

dell'Enel Spa un operato non conforme allo spirito e alla lettera del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, citato, procedendo Enel alla perdita di controllo di Terna Spa, e, in caso affermativo quali provvedimenti urgenti intendano adottare per impedire che avvenga senza contratto alcuno la perdita di controllo di Terna medesima;

se non ritengano nel frattempo di attivarsi perché sia disposta la sospensione dell'efficacia di decisioni che, se attuate, a giudizio degli interroganti, vanificherebbero gli orientamenti e l'efficacia delle scelte già operate dal Parlamento, mettendo a rischio la sicurezza del sistema elettrico nazionale, degli utenti dello stesso e la bontà del processo di liberalizzazione nel settore energetico;

se non siano a conoscenza delle alternative, da più parti anche pubblicamente proposte, che consentano di conciliare le esigenze del bilancio dello Stato con quelle della sicurezza del sistema elettrico nazionale. (4-10111)

\* \* \*

### GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta scritta:*

NAN. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Savona, a seguito di un'assemblea alla quale ha partecipato un certo numero non esattamente definito di iscritti all'Albo degli Avvocati, ha proclamato l'astensione dalle udienze dal 13 aprile 2004 al 12 maggio 2004;

tale decisione è stata presa sul presupposto dell'esistenza di un « iter amministrativo » finalizzato ad accorpare la Sezione distaccata di Albenga del Tribunale di Savona al Tribunale di Imperia;

a seguito di quanto sopra, il Ministro di Giustizia ha inviato una lettera che

avrebbe dovuto definitivamente chiarire l'episodio scrivendo tra l'altro: « Le notizie allarmistiche recentemente apparse sulla stampa sono del tutto prive di fondamento »;

evidentemente, il contenuto della lettera non è stato ritenuto credibile in quanto l'astensione dalle udienze non solo non è stata sospesa, ma si è ritenuto di proseguirla sul presupposto dell'esistenza di un « fascicolo » pendente presso il Ministero di Giustizia che confermerebbe l'intenzione di accorpare la Sezione distaccata di Albenga al Tribunale di Imperia;

a questo punto, occorre capire se è stato commesso un errore da parte del Ministro oppure un errore da parte di chi ha riportato la notizia secondo la quale esisterebbe un « iter amministrativo » finalizzato all'accorpamento di Albenga ad Imperia, oppure ci si trova di fronte ad una strumentalizzazione politica posta in essere in occasione delle elezioni per la Provincia di Savona —:

si chiede di conoscere, con sollecitudine la verità. (4-10095)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza:*

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

da qualche settimana la compagnia aerea Airone utilizza con sempre maggiore frequenza aerei turchi della compagnia turca Pegasus da e per Alghero sui voli con riferimento Roma e Milano;

i predetti aerei appaiono vecchi e coi sedili addirittura laceri e consunti al

punto da sembrare, a giudizio dell'interrogante, addirittura più antiquati (ed è tutto dire!) degli aerei di proprietà Airone;

già altre volte lo scrivente ha denunciato lo stato precario degli aerei Airone la cui vita media è di ben 20 anni e che, quindi, non offrono garanzie di comodità e massima sicurezza —:

quali siano le ragioni per cui Airone utilizza da qualche tempo aerei ed equipaggi turchi su Alghero e non provvede invece, a rinnovare la propria flotta in modo da garantire al meglio la sicurezza e le comodità dei passeggeri.

(2-01202)

« Nuvoli ».

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

nell'ambito delle politiche finalizzate alla sicurezza stradale ed alla riduzione degli incidenti, attenzione particolare deve essere rivolta ai conducenti di mezzi pesanti;

in particolare è noto che i cosiddetti « colpi di sonno » costituiscono una delle cause più ricorrenti dei sinistri stradali;

i « colpi di sonno », peraltro, spesso derivano dal fatto che gli autisti sono costretti a guidare per 18-19 ore consecutive, a dispetto ed in violazione della normativa vigente che prevede un massimo di 9 ore;

se è vero che i camion, a bordo, hanno il disco che registra orari e movimenti, le imprese di autotrasporto meno responsabili aggirano l'ostacolo facendo partire due camion, ciascuno dei quali dispone di due dischi, il primo dei quali segna il percorso mentre il secondo sta fermo, come se l'autista riposasse;

a metà della tratta i due autisti si scambiano camion e dischi cosicché risulta

che le ore guidate sono nove mentre in realtà sono diciotto;

