

l'avvenuta disponibilità dei fondi necessari da parte dell'Amministrazione civile interessata... »;

la bonifica di ordigni esplosivi è stata sempre effettuata, a partire dal 18 settembre 1963, dai nuclei SDAI della Marina militare. Non è tutto. Dal 1943 nel mare Adriatico ristagnano migliaia di tonnellate di ordigni — iprite, fosforo, foscene — scaricati sui fondali a 3-4 miglia dalla costa pugliese (fra Bari e le isole Tremiti) per occultare la violazione della Convenzione di Ginevra (1925);

il governo italiano a metà degli anni '90 promise una bonifica ma si limitò a varare soltanto il monitoraggio (progetto Acab) delle zone di affondamento dei residuati, note da mezzo secolo alla Marina Militare, « ...Le conseguenze epidemiologiche a danno dei pescatori — segnala da anni il professor Giorgio Assennato, direttore dell'istituto di Medicina del Lavoro di Bari — risultano all'ordine del giorno. Per non dire degli effetti nocivi delle bombe all'uranio impoverito destinate alla ex Jugoslavia e mai recuperate dall'Adriatico... » —:

se i Ministri interrogati intendano chiarire i motivi che hanno portato a questa situazione di stallo che ad oggi non ha ancora permesso la realizzazione di tutti gli interventi di bonifica dell'area interessata dalla presenza di questi ordigni bellici;

se non si ritenga opportuno predisporre un piano d'azione rapido ed efficace perché la bonifica avvenga in tempi rapidi e certi e se non si ritenga di applicare il principio di « chi inquina paga » in modo che i responsabili si facciano carico dei danni sociali ed ambientali prodotti causati dall'affondamento indiscriminato di questi ordigni militari e della loro lunga permanenza in un *habitat* marino che tutto il mondo ci invidia.

(4-10327)

BULGARELLI. — *Al Ministro della difesa, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 8 giugno 2004, in località Capo Teulada, un gruppo di pescatori del luogo effettuava una manifestazione pacifica per il diritto al lavoro nelle acque interdette del Poligono militare di Capo Teulada, regolarmente comunicata alle autorità di pubblica sicurezza; tale manifestazione si ripete tutti i giorni dal 1° dicembre 2003 nel porto di Teulada ma il giorno 8 giugno, a causa delle condizioni avverse del mare, è stata spostata all'ingresso del 1° Reggimento Corazzato di Capo Teulada, alla presenza dei carabinieri del luogo e senza creare alcun disagio al personale della base;

verso le ore 16,15 sopraggiungeva il colonnello comandante del 1° Reggimento, Claudio Mongiorgi, che, giunto in prossimità dell'ingresso della base militare a bordo di un fuoristrada dell'Esercito, prima si fermava a parlare brevemente con il maresciallo della stazione dei carabinieri, presente al presidio, per poi avvicinarsi, sempre a bordo del fuoristrada, ai manifestanti, che apostrofava con insulti e minacce, sebbene questi non stessero ostruendo in alcun modo il transito all'interno della base; in seguito all'invito del maresciallo dei carabinieri, i manifestanti si allontanavano pur avendo tutto il diritto di svolgere la loro pacifica manifestazione —:

se non ritenga inaccettabile e provocatorio il comportamento del colonnello Mongiorgi, lesivo del diritto a manifestare dei pescatori e, in quanto tale, meritevole di essere adeguatamente sanzionato.

