

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

attuata da Francia e Germania, ci potrebbe essere una leva fiscale volta a far pagare Iva e tasse alle imprese estere che fanno servizio di cabotaggio in Italia anche se non residenti, o un intervento che stabilisca il rilascio di « autorizzazioni a singhiozzo », alternando periodo di operatività con periodi di sosta obbligatoria, per consentire la verifica che tutti i parametri e le norme di sicurezza previste a livello comunitario vengano rispettate;

considerando che le situazioni evidenziate stanno già manifestandosi in tutta la loro gravità a solo 15 giorni dalla data di apertura del confine —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per intervenire urgentemente in relazione alla problematica evidenziata in premessa. (5-03232)

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

in data 17 marzo 2004 è stata costituita una società per azioni denominata « Rete Autostrade Mediterranee Società per Azioni », per brevità « RAM SpA », il cui capitale sociale è un milione di euro diviso in un milione di azioni del valore di un euro ciascuna, sottoscritte quanto a 950.000 azioni da « Sviluppo Italia SpA » e quanto a 50.000 azioni da « Sviluppo Italia Aree Produttive Società per Azioni »;

la società ha per oggetto le attività di promozione e sostegno all'attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato « Programma autostrade del mare » nel Piano generale trasporti, approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 gennaio 2001, e nelle successive modificazioni ed integrazioni;

l'oggetto della società, che può essere svolto direttamente e/o tramite società partecipate, comprende anche le seguenti attività:

a) elaborare il *master plan* dell'intervento e curarne, per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la

condivisione con le istituzioni pubbliche nazionali e locali interessate nonché con gli eventuali Stati *partner* coinvolti;

b) promuovere e favorire l'approvazione del programma e dei progetti a livello nazionale e per la parte necessaria, a livello comunitario, nonché la condivisione da parte degli operatori interessati, anche mediante il coinvolgimento delle loro realtà associative;

c) elaborare i progetti degli interventi, comprensivi delle analisi economico-finanziarie, e curarne l'attuazione anche assumendo le funzioni di concessionaria del Programma, di singoli interventi o di aree demaniali;

d) promuovere azione di *scouting* di potenziali *partner* e/o imprenditoriali delle attività previste dal programma, anche per la realizzazione di iniziative in *project financing*;

e) svolgere il ruolo di attuatore del programma e di « facilitatore di sistema », anche attraverso il coordinamento operativo di tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti;

f) promuovere l'innovazione e il trasferimento delle tecnologie, soprattutto informatiche, utili per l'implementazione, l'attuazione e la gestione del programma;

g) gestire risorse finanziarie private e pubbliche, nazionali e internazionali;

h) svolgere attività di assistenza, supporto e servizio alla progettazione e all'attuazione di piani, programmi e interventi promossi da enti pubblici e privati;

le attività sopra indicate potranno essere svolte dalla società in Italia ed all'estero, in proprio e/o per conto terzi, sia direttamente sia indirettamente, anche conferendo e/o assumendo rappresentanza, sia attraverso proprie partecipate anche consortili;

la società agirà quale struttura operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in tale qualità, potrà svol-

gere ogni altra attività connessa alla realizzazione del sistema integrato di servizi di trasporto di cui sopra;

spetta agli amministratori compiere tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale e così anche: compiere attività commerciali, industriali, finanziarie, mobiliari, assumere, sempre in via strumentale e non a scopo di collocamento, partecipazioni in altre società, enti ed imprese — nei limiti di quanto previsto dall'articolo 2361 del codice civile — aventi attività analoga, affine o connessa alla propria (con il tassativo divieto di esercitare comunque tale attività di assunzione di partecipazioni nei confronti del pubblico); contrarre mutui e ricorrere a forme di finanziamento e concedere le opportune garanzie mobiliari ed immobiliari, reali o personali, comprese le fideiussioni, a garanzia di obbligazioni proprie ovvero di società od imprese nelle quali abbia interesse o partecipazioni;

in ogni caso, è fatto espresso divieto di svolgere affari attinenti ad attività riservate in base alle leggi speciali;

il consiglio di amministrazione è composto dai signori: Tommaso Affinita, Fabio Gino Capocaccia, Massimo Caputi, Silvio Di Virgilio, Emanuele Grimaldi, Renato Marconi, Fabrizio Palenzona, Angelo Piazza, Amadio Selvi;

considerato che:

a) l'impiego dell'istituto della « società strumentale » di fatto espropria le pubbliche amministrazioni e gli enti istituzionalmente competenti delle attività ad esse costituzionalmente spettanti senza che siano neppure adeguatamente rappresentate nel capitale sociale e nel consiglio di amministrazione della predetta società;

b) la presenza nell'organo di governo della RAM SpA di persone rappresentative degli interessi degli utenti e/o realizzatori delle opere infrastrutturali insieme ad altre persone che, pur al vertice di organismi associativi, non possono rappresentare gli specifici interessi pubblici locali delle sedi in cui le opere dovranno essere rea-

