

se sia a conoscenza dello stato di estremo degrado dell'impianto sportivo ed, in caso positivo, quali motivazioni stiano alla base dell'abbandono dei lavori;

se non sia opportuno istituire una commissione ministeriale di verifica ed inviare un funzionario del ministero a rilevare il reale stato dei luoghi. (4-08880)

ONNIS, PORCU, COLA, GARNERO SANTANCHÈ e ALBONI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la Direttiva emanata il 28 novembre 2002, in aderenza alla previsione di cui all'articolo 101 della Costituzione, dispone che nelle aule di udienza di tutti gli uffici giudiziari sia riprodotta ed affissa, in modo visibile alle spalle del Giudice, la dicitura « La Giustizia è amministrata in nome del Popolo »; che con successiva Direttiva del 5 dicembre 2002 si è chiarito che la dicitura in oggetto non sostituisce, ma si aggiunge alla scritta « La legge è uguale per tutti », che campeggia da sempre nelle aule in cui si amministra la giustizia;

non pare contestabile la scelta di indicare solennemente, e di ricordare per mezzo della pubblica esposizione del precetto costituzionale, che la fonte, il motore, il soggetto istituzionale della amministrazione della giustizia il « popolo », quello stesso « popolo » che, attraverso il Parlamento liberamente eletto, produce le leggi che gli « amministratori » della giustizia debbono applicare;

risulta che non tutti gli uffici giudiziari abbiano attuato la Direttiva 28 novembre 2002, tanto che in molte aule di udienza la dicitura non è stata riprodotta e affissa;

peraltro la scrittura « La Giustizia è amministrata in nome del Popolo », pur recettizia alla lettera del disposto costituzionale, può essere letta e interpretata in termini riduttivi e devianti in quanto non accompagnata e qualificata dall'aggettivo

« italiano » la cui aggiunta renderebbe più incisivo e più comprensibile il forte messaggio costituzionale nelle aule nelle quali giudici italiani rendono giustizia a cittadini italiani;

infatti il riferimento al « Popolo », e non al « Popolo italiano », può evocare entità e valori astratti e lontani o categorie filosofiche che non tutti, forse, sarebbero in grado di cogliere e di apprezzare, mentre la effettiva amministrazione della giustizia evoca, e presuppone anche esigenze di territorialità e di identità nazionale;

d'altro canto, se, per un verso, il riferimento al « popolo » in nome del quale è amministrata la giustizia è contenuto all'interno della « Costituzione della Repubblica italiana », per altro verso, le sentenze dei nostri giudici vengono pronunciate non in nome del « popolo », ma « in nome del popolo italiano » —:

se non ritenga di integrare con l'aggiunta dell'aggettivo « italiano » la dicitura di cui si è disposta l'affissione con la direttiva 28 novembre 2002, intervenendo perché la stessa direttiva trovi attuazione, in tutte le aule di udienza d'Italia, attraverso la pubblica affissione della scritta: « La Giustizia è amministrata in nome del Popolo italiano ». (4-08883)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GHIGLIA, GIANNI MANCUSO, JACINI e FATUZZO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Aea (Associazione delle linee aeree europee) nel 2003 ha assegnato al vettore italiano Alitalia il triste primato della compagnia aerea più ritardataria d'Europa;

Alitalia ha il primato anche per i bagagli persi, insieme ai due suoi possibili partner, Air France e Klm;

per quanto concerne la puntualità all'arrivo (entro 15 minuti dall'orario previsto), sulle 28 compagnie prese in esame Alitalia occupa il 26° posto con il 68 per cento dei voli arrivati in orario sul totale dei 256.447 effettuati, mentre è scesa al 27° per la puntualità alla partenza con il 75,1 per cento di voli decollati in orario;

in effetti Alitalia non offre di sé, secondo quanto riferisce l'Aea, un'immagine straordinariamente positiva —:

se non ritenga di dover segnalare alla compagnia di bandiera la necessità di curare con particolare attenzione sia la puntualità nelle partenze che la puntualità negli arrivi, oltre alla cura nella custodia dei bagagli, atteso che il buon andamento della società dipende anche e soprattutto dal rispetto nei confronti dell'utenza del trasporto aereo e dei beni trasportati.