(4-10344)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta immediata:

VOLONTÈ, D'AGRÒ, MEREU, DEGENNARO e PERETTI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

i commi da 21 a 24 dell'articolo 32 della legge n. 326 del 24 novembre 2003 stabiliscono le nuove modalità per la determinazione dei canoni delle concessioni demaniali marittime;

in particolare, il comma 22 del predetto articolo dispone che i canoni per la concessione d'uso vengano, dal 1° gennaio 2004, rideterminati nella misura rivalutata del trecento per cento;

il 30 giugno 2004, a stagione balneare già iniziata, scadrà il termine per l'emanazione del decreto interministeriale, che dovrà concertare un regolamento di applicazione dei nuovi canoni demaniali demaniali correnti dall'anno 2004;

le categorie delle imprese turistico-balneari stanno manifestando gravi preoccupazioni in ordine ad un incontrollato aumento dei canoni demaniali marittimi, con il conseguente rischio di chiusura delle loro attività per l'impossibilità di far fronte al pagamento dei canoni stessi —:

se, nella predisposizione del citato regolamento, sia stato previsto un aumento sostenibile dei canoni demaniali marittimi, recependo le indicazioni a suo tempo esposte nell'audizione del 22 aprile 2004 presso la Commissione finanze della Camera dei deputati dalle categorie delle imprese turistico-balneari, che, unitamente ad una regolarizzazione di tutte le aree e le strutture rimaste fino ad oggi nel più completo abusivismo, consentirebbe sia di ottenere il gettito erariale preventivato, sia di scongiurare la chiusura di gran parte delle attività turistico-balneari, evitando in tal modo pesanti ricadute economiche ed occupazionali nelle zone interessate. (3-03521)

Interrogazioni a risposta orale:

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

come si evince dalla Nota Integrativa al bilancio d'esercizio 2001, la società

Metronapoli S.p.A. vanta nei confronti del comune di Napoli crediti per lire 4.974.541.369;

le Ferrovie dello Stato spa controlla totalmente la Trenitalia spa, che a sua volta è azionista per il 38 per cento della Metronapoli spa;

Trenitalia ha il dovere di rendere conto ai propri azionisti della sua partecipazione azionaria, ma che tuttavia, all'interrogante non risulta alcun intervento della società stessa nei confronti della Metronapoli a garanzia del proprio diritto azionario;

vi è una notevole esposizione creditizia verso terzi;

risulta all'interrogante che per tali riscossioni sarebbe stata scelta a trattativa privata la società Quadrasistemi —:

se quanto riferito in premessa corrisponda al vero e, in caso affermativo, quali siano le modalità ed i motivi della scelta della società Quadrasistemi a trattativa privata. (3-03496)

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

come segnalato all'interrogante dall'Assoconsum e come si evince da un articolo su *Il Mondo*, si legge che nel febbraio scorso l'Enel e l'Alstom raggiunsero un accordo volto a risarcire il danno all'immagine procurato alle società del gruppo Enel in conseguenza dell'indagine avviata dalla Procura di Milano in merito all'ordine di forniture per il progetto Sulcis;

l'Alstom ha versato a favore dell'Enel la somma di 4,5 milioni di euro —:

quali siano i motivi per cui il risarcimento si è concluso con il pagamento di 4,5 milioni di euro. (3-03497)

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

come segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, e come si evince da un articolo pubblicato su *Il Mondo*, la Siemens ha pagato 20 milioni di euro, anziché 160, all'Enel per il risarcimento dei danni causati da episodi di corruzione per le forniture di turbine, episodi sui quali la procura di Milano ha indagato nel 2003;

in seguito ad un accordo transattivo conclusosi tra le due società, il risarcimento di cui sopra corrisponde ad un riconoscimento per danni all'immagine dell'Enel, nonché una rettifica ed una novazione dei contratti in essere tra Siemens spa ed Enel produzione —;

per quali ragioni il risarcimento si è concluso con il pagamento di 20 milioni di euro, invece di 160, così come era stato stabilito con un precedente accordo.

(3-03498)

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

come segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, e come si evince da un articolo a firma di Michele Arnese su *Il Mondo*, membri del precedente consiglio d'amministrazione dell'Alitalia, Giuseppe Bonomi e Francesco Mengozzi, non hanno esitato ad aumentarsi gli emolumenti di quasi il 100 per cento;

quanto summenzionato è ciò che emerge dal bilancio 2003 —;

se quanto esposto in premessa corrisponda al vero;

se, considerato il disastro finanziario in cui versa l'Alitalia, il Ministro intenda prendere i provvedimenti necessari per evitare il ripetersi di simili episodi che, secondo l'interrogante danneggiano il prestigio delle società.