lizzate e che inoltre in tal modo si legittima istituzionalmente la presenza di soggetti nell'organo decisionale che, per le loro caratteristiche, si trovano, secondo gli interroganti, in evidente conflitto di interesse rispetto al corretto perseguimento dell'interesse pubblico di cui la società si pone come « strumentale », confliggendo inoltre con i principi di trasparenza e terzietà della Pubblica amministrazione e con le norme comunitarie —:

quali iniziative intenda assumere per evitare il formarsi di strutture aventi lo scopo di migliorare il trasporto delle merci che pur autodefinendosi « strumentali », del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di fatto, secondo gli interroganti, confliggono con le norme costituzionali, con i principi di trasparenza e imparzialità della Pubblica amministrazione e presentano indubbi profili — negli organi di gestione — di conflitto di interesse.

(5-03233)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la Camera ha approvato, nella seduta del 20 novembre 2003, un ordine del giorno a prima firma dell'interrogante relativo al porto di Manfredonia nel quale si impegna il Governo « a verificare la possibilità di interventi tesi a trasformare il porto di Manfredonia in porto commerciale di primo livello, con i relativi interventi strutturali sia per quanto riguarda il porto stesso che per il sistema viario e ferroviario di collegamento con il territorio interessato dal contratto d'area »;

in sede di manovra di bilancio, è stata approvata l'istituzione dell'Autorità portuale del porto di Manfredonia;

sono state presentate nei giorni scorsi la relazione finale del professor Nicola Costantino, sulla base dell'incarico di consulenza ad egli affidato dal Ministero interrogato il 23 maggio 2002, e la relazione

tecnica sugli interventi necessari, su incarico del medesimo Ministero, curata dallo studio Vitone e associati di Bari; queste relazioni evidenziano una grave situazione statica del porto industriale di Manfredonia, talmente drammatica da indurre il comandante della capitaneria di porto a dichiarare che essa comprometterebbe il regolare svolgimento delle attività odierne del porto stesso; e configurano un intervento finanziario urgente di 50.000.000 di euro;

sono stati recentemente condannati alcuni degli imputati del processo relativo ai nastri trasportatori (cosiddetta inchiesta dei « Nastri d'oro »), realizzati lungo tutta la struttura portuale, ma mai collaudati, oggi non ancora in funzione e così soggetti ad un rapido deterioramento;

il contratto d'area di Manfredonia ha permesso l'installazione di numerose aziende nell'area, le quali — a partire dalla Manfredonia Vetro — hanno in gran parte bisogno di un porto efficiente in grado di permettere l'approvvigionamento di materie prime; tali aziende hanno creato circa 2000 nuovi posti di lavoro e le previsioni di espansione sono di circa altre 1000 unità anche in rapporto all'attuazione del 3° protocollo del contratto d'area —:

quale sia la posizione del Governo sullo sviluppo del porto di Manfredonia;

se intenda procedere con l'istituzione dell'Autorità del porto;

se consideri attendibili i rapporti menzionati in premessa;

nel caso, se il Governo intenda assicurare le risorse necessarie ai lavori urgenti indicati nelle relazioni richiamate in premessa. (4-10077)

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

l'esplosione della crisi dell'Alitalia è il segno di una crisi più vasta che coinvolge l'intero comparto del trasporto aereo italiano;

da alcuni anni è completamente assente una politica del trasporto aereo da parte del Governo;

i litigi tra Ministri e nel gruppo dirigente di Alitalia hanno paralizzato fino a qualche settimana fa qualsiasi ipotesi di intervento;

lunghi silenzi alternati a dichiarazioni contrastanti tra Regione Lombardia, Provincia e Comune di Milano sul sistema aeroportuale lombardo (in particolare sul ruolo di Malpensa e di Linate), nel contesto del sistema nazionale italiano (in particolare in relazione con l'aeroporto di Fiumicino) hanno aggravato la confusione sulla prospettiva industriale del sistema del trasporto aereo italiano e di Alitalia in particolare;

la scelta di Malpensa come grande HUB risale alle decisioni dell'Unione Europea sulle grandi reti transeuropee a metà degli anni 90;

è assolutamente urgente superare i ritardi nel completamento dei collegamenti e nell'infrastrutturazione dell'aeroporto —:

quali siano rispetto al piano industriale Alitalia, ma più in generale rispetto al rilancio dell'intero sistema del trasporto aereo, anche in vista di alleanze internazionali, le prospettive e gli interventi sugli HUB di Malpensa e Fiumicino e sulle società di gestione aeroportuali. (4-10090)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

RUSSO SPENA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nella mattinata del 4 maggio 2004, un centinaio di cittadini di Ariano Irpino (Avellino), presenti da due mesi con un