(3-03053)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il frequente aumento delle tariffe dei pedaggi contribuisce in misura notevole a far sì che i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudano ogni anno con notevoli profitti, come testimoniato da più fonti di stampa;

l'autostrada Torino-Savona, che fa parte del gruppo Società Autostrade S.p.A., ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, + 6,93 per cento per l'anno 2003, addirittura 6,92 per l'anno 2004;

il motivo di detti aumenti risiede nella formula matematica che regola il complesso sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nel-

l'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cup*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cup* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 dell'11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha con-

sentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-08855)

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

le Isole Eolie soffrono di collegamenti marittimi penalizzati da una carenza qualitativa e quantitativa dei mezzi in dotazione della società di navigazione Siremar;

in particolare la flotta degli aliscafi è composta da mezzi obsoleti e inadeguati, in servizio da oltre 25 anni, che dovrebbero essere sostituiti dopo 15 anni di attività, mentre la flotta delle navi è dotata di mezzi che hanno ormai 28-30 anni di vita e che si presentano antiquati e inadatti al servizio;

non si è tuttora provveduto, come previsto, alla consegna alla Siremar di n. 4 aliscafi nuovi, destinati alle Eolie;

occorre, a giudizio dell'interrogante, nel nuovo piano quinquennale del Ministero dei Trasporti, un riassetto qualitativo e quantitativo delle unità di naviglio in dotazione della Siremar e la conseguente sostituzione di n. 4 unità;

i disservizi nei collegamenti marittimi con le Isole Eolie peraltro provocano gravi disagi alla popolazione, all'economia locale e all'immagine dell'arcipelago —:

se intendano assumere i provvedimenti necessari per far fronte ai problemi sopra riportati. (4-08859)

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

il primo agosto 2003 il Parlamento ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto legge di riforma del codice della strada (legge n. 214 del 12 agosto 2003);

le nuove disposizioni previste dalla riforma prevedono l'obbligo — per i veicoli lunghi e pesanti immatricolati in Italia — di dotarsi di bande rifrangenti al fine di rendere visibile la sagoma;

il testo del decreto ministeriale è stato inviato alla Commissione Europea al fine di verificarne la compatibilità con il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi;

la Commissione europea, trascorso il periodo di osservazione, ha dato via libera alla disposizione;

successivamente il Ministero delle Infrastrutture, anche in considerazione delle richieste della associazioni degli autotrasportatori, ha concesso una proroga sino al gennaio 2005 per ottemperare a tale disposizione;

le modalità di applicazione e le caratteristiche tecniche di tali bande sono state ampiamente concordate tra le parti ed il testo del decreto è stato predisposto dagli Uffici del Dipartimento Trasporti Terrestri già da alcuni mesi;

sono sempre più frequenti le notizie circa il numero di incidenti che vede coinvolti mezzi pesanti a causa della scarsa visibilità;

in data 2 dicembre 2003 ho presentato in merito l'interrogazione n. 4-08224 senza aver ottenuto risposta;

lo stesso Ministro Lunardi aveva pubblicamente dichiarato l'importanza di adottare tale misura tanto da volerne fare oggetto di discussione presso l'Unione Europea;

per quali ragioni il Ministro delle Infrastrutture non proceda all'emanazione

del decreto attuativo, anche per consentire alle categorie interessate di poter provvedere il prima possibile al rispetto della disposizione. (4-08861)

ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

nelle dogane interne venete operano circa 4.000 lavoratori, tra liberi professionisti, titolari d'impresa e dipendenti, soprattutto in regime di co.co.co., con mansioni di controllo, certificazione e autorizzazione del transito di merci in entrata e in uscita, a garanzia sia degli interessi e della tempistica di transito delle merci delle società e ditte importatrici/esportatrici, sia degli interessi fiscali ed economici dell'erario statale;

tali lavoratori, che fino al 1992 svolgevano la loro attività nelle dogane prevalentemente negli scambi comunitari, con l'istituzione, nel 1993, del mercato unico europeo hanno subito un primo ridimensionamento occupazionale che ha provocato una trasformazione delle imprese da grandi a piccole dimensioni, con una perdita di posti di lavoro e una diversificazione ulteriore delle figure professionali impiegate;

l'attività dopo il 1993 si è rivolta prevalentemente all'import/export con gli Stati dell'Est Europa garantendo, in questo modo, le presenze occupazionali, salvaguardando le complesse e alte professionalità impiegate;

questo fatto sta provocando un diffuso stato di incertezza per il futuro occupazionale di questi lavoratori e, allo stato attuale, si prevedono probabili perdite occupazionali con dispersione altrettanto grave di preziose professionalità acquisite;

il compito svolto da queste figure professionali è di estrema importanza in quanto attiene al controllo, alla certifica-

zione e alla garanzia della sicurezza e della qualità delle merci in uscita e in entrata nel nostro Paese, anche in funzione di protezione da sofisticazioni e operazioni illegali;

le richieste che la categoria sta portando avanti sono riassumibili in questi punti:

ricorso al prepensionamento per il personale che ha maturato i requisiti richiesti, accompagnato dalla garanzia di un ricongiungimento non oneroso delle carriere previdenziali (si tratta di figure che hanno avuto, sino ad ora, non per propria scelta ma per evoluzione della categoria, differenti gestioni previdenziali che possono essere cumulate solo a fronte di ingenti versamenti economici);

valorizzazione delle professionalità attraverso la ricollocazione in attività affini o compatibili con il mantenimento del valore professionale di questi lavoratori attraverso soluzioni che vanno ricercate all'interno dell'amministrazione pubblica e/o con convenzioni, accordi e qualsiasi altro strumento che permetta di svolgere compiti di certificazione di qualità delle merci in transito;

tali indicazioni della categoria sono state recepite da alcune proposte di legge, in particolare, dell'onorevole Bornacin AC 1758, dell'onorevole Illy AC 3737 e dell'onorevole Campa AC 3734 —:

se non ritenga doveroso intervenire per salvaguardare i livelli occupazionali di questi lavoratori e le funzioni svolte nel controllo e la certificazione delle merci in uscita e in entrata delle nostre frontiere considerato il vuoto che si verrebbe a creare in questo delicato settore;

quali iniziative intenda porre in essere per tutelare i lavoratori privati delle dogane per i quali si prospetta, a breve scadenza, una situazione di crisi occupazionale.

(4-08872)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

l'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 254, istituisce, in favore del personale della Polizia di Stato, il beneficio del buono pasto che si pone come alternativa all'utilizzo delle mense obbligatorie di servizio;

ciò in quanto numerosi dipendenti vengono impiegati in servizi esterni durante i quali non possono usufruire della mensa obbligatoria perché è loro vietato abbandonare il posto di servizio, sia esso fisso o mobile;

la norma, secondo l'interpretazione letterale, ha portata generale ed è quindi rivolta a tutti i dipendenti della Polizia di Stato senza distinzione alcuna;

tuttavia, secondo direttive emanate dall'Amministrazione dell'Interno, (circolare 750 CI/1664 del 13 giugno 2001) la predetta indennità viene riconosciuta pertanto in favore dei poliziotti in servizio di ordine pubblico e, invece, viene negata ai poliziotti in servizio scorta, pur svolgendo questi ultimi al pari, dei più fortunati colleghi, un servizio esterno che impedisce loro di utilizzare le mense obbligatorie che sono presenti presso quasi tutte le questure d'Italia;

risulta inoltre all'interrogante che la medesima indennità di buono pasto viene erogata in favore degli appartenenti all'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza che svolgono appunto servizio di scorta —:

se non ravvisi una disparità di trattamento tra appartenenti alle forze dell'ordine che, per le medesime mansioni, ricevano trattamenti diversi;

se non ritenga di adottare opportune iniziative normative atte a modificare la circolare citata nel senso di estendere an-