è evidente che, in qualunque parte della tratta i due camion siano fermati tutto appare regolare;

per ovviare a tale inconveniente non esiste altro sistema se non eseguire i controlli in azienda, ove sono portati ed ove sono custoditi i dischi, ma in realtà questo tipo di controllo è sporadico, ed anzi pressoché inesistente;

analogamente è possibile aggirare la norma che prevede il riposo obbligatorio di 45 ore dopo una settimana di lavoro con una dichiarazione dell'azienda con cui si attesta, in modo difforme dal vero, che l'autista è in realtà tornato due giorni prima;

il cumulo di ore lavorate consecutivamente e la mancanza di riposo settimanale intuitivamente rappresentano causa determinante degli incidenti stradali provocati dai cosiddetti « colpi di sonno » —:

se, al fine di rendere più efficace la campagna per la sicurezza stradale, non ritenga, di concerto con il Ministro dell'interno, di adottare le opportune iniziative tra quelle di propria competenza, affinché sia definito un piano di controlli esteso alle aziende per frustrare le numerose attività elusive poste in essere dalle imprese di autotrasporti meno serie per aggirare la normativa vigente. (3-03406)

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

l'articolo 116, comma 1-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), inserito dall'articolo 6 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, dispone che « per guidare un ciclomotore il minore di età che abbia compiuto 14 anni deve conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal com-

petente ufficio del dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di specifico corso con prova finale »;

il comma 13-*bis* del medesimo articolo 116 Codice della Strada prevede, quindi, che ove il minore, non munito di patente, guidi ciclomotori senza aver conseguito il certificato di idoneità, sia soggetto alla sanzione amministrativa da euro cinquecentosedici a euro duemilasessantacinque; tale infrazione importa altresì la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni (articolo 116, comma 17 Codice della Strada);

le sanzioni indicate dall'articolo 116, comma 13-*bis* dovranno applicarsi dal 1° luglio 2004 (articolo 7, comma 5 decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito nella legge 1° agosto 2003, n. 214);

i minori che aspirino a conseguire, entro il prossimo 1° luglio, il predetto certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori, dovrebbero aver seguito un apposito corso — organizzato presso le autoscuole ovvero, per gli studenti degli istituti di istruzione secondaria, anche all'interno delle scuole — sostenendo quindi un esame finale, svolto da un funzionario esaminatore del Dipartimento per i trasporti terrestri (affiancato, nel caso dei corsi organizzati presso le scuole secondarie, dall'operatore responsabile della gestione dei corsi: articolo 116, comma 11-*bis* Codice della Strada);

secondo quanto recentemente evidenziato dalla stampa, tuttavia, si sarebbero determinati ritardi, anche notevoli, nell'avvio dei corsi finalizzati al rilascio del predetto certificato di idoneità e comunque, entro l'ormai prossima scadenza del 1° luglio, non sarebbe possibile sottoporre all'esame finale tutti coloro che pure hanno regolarmente frequentato i corsi in questione;

i ritardi avrebbero riguardato, in particolare, i corsi organizzati presso le scuole secondarie, gratuiti per gli studenti fre-

quentanti e finanziati assegnando al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca il 7,5 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie (artt. 116, comma 11-*bis* e 208, comma 2 lettera c) Codice della Strada); tali fondi, tuttavia, non sarebbero tempestivamente pervenuti agli istituti scolastici coinvolti dal progetto di formazione;

alla data del 1° luglio 2004, dunque, con l'entrata in vigore del comma 13-*bis* dell'articolo 116 Codice della Strada, i minori che (non essendo muniti di patente) non fossero riusciti, per cause del tutto indipendenti dalla loro volontà, a sostenere con profitto l'esame finale per l'abilitazione alla guida dei ciclomotori, dovranno evitare di porsi alla guida di questi mezzi, pena l'applicazione delle severe sanzioni amministrative sopra meglio indicate;

la situazione che dovrebbe realizzarsi dal prossimo 1° luglio appare quindi ingiustamente penalizzante per i giovani che, durante la stagione estiva, per i propri spostamenti utilizzano in prevalenza i ciclomotori e che, magari, si sono effettivamente preoccupati di frequentare i corsi per ottenere nei termini il certificato di idoneità alla guida, non potendo però essere esaminati in tempo utile, a causa delle difficoltà pratiche e organizzative cui si è fatto riferimento;

