

la società SLM Spa si è trovata in profonda crisi quando non le sono stati rinnovati i fidi, in quanto la citata banca ha deciso di revocare le linee di credito in scadenza a maggio non accettando la proposta da parte della società SLM Spa di rientrare dal fido in forma concordata ma richiedendo restituzione in tempi brevissimi pena il passaggio a contenzioso immediato —:

se abbia notizia dell'esistenza di casi come quelli avvenuti in relazione al mancato rinnovo del fido alla società SLM spa riscontrabili per altre piccole e medie imprese;

se il Governo non intenda adottare iniziative affinché, in un periodo di crisi finanziaria internazionale con pesanti risvolti anche sulle piccole e medie imprese italiane, siano verificati gli effetti delle azioni legislative e finanziarie, in particolare quelle previste dall'articolo 12 del decreto anticrisi, a sostegno delle imprese, avviate dal Governo e che dovrebbero essere messe in atto dagli istituti di credito. (4-03103)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

recenti notizie di stampa hanno dato risalto alla eventualità che una circolare del Consiglio Superiore della Magistratura sull'organizzazione dell'ufficio del Pubblico Ministero possa prevedere limitazioni ai poteri attribuiti dalla legge ai capi delle procure ovvero imporre l'obbligo di motivazione non soltanto in sede di revoca degli affari ai sostituti, come previsto dall'articolo 2 del decreto legislativo 20 febbraio 2006 n. 106, ma anche al momento dell'assegnazione del procedimento ad uno

o più magistrati appartenenti all'ufficio (*Il Sole 24 ore*, 8 maggio 2009, pag. 35) —:

se, ferma restando l'autonomia del Consiglio Superiore della Magistratura, siano allo studio iniziative normative volte a specificare ulteriormente la disciplina in materia di assegnazione di procedimenti ai magistrati appartenenti alle procure.

(5-01450)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

siamo ormai vicinissimi alla stagione estiva che porterà certamente ad un notevole aumento dei transito veicolare lungo le principali arterie calabresi; i lavori in corso per due lunghissimi tratti sull'Autostrada A3, tra Cosenza e Reggio Calabria, consentono la transitabilità solo su una corsia, con continui scambi di carreggiata: sono 20 i km di interruzioni legati a diverse emergenze, circa 50 i km interessati ai lavori di ammodernamento;

già da ora le code di automobili in transito si fanno sempre più lunghe e notevoli sono i tempi di percorrenza;

lo scorso anno l'Anas ha affrontato con un piano ben riuscito l'emergenza legata al grande flusso dei veicoli durante la stagione estiva;

per quanto poi riguarda la percorribilità delle altre importanti arterie statali (la 107 silana-crotonese, la 106 jonica, la 18 del Tirreno e altre ancora), risulta in gran ritardo ogni intervento dell'Anas necessario a ripristinare la regolarità nella percorrenza ordinaria e la sicurezza dei veicoli che percorrono le importanti arterie. Anche queste strade saranno presto interessate all'aumento dei traffico veicolare legato all'imminente stagione estiva —:

se il Governo sia a conoscenza delle gravi condizioni in cui versa il tratto

calabrese dell'A3, interessato a lavori di ammodernamento che rendono impossibile la normale percorribilità dell'autostrada;

se sia stato previsto e finanziato un Piano di emergenza del V Macro Lotto (già « Piano De Sena », finanziato in passato dal dipartimento di Protezione civile) che garantisca la regolare transitabilità nei tratti interessati ai lavori e la sicurezza degli automobilisti;

se sia stato previsto un piano di gestione per l'esodo estivo per l'intero tratto dell'A3, con misure di sicurezza, con l'individuazione di percorsi alternativi a disposizione degli automobilisti in transito;

se, per quanto riguardano gli interventi sulle statali 106, 107, 18 e altre di pari importanza, il governo abbia messo a disposizione dell'Anas le risorse finanziarie necessarie per gli interventi ordinari e straordinari, per la messa in sicurezza delle arterie, per il ripristino del manto stradale danneggiato in più punti, per il ripristino dell'illuminazione nelle gallerie (che a tuttora, sulla 107 Paola-Cosenza-Sila risultano quasi tutte al buio con gravi rischi per gli automobilisti in transito) e di quant'altro necessario per rendere sicure le suddette arterie;

se l'Anas sia stata messa in condizione di affrontare al meglio il lavoro di pronto intervento e sorveglianza sulle strade di sua competenza e se il personale necessario per gli interventi ordinari e straordinari sia stato messo a disposizione di Anas. (5-01446)

