

del Colle e l'istituzione in Acquaviva delle Fonti (Bari) di una sede distaccata del tribunale di Bari;

in Acquaviva delle Fonti gli uffici giudiziari sono stati ubicati in un palazzo, in pieno centro abitato, del tutto insufficiente ed inidoneo per l'uso giudiziario, essendo un immobile adatto soltanto all'uso di civile abitazione. Esso è del tutto privo di ogni spazio vitale sia per le funzioni giudicanti sia per il personale di cancelleria, ubicato in uffici angusti. È inoltre del tutto inadeguato alle normative di sicurezza; è privo di accorgimenti per il superamento delle barriere architettoniche; manca di idonei impianti tecnici e persino di un sufficiente parcheggio. Gli uffici dell'ufficiale giudiziario sono distaccati rispetto agli uffici del tribunale, accendendosi ad essi da un vicolo del centro storico. Tali uffici sono talmente angusti che dall'ufficiale giudiziario non può recarsi più di una persona per volta, dopo aver superato un'alta e stretta scalinata di ingresso del tutto inagibile per soggetti handicappati (dato che manca anche l'ascensore);

quello che più sconcerta è che l'immobile in Acquaviva delle Fonti utilizzato per gli uffici giudiziari è di proprietà privata, per cui vengono sborsati euro 77.468,5 all'anno di canone di locazione;

pertanto con la suddetta riforma è accaduto che un immenso immobile, di proprietà pubblica, in Gioia del Colle, è quasi del tutto inutilizzato, mentre in Acquaviva delle Fonti viene spesa un'ingente somma all'anno per la locazione di un immobile privato, inidoneo, comportante un'insostenibile situazione di difficoltà e di grave disagio per gli operatori giuridici e per gli utenti del servizio giudiziario;

nella precedente legislatura, del tutto privi di riscontro sono rimasti atti ufficiali, inviati ai Ministri *pro tempore* di grazia e giustizia e dell'interno, che sottoponevano il problema suesposto, quali la deliberazione del consiglio comunale di Gioia del Colle n. 21 del 18 novembre 1997 ed un

esposto degli avvocati di Gioia del Colle dell'8 febbraio 1998; così come assolutamente inascoltato è rimasto il parere della Commissione permanente giustizia presso il Senato, reso nelle sedute 226-227-228 del 1997, a favore dell'istituzione di una sede distaccata di tribunale in Gioia del Colle in luogo di Acquaviva delle Fonti;

occorre, ove si ritenga opportuno, disporre un'ispezione governativa, al fine di constatare e visionare direttamente quanto sopra esposto —:

quali provvedimenti intendano adottare, ripristinando il senso e lo spirito della riforma, spostando la sede distaccata del tribunale di Bari da Acquaviva delle Fonti a Gioia del Colle, il tutto improntato al risparmio della spesa pubblica ed all'utilizzo delle strutture pubbliche esistenti, così come previsto dalla legge e dalle disposizioni del ministero delle finanze. (4-02576)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

PISTONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'entrata dell'Italia nell'ambito dell'Unione europea pone come condizione anche la valorizzazione delle nostre imprese a livello comunitario;

il piano industriale presentato dall'amministratore delegato di Alitalia, Francesco Mengozzi, parla a chiare lettere di sviluppo in senso globale della compagnia;

Alitalia dispone di un potenziale, sia a livello di risorse umane che di traffico, notevole e invidiato dalle principali compagnie europee che, di fatto, stanno facendo di tutto per impossessarsene;

i recenti fatti dell'11 settembre 2001 hanno avuto come chiara ed evidente

ripercussione nel mercato aerocommerciale il definitivo abbattimento della *deregulation*, deciso dal governo degli Stati Uniti in base alle misure varate che prevedono, non solo uno stanziamento di 35.000 milioni di dollari, ma anche una cospicua partecipazione azionaria dello Stato nelle compagnie aeree;

a fronte di tale fatto si constata l'immobilismo dell'Unione europea che, con una chiarissima manovra ad imbuto e in nome della vaga formula della « libera concorrenza », tende a favorire imprese come Lufthansa, British Airways, Air France e, curiosamente, Iberia;

le quattro compagnie aeree sopraccitate, tre delle quali *leader* del mercato europeo, godono in forma più o meno velata di una partecipazione ed un appoggio statale evidente e sono delle realtà commerciali solide in grado di supportare gli umori del mercato;

il recente ingresso di Alitalia nel consorzio Skyteam è stato ampiamente propagandato come paritetico nei confronti delle altre compagnie facenti parte dell'alleanza;

non si sa come si possa parlare di sviluppo dell'Alitalia quando, di fatto, si assiste allo smantellamento della rete intercontinentale della nostra compagnia di bandiera, si eliminano scali ad alto volume di traffico (come Los Angeles e Pechino) in aree nevralgiche per tutte le compagnie, prova ne sia che, all'indomani dell'abbandono di Alitalia del volo per Los Angeles, Lufthansa e Air France abbiano triplicato le frequenze sulla linea, con aerei della capacità di 400 posti, portando la loro offerta giornaliera a circa 2.400 posti (altrettanto inspiegabile è l'abbandono degli scali di San Francisco e delle destinazioni Johannesburg, Bangkok, Singapore, Hong Kong e Addis Abeba, voli che avevano raggiunto un *revenue* notevole, in alcuni casi pari alla totalità dell'offerta posti) —:

quali siano le ragioni dell'impossibilità per Alitalia di allestire voli inter-

continentali, visto che i costi del personale sono perfettamente in linea con quelli dei principali vettori di riferimento, come da dichiarazioni rilasciate alla stampa;

quali siano le ragioni della sparizione delle CU (unità di coordinamento) di Parigi e Madrid, perché se quella dell'area francese è plausibile nel quadro della recente alleanza, come mai di fatto si abbandona il succulento mercato iberico;

se i Ministri interrogati non ravvisino il rischio concreto di un ruolo subalterno di Alitalia nell'alleanza Skyteam a totale vantaggio di Air France e dell'americana Delta, due compagnie che godono di aiuti statali e se ci si renda conto delle ripercussioni sull'intera economia nazionale di questa situazione;

quali azioni si intendano davvero mettere in atto per migliorare la competitività della compagnia, a parte la sempre più ossessiva ricerca di abbassamento dei costi del personale (anche perché il piano industriale prevede circa 2.500 esuberanti, molti dei quali in settori operativi come il personale navigante mentre nel solo mese di dicembre circa 1.200 voli sono partiti con equipaggio di cabina incompleto), anche tenuto conto del fatto che il piano non prevede cambi sostanziali sia nell'assetto dirigenziale, principale colpevole del dissesto attuale, che ha partorito nell'arco degli anni piani fallimentari (anzi mantenendone inalterati i poco etici privilegi) sia nell'aspetto commerciale, non prevedendo quel cambio di mentalità ormai non più procrastinabile verso una *Alitalia Commercially Oriented*, seguendo l'esempio degli altri vettori europei di riferimento, valorizzando un arco di funzioni più direttamente coinvolte nel processo di *customer's satisfaction* (assistenti di volo, personale di scalo) spesso relegati a responsabilità meramente secondarie. (3-00833)