neppure potrebbe ragionevolmente presumersi che gli stessi giovani, cui, fino alla data del 1° luglio 2004, è consentito condurre i ciclomotori senza necessità di alcun attestato di abilitazione, dopo tale data non siano idonei alla guida dei medesimi mezzi, solo perché non hanno potuto essere sottoposti alla prova finale dei corsi di cui all'articolo 116 Codice della Strada;

l'entrata in vigore delle norme in questione alla data del 1° luglio 2004, nonostante i ritardi evidenziati dalla stampa, rischia altresì di compromettere le

aspettative di profitto delle aziende del settore, che notoriamente realizzano gran parte del fatturato proprio durante la primavera e l'estate, in coincidenza con la chiusura dell'anno scolastico —:

quale sia lo stato d'attuazione delle disposizioni dettate all'articolo 116 del Codice della Strada, per l'organizzazione dei corsi e per lo svolgimento delle prove finali, in vista del rilascio del certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori da parte dei minori che abbiano compiuto i quattordici anni;

ove risultino confermati i ritardi denunciati dalla stampa, quali ne siano le cause e quali rimedi si siano adottati o si stiano elaborando;

in particolare, ove risulti accertata o probabile l'impossibilità di svolgere l'esame finale nei confronti di tutti gli aspiranti, entro la data del 1° luglio 2004, se non si ritenga opportuno promuovere l'urgente dilazione del termine in questione, almeno per quanti abbiano utilmente frequentato i corsi organizzati in vista del rilascio del predetto certificato di idoneità alla guida. (3-03407)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il 27 giugno 1997 l'Austria, la Bosnia-Herzegovina, la Croazia, l'Italia, le Repubbliche Ceca e Slovacca, la Slovenia e l'Ungheria, hanno firmato con l'organizzazione internazionale Eurocontrol: « l'Accordo relativo alla fornitura ed all'esercizio dei servizi e delle installazioni del traffico aereo da parte di Eurocontrol presso il centro di controllo dello spazio aereo superiore dei servizi del traffico aereo dell'Europa centrale (Central European Air Traffic Services — CEATS) »;

l'accordo, siglato dall'Italia, e che prevede la delega ad Eurocontrol/CEATS della fornitura dei servizi del traffico aereo in sorvolo, sopra livello di volo 290, non coinvolge tutto lo spazio aereo nazionale, come per gli altri sette paesi, ma circa un quarto dello spazio aereo italiano, oggi in gestione all'ENAV S.p.A. centro di controllo di Padova (nord-est Italia), con un volume di spazio aereo nazionale pari circa al 25 per cento della regione CEATS;

tale accordo entrerà in vigore quando cinque paesi contraenti su otto lo avranno ratificato;

ad oggi sono quattro gli Stati che lo hanno già fatto: l'Austria, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca e l'Ungheria;

nel maggio 2003 la Corte dei Conti ha esaminato il progetto CEATS, all'interno dell'esame economico dell'ENAV S.p.A., evidenziando esplicitamente l'estrema negatività del progetto per tutto il sistema del trasporto aereo italiano;

nel luglio 2003, a seguito di un'azione di sciopero nazionale proclamato dalle Organizzazioni Sindacali CGIL, CISL, UIL venne proposta del Ministro dei Trasporti, l'istituzione di un tavolo tecnico Sindacati ENAV le cui risultanze portarono ad evidenziare le fortissime perdite che tutto il sistema italiano del trasporto aereo avrebbe subito con l'avvio del progetto CEATS. Il documento fu presentato dai rappresentanti nazionali delle Organizzazioni Sindacali al Rappresentante del Ministro dei Trasporti;

nel frattempo è stata promossa ed approvata (in vigore da aprile 2004) dalla Commissione Europea una nuova legislazione (Single European Sky) che detta i principi e le linee tecnico-politiche di armonizzazione dei sistemi europei di gestione del traffico aereo alle quali il Progetto CEATS non si conformerebbe;

non si ha alcuna evidenza del meccanismo economico di tariffazione che Eurocontrol intenderà applicare nel CEATS e si rischia dunque di contribuire alla creazione di un centro di controllo che sarà il primo concorrente dei centri di controllo del traffico aereo italiani, generando conseguenze occupazionali negative nonché perdite economiche considerevoli;