(3-03500)

PERROTTA. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

secondo quanto riportato in una denuncia dell'Assoconsum, negli ultimi tempi, si assiste al fenomeno del dirottamento delle ricette verso i più costosi medicinali della nuova generazione;

in merito a tale questione, l'Assoconsum ha svolto una indagine mettendo a confronto i dati di vendita dei principi attivi con brevetto scaduto o prossimo alla scadenza, con quelli delle nuove molecole con le stesse indicazioni terapeutiche, ma che in compenso costano molto di più raggiungendo, talvolta, anche il 256 per cento —;

quali iniziative il Ministro interrogato intenda porre in merito al fenomeno summenzionato al fine di evitare che la vendita dei farmaci vada a discapito di quelli vecchi.

(3-03503)

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

secondo quanto espresso in una denuncia dell'Assoconsum, gli italiani spendono per l'energia ed il gas il 40 per cento in più rispetto agli altri paesi dell'Unione europea;

in Italia ogni famiglia spende 396,7 euro l'anno, comprensive di tasse ed imposte, contro una media di 285 euro;

in Italia un kilowattora costa 14,46 centesimi di euro, in Svezia costa 7,01 centesimi con una media di 10,38 centesimi —;

quali iniziative, anche normative, intenda adottare al fine di equiparare i prezzi dell'Italia a quelli degli altri paesi.

(3-03504)

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

da una denuncia dell'Assoconsum emerge che in Italia, il latte per neonati,

ha raggiunto prezzi molto elevati: tra i 5 ed i 6 euro al litro;

in altri paesi dell'Europa, come ad esempio l'Austria e la Germania, lo stesso latte costa quattro o cinque volte di meno e lo si trova in vendita anche nei supermercati;

l'alimentazione per neonati incide notevolmente sui bilanci delle famiglie -:

quali iniziative tra quelle di propria competenza si intendano adottare affinché il prezzo del latte artificiale sia equiparato a quello previsto negli altri paesi europei e affinché siano abilitati alla vendita dello stesso anche esercizi commerciali diversi dalle farmacie. (3-03506)

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

le associazioni dei consumatori contestano le tariffe Rc auto poiché nel nostro Paese, negli ultimi anni, sono più che raddoppiate;

le associazioni di cui sopra, dal 1° luglio 1994, data della liberalizzazione delle tariffe Rc auto, attendono le sacrosante diminuzioni delle tariffe, un minimo di concorrenza, una migliore qualità dei servizi offerti;

in questi dieci anni, anziché ottenere le « promesse » summenzionate, si è giunti a discusse politiche di cartello sfociate nella sanzione Antitrust che ha causato un danno di 4,2 miliardi di euro a 18 milioni di assicurati, così come ricordati dall'ASSOCONSUM -:

se il Ministro intenda far fronte alla situazione di cui sopra adottando le misure necessarie;

se intenda adottare iniziative, anche normative, affinché le tariffe Rc auto praticate in Italia diventino concorrenziali con quelle praticate negli altri paesi.

(3-03515)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

con la Legge 166/02 « Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti » veniva stanziato un certo importo per il finanziamento di misure incentivanti il trasporto combinato, e si assicurava che i primi finanziamenti sarebbero stati impegnati con il triennio 2003-2005;

nel 2003 molti operatori, sulla base del dettato legislativo e in fiduciosa attesa dell'imminente emanazione del regolamento attuativo, hanno cominciato a praticare lo sconto derivato dal contributo governativo ai loro clienti, contribuendo, così come prevede la legge, ad abbassare il costo del trasporto combinato;

l'esame prolungato della legge da parte dell'Unione Europea ha impedito che nel 2003 il regolamento fosse emanato, causando in tal modo gravi perdite economiche agli stessi operatori, che non hanno potuto incassare il contributo su cui contavano;