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

con precedente interrogazione a risposta in Commissione lo scrivente evidenziava che:

la società Autostrade S.p.A. è concessionaria della gestione della rete auto-

stradale, ivi compresa la tratta Napoli-Pompei-Salerno è dell'autostrada A3 SA-RC;

di recente, ai fini di agevolare il pagamento del pedaggio da parte degli utenti è stato introdotto il sistema del cosiddetto « prepagato », mediante utilizzo di apposita apparecchiatura rilevatrice ricaricabile telepass;

a carico degli utenti è previsto il pagamento di un importo *una tantum* di 50 euro per la dotazione dell'apparecchiatura a titolo di comodato all'utente, nonché, in fase di ricarica del telepass è prevista l'applicazione a carico dell'utente di una tassa fissa pari ad 1 euro per ogni ricarica effettuata, pari ad euro 25 o suoi multipli;

tali tasse fisse sono per l'interrogante palesemente contrarie a principi di corretta gestione tariffaria, fondati sulla stretta corrispondenza fra tariffa e servizio ottenuto, come affermato ripetutamente dalle autorità regolatrici del mercato in ambito nazionale ed europeo;

analoga tassa fissa è stata abolita dal legislatore (decreto Bersani) per quanto riferito alla ricarica dei cellulari per la telefonia mobile;

numerose associazioni di tutela dei consumatori ed amministrazioni locali, a partire dai comuni con maggior numero di residenti fruitori della tratta in esame, come il comune di Cava de' Tirreni, hanno vivamente censurato la previsione di dette tasse fisse, ancor più deprecabili in quanto introdotte da società a capitale pubblico, concessionaria dello Stato per la gestione di un servizio pubblico e concludeva nel chiedere all'on. Ministro delle infrastrutture e dei trasporti se e quali iniziative intendesse assumere nei confronti della società concessionaria Autostrade S.p.A., volte alla pronta abolizione della tassa fissa di dotazione e di ricarica dei telepass, utilizzati per il pagamento del pedaggio sulle tratte autostradali ed equiparate, ove risulta istituita tale modalità di pagamento da parte degli automobilisti utenti;

nella seduta del 15 gennaio 2009, in IX Commissione Trasporti, il sottosegretario di Stato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Giuseppe Maria Reina, forniva risposte parziali all'interrogazione, delle quali lo scrivente si dichiarava insoddisfatto;

in tale occasione, tuttavia, venivano anche comunicate iniziative della società concessionaria volte ad agevolare i rapporti con gli utenti in ordine alla suddetta problematica —:

allo stato, alcun concreto intervento risulta effettivamente attivato;

posta tale inattività, se non ritenga di assumere le necessarie iniziative nei confronti della società concessionaria Autostrade S.p.A., volte alla pronta abolizione della tassa fissa di dotazione e di ricarica dei telepass, utilizzati per il pagamento del pedaggio sulle tratte autostradali ed equiparate, ove risulta istituita tale modalità di pagamento da parte degli automobilisti utenti. (5-01447)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'Unatras a nome dell'autotrasporto italiano ha raggiunto un'intesa con il Governo nel giugno 2008;

ad oggi parte di quell'accordo non è stata attuata, nonostante in questi mesi sia stata sollecitata più volte l'emanazione di provvedimenti adeguati, provvedimenti cioè che consentissero sia l'impiego delle risorse stanziato sia la corretta applicazione delle norme che lo stesso Parlamento ha varato per consentire un più sicuro e corretto esercizio dell'attività dell'impresa di autotrasporto;

lo stato di grave difficoltà in cui si trovano le aziende del settore, anche a causa dei continui rinvii delle decisioni, rende necessario avviare un'ampia fase di consultazione con le imprese;

le associazioni di categoria avanzano cinque richieste, che non comportano oneri aggiuntivi a carico dello Stato;

tra le richieste *in primis* vi sarebbero quelle di impiegare le risorse già stanziato con la legge 162/2008 e con la finanziaria 2009, prevedere per almeno 6 mesi la sospensione dei versamenti Inps delle imprese e dei lavoratori e lo slittamento del pagamento dei canoni di *leasing* dei veicoli industriali seguendo le modalità già previste per il pagamento delle rate di mutuo ad uso abitazione;

le associazioni di categoria chiedono inoltre di emanare un provvedimento urgente per consentire una corretta applicazione dell'art 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008 e di rivedere la politica dei divieti di circolazione;