i benefici di una prevedibile tariffazione ridotta nell'ambito CEATS, con conseguente spostamento di flussi di traffico, potrebbe dare, secondo gli interroganti, ricadute positive soprattutto alle compagnie aeree del nord Europa (Lufthansa, KLM, British Airways) e rilevarsi svantaggiosa per le compagnie italiane;

appare in sostanza che le spinte e le motivazioni apprezzabili che agli inizi degli anni '90 hanno sostenuto il programma CEATS stiano venendo meno, lasciando spazio a molti dubbi e incertezze, sia in termini economici che operativi del programma stesso. Infatti, a seguito delle decisioni della Commissione Europea circa la creazione del Sigle European Sky (progetto di cui si prevede il completamento entro il 2004) e che in tale nuovo contesto dovrebbero confluire esigenze e problematiche che riguardano l'area interessata al progetto CEATS —:

se il Ministro è a conoscenza dei fatti suesposti e in caso affermativo, quali iniziative intende assumere. (5-03243)

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

il 27 giugno 1997 l'Austria, la Bosnia-Herzegovina, la Croazia, l'Italia, le Repubbliche Ceca e Slovacca, la Slovenia e l'Ungheria, hanno firmato con l'organizzazione internazionale Eurocontrol: «l'Accordo relativo alla fornitura ed all'esercizio dei servizi e delle installazioni del traffico aereo da parte di Eurocontrol presso il centro di controllo dello spazio

aereo superiore dei servizi del traffico aereo dell'Europa centrale (*Central European Air Traffic Services-CEATS*) »;

l'accordo, siglato dall'Italia, e che prevede la delega ad Eurocontrol/CEATS della fornitura dei servizi del traffico aereo in sorvolo, sopra livello di volo 290, non coinvolge tutto lo spazio aereo nazionale, come per gli altri sette paesi, ma circa un quarto dello spazio aereo italiano, oggi in gestione all'ENAV Spa centro di controllo di Padova (nord-est Italia), con un volume di spazio aereo nazionale pari circa al 25 per cento della regione CEATS;

tale accordo entrerà in vigore quando cinque paesi contraenti su otto lo avranno ratificato;

ad oggi sono quattro gli Stati che lo hanno già fatto: l'Austria, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca e l'Ungheria;

nel maggio 2003 la Corte dei conti ha esaminato il progetto CEATS, all'interno dell'esame economico dell'ENAV Spa, evidenziando esplicitamente l'estrema negatività del progetto per tutto il sistema del trasporto aereo italiano;

nel luglio 2003, a seguito di un'azione di sciopero nazionale proclamato dalle organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL venne proposta dal Ministro dei Trasporti, l'istituzione di un tavolo tecnico sindacati ENAV le cui risultanze portarono ad evidenziare le fortissime perdite che tutto il sistema italiano del trasporto aereo avrebbe subito con l'avvio del progetto CEATS. Il documento fu presentato dai rappresentanti nazionali delle organizzazioni sindacali al rappresentante del Ministro dei Trasporti;

nel frattempo è stata promossa ed approvata (in vigore da aprile 2004) dalla Commissione europea una nuova legislazione (*Single European Sky*) che detta i principi e le linee tecnico-politiche di armonizzazione dei sistemi europei di gestione del traffico aereo alle quali il Progetto CEATS non si conformerebbe;

non si ha alcuna evidenza del meccanismo economico di tariffazione che Eurocontrol intenderà applicare nel CEATS e si rischia dunque di contribuire alla creazione di un centro di controllo che sarà il primo concorrente dei centri di controllo del traffico aereo italiani, generando conseguenze occupazionali negative nonché perdite economiche considerevoli;

i benefici di una prevedibile tariffazione ridotta nell'ambito CEATS, con conseguente spostamento di flussi di traffico, potrebbe dare, secondo gli interroganti, ricadute positive soprattutto alle compagnie aeree del nord Europa (Lufthansa, KLM, British Airways) e rilevarsi svantaggiosa per le compagnie italiane;

appare in sostanza che le spinte e le motivazioni apprezzabili che agli inizi degli anni '90 hanno sostenuto il programma CEATS stiano venendo meno, lasciando spazio a molti dubbi e incertezze, sia in termini economici che operativi del programma stesso. Infatti, a seguito delle decisioni della Commissione europea circa la creazione del *Sigle European Sky* (progetto di cui si prevede il completamento entro il 2004) e che in tale nuovo contesto dovrebbero confluire esigenze e problematiche che riguardano l'area interessata al progetto CEATS —:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti suesposti e quali iniziative intenda assumere. (5-03244)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

