

Sky Italia, cercando, al contempo, di consegnare il decodificatore e la smart card all'ufficio della Sky service di zona, che però si rifiutò di prenderli in consegna in quanto non abilitato e non in possesso del modulo di reso;

da mesi, ormai, il signor Cugnasco, che si è trovato costretto a farsi assistere da un legale, sta cercando di risolvere il proprio contratto con la Sky Italia che continua a richiedere i pagamenti, ignorando tutto quanto viene ad essa comunicato tramite regolari raccomandate con ricevuta di ritorno;

le condizioni generali di abbonamento dovrebbero essere fornite agli utenti in condizioni di effettiva leggibilità, senza necessità di far ricorso, come accade adesso, ad una lente di ingrandimento —:

se sia a conoscenza di situazioni simili nell'intero territorio nazionale e della loro entità e se non ritenga di dover adottare iniziative normative volte a modificare il quadro legislativo vigente, secondo l'interrogante inadeguato a tutelare in modo effettivo le esigenze informative degli utenti. (4-10087)

* * *

DIFESA

Interrogazione a risposta scritta:

FOLENA. — *Al Ministro della difesa, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il generale Francesco Paolo Spagnuolo, comandante delle forze italiane in Iraq, in una intervista del 13 maggio pubblicata da *Repubblica* afferma, tra l'altro, che il comando militare italiano in Iraq ha comunicato agli uffici gerarchicamente superiori in Italia la grave situazione di maltrattamento dei reclusi nel carcere di Nassiriya dove, per stessa ammissione del Ministro della Difesa, ven-

gono portate le persone arrestate per reati comuni dal personale del contingente italiano in Irak —:

se le dichiarazioni del generale Spagnuolo corrispondano al vero e, nel caso, se le dichiarazioni rese dal Ministro della Difesa il 12 maggio alla Camera e al Senato siano compatibili con quanto affermato dal generale Spagnuolo;

se il Governo abbia mai avuto conoscenza del trattamento dei reclusi nel carcere di Nassiriya. (4-10078)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta in Commissione:

CENNAMO e SINISCALCHI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la disciplina delle Fondazioni bancarie prevede che queste ultime, pur dotate di piena autonomia statutaria e gestionale, operino tuttavia « in rapporto prevalente con il territorio » (articolo 2 del decreto legislativo 17 maggio 1999, n. 153) e che siano transitoriamente vigilate dal ministero dell'economia e delle finanze per quanto riguarda il « rispetto della legge e degli statuti » (articolo 10);

lo statuto della Compagnia di San Paolo prevede, all'articolo 3, che la stessa Compagnia persegue finalità di utilità sociale, allo scopo di favorire lo sviluppo civile, culturale ed economico, operando, fra l'altro, nel settore della ricerca scientifica;

la vigilanza sulle fondazioni ha per scopo la verifica, in particolare, dell'effettiva tutela degli interessi contemplati negli statuti (articolo 10, comma 2, del decreto legislativo 17 maggio 1999, n. 153);

la Compagnia di San Paolo è tuttora il maggiore azionista singolo (quota del 14.479 per cento) della banca conferitaria

San Paolo IMI S.p.A., che a sua volta controlla la San Paolo Banco di Napoli S.p.A., con i suoi 688 sportelli tutti nel Mezzogiorno, derivante dall'incorporazione del Banco di Napoli avvenuta alla fine del 2002. Inoltre, dei 1.430 sportelli diretti del San Paolo IMI, 46 sono in provincia di Napoli oltre a qualche altra decina sparsi nel Mezzogiorno;

non può quindi dubitarsi che, per la sua stessa storia, il gruppo bancario di cui la Compagnia di San Paolo è il principale azionista abbia fra i suoi primari « territori » Napoli e il Mezzogiorno;

malgrado ciò, è dei giorni scorsi l'accorato richiamo del rettore dell'Università Federico II di Napoli, Guido Trombetti, che ha denunciato come la Compagnia di San Paolo non intenda sostenere opere strutturali universitarie al di fuori del Piemonte, così che — ha aggiunto il preside della Facoltà di economia Massimo Marrelli — l'ateneo napoletano non può fruire di quel sostegno finanziario che le Fondazioni bancarie forniscono generosamente, oltre che a Torino, anche in altre grandi città fra cui Genova, Milano e Modena;

secondo gli interroganti, sono pienamente giustificate e condivisibili le prese di posizione dei vertici dell'Università Federico II di Napoli e le critiche verso la politica « settentrionalistica » della Compagnia di San Paolo che sembra voler ignorare le radici storiche ed economiche meridionali, e napoletane in particolare, di una parte significativa del gruppo bancario San Paolo —:

quali iniziative intenda adottare, nella sua qualità di organo di vigilanza sulle Fondazioni bancarie, per richiamare la Compagnia di San Paolo al rispetto della lettera e dello spirito del decreto legislativo 17 maggio 1999, n. 153, venendo equamente incontro alle giuste e documentate esigenze dell'ateneo di Napoli. (5-03238)

Interrogazione a risposta scritta:

CAMPA, ZANETTA, ROSSO, DANIELE GALLI e PANIZ. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

in occasione dell'Adunata nazionale degli Alpini, a Trieste, gli organizzatori hanno sollevato una polemica sul pagamento dei diritti Siae. L'episodio è servito a far conoscere che fino al 1997 gli italiani erano obbligati a pagare una tassa demaniale allo Stato per intonare le note dell'Inno di Mameli e che una legge ha posto fine a questa incredibile tassa. Nonostante il provvedimento abbia posto fine ad una imbarazzante e assurda situazione ribadendo finalmente che intonare l'Inno Nazionale è una delle espressioni più nobili per esaltare la propria identità nazionale, si sarebbero recentemente verificati altri casi in cui gli Alpini sarebbero stati costretti a pagare la tassa, nonostante fosse in vigore la legge che l'ha abrogata. L'assurdo episodio è stato pubblicato dal giornale dell'ANA *Carnia Alpina* e denunciato con interviste rilasciate a quotidiani del Nord-Est dal presidente della Sezione Carnia degli alpini col. Pietro Saldati;

ma un'altra presa di posizione assunta dal presidente della Sezione di Udine dell'ANA Roberto Toffoletti rende poco comprensibile l'atteggiamento della Siae. Il dirigente delle Penne Nere si è lamentato del fatto che le fanfare e i raduni degli Alpini siano costretti a pagare una somma forfettaria per l'elenco di brani musicali in cui appaiono non solo l'Inno di Mameli ma le canzoni che fanno parte dell'epopea alpina, alcune delle quali scritte da ignoti, altre da autori oltre 70 anni fa e perciò esenti dal pagamento dei diritti. È evidente che appare necessario un chiarimento di fondo non solo a beneficio degli Alpini, ma anche di tutte le Associazioni d'Arma, di organismi e di cittadini che intendano utilizzare brani della tradizione popolare e militare —:

se intenda assumere iniziative urgenti per consentire l'esecuzione, senza il pagamento dei diritti SIAE, del repertorio musicale legato alle più profonde radici

delle tradizioni delle nostre Forze Armate, in particolare degli Alpini, utilizzando, con un'interpretazione più estensiva possibile, i provvedimenti previsti dalle norme vigenti in materia di diritti d'autore.

(4-10084)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

l'allargamento dell'Unione europea avvenuto il primo maggio comporta per la Slovenia, Cipro e Malta la possibilità di eseguire trasporti di cabotaggio in tutto il territorio dell'Unione previo possesso unicamente di licenza comunitaria;

i dati statistici europei hanno fino ad oggi dimostrato che ci sono state percentuali irrilevanti di trasporto di cabotaggio sul totale dei trasporti nazionali eseguiti all'interno degli Stati membri, questo per un differenziale di costi che essendo molto modesto non ha reso interessante e conveniente politiche aggressive da parte di nessuno, differenziale che invece esiste con i nuovi Paesi aderenti;

tra i tre Paesi per i quali vige una liberalizzazione nell'operatività, preoccupa in particolare la concorrenza che potranno praticare i vettori sloveni, potendo sfruttare una maggiore competitività;

secondo recenti dati del Comitato albo dei trasportatori, per un tir sloveno il costo chilometrico è inferiore del 20,5 per cento rispetto a un collega italiano, così come un conducente sloveno costa il 33 per cento in meno di un collega italiano; in generale il costo chilometrico di eser-

cizio mette a raffronto un dato pari a 1,20 per Italia contro lo 0,99 per la Slovenia;

si evidenziano differenziali rilevanti anche nella normativa fiscale, in particolare le aliquote contributive per oneri sociali (Italia 33,78 per cento, Slovenia 15,90 per cento), le aliquote contributive per assicurazione infortuni (Italia 19,50 per cento, Slovenia 0,00 per cento), le aliquote fiscali per assicurazione veicoli (Italia 12,50 per cento, Slovenia 6,50 per cento), le aliquote accisa gasolio (Italia 47,2 per cento, Slovenia 38,1 per cento), le aliquote IRPEG (ordinaria Italia 36,00 per cento, ordinaria Slovenia 25,00 per cento), le aliquote IRAP (Italia 4,25 per cento, Slovenia 0,00 per cento);

la situazione potrebbe portare ad una grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali che coinvolgerebbe negativamente molte imprese di autotrasporto del Triveneto, provocando un impatto disastroso soprattutto sulle imprese più esposte geograficamente a tale fenomeno, prime fra tutte quelle del Friuli Venezia Giulia; inoltre per ora l'Unione europea ha concesso il via libera solo ai tre Paesi già citati, ma nell'arco di un quinquennio il cabotaggio libero sarà una realtà anche per gli altri 7 Paesi entranti, in cui i differenziali di costi sono ancora molto elevati con il resto dell'unione;

il Comitato centrale per l'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi insediato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva già formalizzato durante la Presidenza italiana dell'Unione europea la necessità di giungere ad una revisione del regolamento comunitario n. 3118/93 relativo al cabotaggio, prevedendo degli strumenti che evitino queste situazioni di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali, cosa che non è ancora avvenuta;

tra le iniziative legislative che l'Italia potrebbe adottare a tutela di un segmento importante dell'economia del Paese, suggerite anche dal mondo dell'artigianato e della cooperazione, mutuando politiche già