblico;

il dato appare non soltanto incoraggiante, ma addirittura inatteso per le sue dimensioni, ancorché gli investimenti pre-