D'AGRÒ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

le Federazioni AISA Confesercenti, FEGICA Cisl e ANISA Confcommercio, che rappresentano i gestori degli impianti autostradali di distribuzione carburanti, hanno in corso da oltre due anni una vertenza che le vede contrapposte ad ANAS ed alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), che è il principale gestore

di tratte autostradali, detenendo il controllo, diretto o indiretto, di quasi il 70 per cento del chilometraggio autostradale italiano;

la vertenza ha come oggetto i meccanismi con i quali ASPI ha proceduto e sta procedendo ai rinnovi degli affidamenti dei servizi oil (carbolubrificanti) e non oil (market e ristoro) prestati presso le aree autostradali;

la decisione del concessionario di procedere ai rinnovi sulla base di procedure ad evidenza pubblica trae origine dalla II Convenzione aggiuntiva del 29 marzo 1999, intervenuta tra ANAS (nella veste di concedente) e Società Autostrade S.p.A. (nella veste di concessionaria) che ha modificato, poco prima che fosse formalizzato il passaggio del pacchetto azionario di controllo di ASPI a privati, la convenzione originaria stipulata tra i medesimi soggetti il 4 agosto 1997 in pieno regime pubblicistico;

la Sezione II del Consiglio di Stato con delibera n. 547/99 ha avuto modo di rilevare come i nuovi criteri previsti implicano degli « oneri aggiuntivi pregiudizievoli all'economicità dell'azione del concessionario, che non soddisfano alcun particolare interesse pubblico del concedente, in proposito sufficientemente tutelato dalla precedente previsione, che richiedeva che le concessioni dovessero avvenire sulla base dei prezzi correnti di mercato »;

non appare altresì trovare adeguato fondamento la tesi secondo la quale le nuove assegnazioni dovessero necessariamente avvenire attraverso gare sulla scorta di prescrizioni cogenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, dal momento che essa ha più volte specificato come le procedure competitive fossero « confinate » alle attività cosiddette non oil, escludendo a priori l'estensione di tale obbligo all'attività di distribuzione carburanti, classificata dalla vigente normativa come servizio pubblico e quindi assoggettata a concessione;

al rispetto di tale prescrizione l'Antitrust ha collegato il suo assenso all'ope-

razione di concentrazione Edizione Holding/Società Autostrade (delibere n. 8090/2000 e 9928/2001), tenuto conto che Edizione Holding deteneva e tuttora detiene il controllo del pacchetto azionario anche di Autogrill S.p.A., che a sua volta possedeva la subconcessione di oltre il 72 per cento dei punti di ristoro presenti in autostrada che registrano oltre l'83 per cento del fatturato;

i servizi oggetto di affidamento, così come la gestione complessiva dei tratti autostradali, traggono origine da una concessione stradale e, proprio in funzione di questo, le attività esercitate collegate rivestono carattere di servizio pubblico;

i gestori contestano sia il modello che caratterizza il rinnovo degli affidamenti, sia gli effetti che da questo ne derivano: il meccanismo costruito da ASPI, ed affidato alla realizzazione dei diversi *advisor* che avrebbero dovuto garantire la terzietà, costringerebbe di fatto i gestori, pena la loro espulsione dal settore, ad assumersi un sistema esoso ed arbitrario di oneri ed obbligazioni al momento di partecipare alla procedura di evidenza pubblica;

in tal modo non solo sarebbe annullato il rischio di impresa dei concorrenti all'affidamento, ma lo stesso affidamento, secondo l'interrogante, avverrebbe in piena violazione delle norme poste dal legislatore a tutela del servizio di distribuzione carburanti (legge n. 1034 del 1970 e decreto del Presidente della Repubblica n. 1269 del 1971 che disciplina i rapporti tra gestori e titolari degli impianti);

una prima conseguenza di tale imposizione è che si realizzerebbe in concreto fra concessionario (ASPI) e affidatario (compagnie petrolifere) un vero e proprio accordo a danno di terzi, attraverso il trasferimento di oneri ed obbligazioni di cui i gestori non sono a conoscenza, essendo i documenti di gara secretati, ma che devono accettare pena la fuoriuscita dal sistema;