nel 2004, superato l'esame dell'Unione europea, il Ministero delle infrastrutture ha preparato la bozza definitiva di regolamento attuativo ma, a causa del comma 177 dell'articolo 4 della legge finanziaria, è necessario che lo stesso sia formalmente adattato con decreto del Ministero dell'economia e finanze, emanato di concerto con il Ministro competente. Peraltro, la bozza sembrerebbe escludere i contributi in conto esercizio, nonostante la legge 166 del 2002 preveda espressamente questa possibilità -:

come pensi di risolvere il Ministro il problema causato dal contrasto tra le due leggi e se, in ogni caso, non ritenga di prendere in considerazione, con urgenza, il disagio e il grave danno economico già subito nel 2003 dagli operatori del settore trasporti a causa del mancato contributo governativo;

se non si ritenga di adottare nel più breve tempo possibile in via definitiva il decreto in parola, cosicché, almeno per il 2004, si possano evitare ulteriori perdite per le aziende perseguitando con coerenza l'obiettivo di incentivare il trasporto alternativo alla gomma. (5-03305)

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

l'apertura di una « rivendita dello Stato » abilitata al commercio di generi in regime monopolio di Stato, è regolata dalla legge 22 dicembre 1957, n. 1293, e dal relativo regolamento di attuazione, decreto del Presidente della Repubblica n. 1074 del 1958; a ciò si aggiunga una anomala « formazione » attuata tramite circolari, la cui ragion d'essere risiede negli spazi decisorii lasciati liberi dalle citate disposizioni legislative e regolamentari;

in particolare, si pone un problema con riguardo alle istruzioni date dalla Direzione generale dell'Amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato con nota d.d. 25 settembre 2001, prot. n. 04/63406, ove si fissano una serie di criteri cogenti e matematicamente rigorosi per garantire, su base comunale ed infracomunale, un preciso rapporto fra il numero di rivendite esistenti e la densità della popolazione residente *in loco*, oltre a statuire le distanze che vanno rispettate fra una rivendita e l'altra;

anzitutto, ad opinione dell'interrogante, è affatto singolare che degli standard generali ed astratti — e pertanto aventi sostanzialmente carattere normativo — vengano fissati con una circolare;

in secondo luogo, e qui sta il problema più immediato da risolvere, i principi fissati nelle circolari debbono comunque rispettare tanto la *littera quanto la ratio legis*, cosa questa che nel caso di specie avviene;

infatti, ai sensi delle lettere *a*) e *b*) delle istruzioni succitate, si consente l'apertura di rivendite poste ad una distanza variabile fra i 200 ed i 600 metri l'una rispetto all'altra, laddove detta distanza viene calcolata tenuto conto del numero di persone abitanti — e cioè residenti — nell'area geografica di riferimento;

la legge n. 1293 del 1957 ed il relativo regolamento di attuazione, non dicono precisamente quali siano i criteri da impiegarsi per determinare i limiti massimi di densità delle rivendite in una data area;

fanno invece generico riferimento a due concetti che possono essere utili in tal senso: quello del numero di residenti (anche se non qualificati come tali *expressis verbis*), da un lato; e quello della necessità che le istituende rivendite garantiscano un *minimum* di redditività, dall'altro (v. ad es. articolo 25 l. cit.);

il criterio del numero di persone residenti riguarda solamente standard molto generici: questo limite rappresenta, in altri termini, una cornice il cui solo scopo è quello di tracciare una linea di confine fra i comuni maggiori (oltre i 30.000 abitanti) ed i comuni minori (sino a 30.000 abitanti);

questa *summa divisio* non viene inoltre fissata, lo si noti, ai fini della densità fra rivendite (densità che invero non viene richiamata in legge), ma con il primo, implicito e non esclusivo scopo di garantire un adeguato funzionamento delle rivendite e pertanto una sicura redditività delle stesse;