è stata avanzata la richiesta di intervento da parte della Presidenza del Consiglio motivata dalla necessità di assicurare un coordinamento tra i diversi ministeri competenti a decidere sulle richieste avanzate —:

se il Ministro non intenda intervenire rapidamente sia rendendo spendibili le risorse stanziato sia convocando un tavolo con tutte le componenti del settore al fine di coordinare al meglio gli sforzi al fine di sostenere un settore vitale nell'economia del Paese. (4-03087)

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

da anni si discute dell'ammodernamento della strada statale Salaria nel territorio della Provincia di Ascoli Piceno, tra Acquasanta Terme ed Arquata del Tronto;

l'ANAS e la Provincia di Ascoli Piceno hanno realizzato la progettazione di due distinti lotti: il primo riguarda l'ammodernamento della strada statale Salaria da Trisungo ad Acquasanta Terme, per il quale l'ANAS ha già redatto il progetto, ne

ha finanziato la realizzazione ed entro il primo semestre del 2009 dovrebbe avviare la gara d'appalto;

con un costo preventivato di 106,00 milioni di euro, il progetto prevede l'adeguamento della Salaria nel tratto compreso tra l'abitato di Trisungo (Km. 151+000) e l'esistente galleria « Valgarizia » (Km. 153+780). Lo stralcio, della lunghezza complessiva di 2.602,46 metri, si sviluppa in variante e quasi interamente in galleria, lasciando inalterata la percorribilità dell'attuale tratto della strada statale 4 « Salaria », che diventerà ad uso esclusivamente locale;

il 17 maggio 2009 nelle pagine regionali de *Il Messaggero* il Presidente della Giunta Regionale delle Marche, Spacca, ha dichiarato che con molta probabilità i 106 milioni di euro previsti per l'ammodernamento in questione verranno dirottati dal Governo per far fronte ai danni provocati dal terremoto del 6 aprile 2009 in Abruzzo —:

quale sia lo stato di attuazione delle iniziative espone in premessa, se sia corrispondente al vero il definanziamento del progetto di ammodernamento della strada statale Salaria da Trisungo ad Acquasanta Terme. (4-03090)

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

a causa dell'erronea applicazione della normativa del T.u.l.p.s. in materia di guardie particolari, istituti di vigilanza e investigazione privata, gli amministratori ed i dipendenti di alcune imprese di spedizioni internazionali, esercenti l'attività di trasporto prevalentemente nel settore merceologico dei beni di lusso, sono stati di recente assoggettati alle gravose sanzioni penali di cui all'articolo 140 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza per aver trasportato, senza la licenza di guardia giurata, beni di valore

(oreficeria, pietre preziose, orologi, penne, accessori di moda eccetera);

i soggetti che hanno subito le sanzioni di cui sopra hanno riposto legittimo affidamento nei principi comunitari di libera concorrenza e libera circolazione di merci e servizi, i quali assurgono a principi fondamentali del nostro ordinamento che non possono subire deroghe tali da svilirne totalmente la *ratio*;

un'eventuale estensione della disciplina del T.u.l.p. a tutti i beni di valore economicamente rilevante, la quale è stata già oggetto di numerose procedure d'infrazione e di una sentenza di condanna dello Stato italiano da parte della Corte di giustizia delle Comunità europee (CGE, causa C 465/65, sentenza del 13 dicembre 2007), amplierebbe il campo applicativo di tale disciplina e, conseguentemente, restringerebbe il novero delle imprese abilitate ad operare in uno sconfinato settore economico, con il rischio di creare posizioni dominanti collettive che possono facilmente sfociare nell'abuso di cui all'articolo 3 della legge n. 287 del 1990;