tra le obbligazioni a cui il gestore sarebbe costretto a sottostare ci sarebbe il

divieto di esercitare la vendita di prodotti diversi dai carburanti, in particolare degli alimenti da asporto e della somministrazione, se non esplicitamente definiti nella richiesta di offerta vincolante da ASPI, affermando con ciò che la piena applicabilità delle leggi n. 496 del 1999 e n. 57 del 2001 trova un limite nelle autostrade e disattendendo le prescrizioni imposte dall'Antitrust circa la fine di « esclusiva di area » recepite da disciplinare e convenzione del 1996 tra Autostrade per l'Italia ed Autogrill;

resta da comprendere quanto la scelta operata dall'*advisor*, cui ASPI ha fornito la committenza, di mettere a gara le attività oil (non obbligate a seguire una procedura competitiva) unitamente a quelle non oil (vincolate a seguire una procedura ad evidenza pubblica perché facenti capo allo stesso gruppo industriale) avesse come obiettivo quello di salvaguardare gli interessi di Autogrill S.p.A. (riconducibile ad Edizioni Holding) oppure si sia trattato di una fortuita coincidenza;

queste procedure definite dall'*advisor* obbligano comunque i concorrenti a ricercare un partner senza il quale non sarebbe possibile concorrere all'assegnazione congiunta dei servizi oil e non oil insistenti sulla medesima area posta a gara;

tale situazione ha generato un notevole contenzioso sui meccanismi di affidamento e sul sistema di attribuzione dei punteggi per cui l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un procedimento per « inottemperanza alle delibere dell'Autorità » (procedimento n. 13050/04);

il meccanismo voluto da ASPI, pur mantenendo notevoli componenti di discrezionalità nelle valutazioni, manca l'obiettivo di contenere i prezzi al pubblico dei carburanti: i rinnovi dei servizi oil hanno infatti prodotto un incremento delle *royalties* sui carburanti incassate da concessionario che arriva fino a quintuplicare il valore precedente;

risulta evidente che un tale incremento non può non influire sulla forma-

zione del prezzo al pubblico dei carburanti, anche se resta da chiarire se le compagnie petrolifere decideranno di trasferire questo ulteriore onere solo sui prezzi praticati in autostrada o se dovranno spalmare i maggiori costi anche sulla rete ordinaria, sulla base della richiesta di ASPI, prevista esplicitamente nella convenzione di servizio, di uniformare i prezzi praticati in autostrada a quelli della rete cittadina, realizzando così il paradosso che anche l'utente che per scelta o mancanza di necessità evita di percorrere le autostrade italiane paghi comunque, in quota parte, le *royalties* pretese da ASPI;

sulla promiscuità degli interessi facenti capo al concessionario e al gruppo industriale è intervenuta la stessa Antitrust che ha aperto un istruttoria nei confronti di ASPI, Autogrill e KPMG, in qualità di *advisor* scelto da ASPI, proprio in relazione alla gestione di meccanismi di gara per gli affidamenti dei servizi autostradali —:

se non si intenda chiarire i termini della questione esposta ed eventuali responsabilità fornendo chiarimenti in ordine alla sussistenza dei requisiti minimi che il Concessionario deve possedere e ai meccanismi di rinnovo degli affidamenti dei servizi presso le aree autostradali, affinché si realizzi un'equa temperanza tra gli interessi dei privati e quelli della collettività. (4-10101)

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

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato, in data 27 dicembre 2001, un decreto relativo ad un programma sperimentale di edilizia residenziale pubblica, denominato «Alloggi in affitto per gli anziani degli anni 2000»;

tale decreto, finalizzato alla realizzazione ed al recupero di alloggi attrezzati da concedere in locazione permanente ad utenti ultrasessantacinquenni, prevede che

le regioni, entro sessanta giorni, trasmettano alla Direzione Generale delle aree urbane e dell'edilizia residenziale non più di dieci domande tra quelle presentate dai comuni entro 240 giorni dopo la pubblicazione del decreto;

una Commissione, nominata con decreto ministeriale, provvede alla valutazione delle proposte nei 45 giorni successivi alla scadenza del termine sopra riportato, e seleziona almeno una proposta per ciascuna regione, procedendo alla scelta definitiva dei proponenti con quali sottoscrivere i protocolli d'intesa;

i risultati della selezione, effettuata dalla Commissione, saranno resi esecutivi tramite decreto ministeriale;

la Regione Veneto ha selezionato dieci domande e le ha inviate alla Direzione Generale del Ministero nel luglio del 2003;

risulta che la Commissione appositamente nominata, abbia provveduto, diversi mesi fa, alla valutazione delle proposte e che abbia formulato una graduatoria, ma ad oggi, non se ne conoscono gli esiti e non è ancora stato emesso il Decreto per rendere esecutivi i risultati —:

se ritenga possibile far conoscere le motivazioni di questo ritardo. (4-10103)