al riguardo, il Capo della Polizia con il « Regolamento dei servizi di trasporto valori », Direttiva prot. n. 559/C.26111.10089.D(7)2, del 21 giugno 2000, aveva opportunamente chiarito — con una visione lungimirante dei possibili effetti discorsivi derivanti da un'erronea applicazione della normativa — che il campo di applicazione del regolamento del T.u.l.p.s. in merito al « trasporto valori » per mezzo di guardie giurate dovesse essere ristretto al trasporto di denaro, affermando quanto segue: « le indicazioni che seguono prendono in considerazione principalmente, se non esclusivamente, quella particolare tipologia di vigilanza privata che va sotto il nome di "trasporto di valori" che deve essere inteso esclusivamente come il trasferimento di somme di denaro da un luogo all'altro, effettuato da un istituto di vigilanza privata, svolto con veicoli appositamente allestiti e con a bordo una o più guardie particolari giurate dipendenti (...) »;

le varie Questure territorialmente competenti, alle quali era attribuito, dalla sopra citata direttiva, il compito di rielaborare i rispettivi regolamenti « in modo da uniformare le disposizioni in materia nelle diverse zone del territorio nazionale », hanno disatteso — e continuano a disattendere — le disposizioni impartite dal Capo della Polizia, estendendo inopinatamente la disciplina del « trasporto valori » ad ogni tipo di trasporto che includesse beni di valore (ivi compresi oreficeria, pietre preziose, orologi, penne, accessori di moda eccetera);

l'entrata in vigore dell'articolo 256-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 4 agosto 2008, n. 153 — recante modifiche al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 per l'esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza in materia di guardie particolari, istituti di vigilanza e investigazione privata — anziché risolvere la suesposta questione ha totalmente contraddetto quanto previsto dal precedente Capo della Polizia, affidando di fatto il monopolio del mercato dei trasporti di beni valore agli istituti di vigilanza privata;

la citata disposizione prevede, invero, che « Rientrano, in particolare, nei servizi di sicurezza complementare, da svolgersi a mezzo di guardie particolari giurate (...) la custodia, il trasporto e la scorta del contante o di altri beni o titoli di valore; nonché la vigilanza nei luoghi in cui vi è maneggio di somme rilevanti o di altri titoli o beni di valore rilevante appartenenti a terzi »;

avverso tale modifica della corretta interpretazione del T.u.l.p.s. è stato presentato ricorso al TAR del Lazio (r.g.n. 11936/2008); ricorso ancora da decidere nel merito e rispetto al quale l'eventuale soccombenza dell'Amministrazione comporterebbe il configurarsi di un grave danno all'erario;

a seguito di un'interpretazione eccessivamente estensiva della disposizione re-

golamentare di cui sopra — già adottata da parte di talune Questure nel vigore della precedente disciplina — l'applicazione delle normativa *de qua* potrebbe essere estesa a qualsiasi « bene di valore »;

una siffatta interpretazione potrebbe obbligare ogni impresa che si occupa del trasporto e della spedizione di beni particolare valore a munirsi della licenza prevista per gli istituti di vigilanza o a servirsi necessariamente della vigilanza di essi per l'espletamento dell'attività di trasporto di tali beni;

ciò comporterebbe una duplice restrizione della concorrenza e delle libertà fondamentali del Trattato CE (con particolare riferimento alla libera circolazione di merci e servizi nel settore dei trasporti), poiché, da un lato, si limiterebbe lo svolgimento dell'attività di trasporto di « beni di valore » solo ad imprese che si servano di guardie giurate o che abbiano la licenza di istituti di vigilanza privata, dall'altro, si subordinerebbe la possibilità di circolazione di un'amplissima tipologia di merci al possesso di una specifica licenza;

queste limitazioni esporrebbero lo Stato Italiano, oltre alle innumerevoli richieste risarcitorie che verrebbero avanzate dalle imprese di trasporti e spedizioni, all'apertura di un'ulteriore procedura di infrazione da parte della Commissione europea —:

quali misure intendano adottare sia per evitare ogni forma di pregiudizio alle imprese operanti nel settore dei trasporti e delle spedizioni di beni di valore, sia per scongiurare il rischio della produzione di un danno all'erario in capo al Ministero dell'interno, sia per evitare che lo Stato italiano possa incorrere nuovamente in responsabilità nei confronti delle istituzioni comunitarie per violazione delle norme del Trattato CE, provocate dalle restrizioni all'accesso al mercato di riferimento. (4-03096)