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

i cittadini extracomunitari presenti regolarmente nel nostro Paese sono ormai oltre i 2 milioni. Una delle loro priorità è il conseguimento della nostra patente di guida. Le difficoltà di apprendimento per questi cittadini stranieri sono evidenti, essendo il nostro codice stradale scritto in italiano, spesso in maniera di difficile comprensione anche per i cittadini italiani;

risulta all'interrogante che da tempo il Ministero stia predisponendo dei quiz scritti in altre lingue, che consentiranno

una più trasparente ed approfondita valutazione da parte degli esaminatori impegnati negli esami di teoria. Inoltre gli esaminatori, già carenti negli organici delle sedi periferiche, potrebbero passare dagli attuali esami orali che richiedono un'ora di tempo per soli 3-4 esami ai circa 25-30 che i quiz permetteranno. Trarrebbe vantaggio anche la trasparenza degli esami stessi in quanto esistono a tutt'oggi strani fenomeni migratori di cittadini extracomunitari che si recano fuori della provincia di residenza per conseguire la patente di guida —:

a che punto siano i lavori preparatori per passare dagli esami di teoria orali a quelli a quiz in lingua. (4-10105)

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

nel mese di maggio 2004 è stato distribuito nelle stazioni ferroviarie della provincia di Cremona un volantino di propaganda elettorale della «Lista civica provinciale — Ambiente, Territorio, Società» e del «Candidato presidente Ennio Corradi»;

il suddetto volantino intitolato «né centrodestra né centrosinistra due facce della stessa medaglia» contiene il seguente invito ai cittadini «Sabato 15 maggio e domenica 16 maggio 2004 — tutti sul treno a vapore. Da Cremona a Crema, a Pizzighettone, a Piadena, a Casalmaggiore» e riporta gli orari di partenza e di sosta nelle varie stazioni;

il suddetto volantino di propaganda elettorale termina, quasi fosse una firma, con il logo di Trenitalia e con la frase «Si ringraziano per la collaborazione RFI e trenitalia — Direzione Regionale Lombardia» —:

se effettivamente sia stata concessa da Trenitalia l'autorizzazione all'utilizzo del logo per la distribuzione del volantino in questione e, in caso affermativo, quali iniziative intenda adottare nei confronti di

Trenitalia, Azienda del Ministero del tesoro, per aver elaborato in modo diretto e, secondo l'interrogante, irresponsabile in una competizione elettorale, permettendo l'utilizzo del suo logo, quasi fosse una firma, in un volantino di propaganda politica e dando luogo ad un comportamento gravissimo, mai avvenuto nel nostro paese. (4-10109)

\* \* \*

### INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

*Interrogazione a risposta scritta:*

**MAGNOLFI, LABATE, PANATTONI e FOLENA.** — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

lo sviluppo della democrazia digitale richiede, come indispensabile corollario, che l'accessibilità ai contenuti e ai servizi su Internet si affermi come un diritto universale per tutti i cittadini;

la legge per favorire l'accesso dei soggetti disabili agli strumenti informatici (legge n. 4 del 2004) è stata approvata il 9 gennaio 2004 e pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* il 17 gennaio 2004;

tale provvedimento, denominato «legge Stanca» in una recente pubblicazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, è il frutto dell'iniziativa parlamentare e del contributo costruttivo di molti gruppi politici, anche dell'opposizione;

all'articolo 10 il testo afferma che «entro 90 giorni» dalla data di entrata in vigore della legge deve essere emanato il regolamento per dettare i criteri e i principi operativi ed organizzativi per l'accessibilità;

all'articolo 11 il testo afferma che «entro 120 giorni» dalla data di entrata in vigore della legge deve essere approvato un decreto ministeriale contenente le linee