qui, secondo l'interrogante, sta la soluzione del problema: la redditività prevale, nella *ratio legis*, sul numero di abitanti, anche perché mentre la redditività è esplicitamente posta a fondamento della istituzione di nuove rivendite, il numero di abitanti non viene mai considerato come presupposto specifico per l'istituzione medesima;

in tal senso o il numero di residenti non ha alcun valore ai fini della densità

fra rivendite, o (e questa è la soluzione più corretta, a giudizio di chi scrive) può avere solo carattere meramente indicativo ed accessorio rispetto alle possibilità di reddito;

infatti, ex articolo 51 del cit. reg. di att., « Le rivendite ordinarie istituite nei capoluoghi di provincia e nei comuni con popolazione superiore ai 30 mila abitanti, sono appaltate in esperimento per un triennio mediante asta pubblica col metodo delle offerte segrete. (*omissis*); verificandosi deserzione o infruttuosità dell'esperimento ovvero decadenza dell'aggiudicatario è in facoltà dell'ispettorato compartmentale ripetere l'asta ovvero appaltare la rivendita a trattativa privata ». Analoga disposizione vige per i comuni con meno di 30 mila abitanti (articolo 50);

l'esperimento, che deve essere fruttuoso, ha (in primo luogo) lo scopo di garantire una gestione economicamente soddisfacente. Il numero dei residenti, ai fini della densità delle rivendite, resta dunque in secondo piano, soccombendo a fronte del principio per cui la redditività è il primo degli aspetti da prendere in considerazione. Infatti: « Le rivendite ordinarie aperte in via di esperimento ai sensi degli articoli 50 e 51, possono essere sopprese in qualsiasi momento se i risultati conseguiti non siano soddisfacenti. » (articolo 53, reg. cit.);

a monte della disciplina regolamentare, poi, è indubbio che le norme di carattere legislativo che giustificano tale scelta siano chiare, a partire appunto dai principi generalissimi che presiedono alla istituzione delle rivendite ordinarie. Ex articolo 21 l. cit., « Le rivendite ordinarie sono istituite dove e quando l'Amministrazione lo ritenga utile ed opportuno nell'interesse del servizio »;

il dove ed il quando, perciò, sono in funzione dell'interesse del servizio, e cioè anzitutto della redditività, dato che l'economicità è il motore primo ed imprescindibile di ogni attività imprenditoriale. Tanto più se si tratta di attività in regime di monopolio quale è quella in esame;

in definitiva, il numero dei residenti, nell'ottica della normativa *de qua*, può avere, ai fini della densità fra rivendite, un valore meramente indicativo, in quanto la redditività prevale doppiamente su tale principio: sta sia, per così dire, al di sopra, in quanto il numero di residenti è fissato in funzione della redditività e non viceversa, sia al di sotto, perché anche quando ci si muove all'interno di un dato numero di residenti, per espressa volontà di legge il criterio guida resta quello della redditività;

secondo l'interrogante, sono evidenti le contraddizioni della citata circolare rispetto alla *ratio legis*: chi ha emanato la circolare, disattendendo il (pubblico) interesse all'espletamento di un'attività economica redditizia, non dà alcun rilievo al fatto che vi sono zone non particolarmente abitate da residenti, ma affollate nel corso di tutto l'anno da un numero costante di presenze assai superiore — e non certo per ragioni transitorie — al numero di residenti;

nel caso si tratti di località turistiche, frazioni, agglomerati urbani con un numero assai esiguo di abitanti stabilmente residenti *in loco*, ma di contro densamente abitate da una popolazione molto superiore a quella dei residenti a causa di un sistematico afflusso turistico, fissare la distanza minima di 600 metri fra una rivendita e l'altra (anziché 200), determina, ad opinione dell'interrogante, una evidente illogicità e comporta una disparità di trattamento: nelle aree con basso numero di residenti, ma con presenze certificate costantemente elevate, si consente una densità di rivendite minima. In quelle, invece, con un maggior numero di residenti, ma in definitiva con un molto minor numero di abitanti, si consente una maggior densità di rivendite;

tale incongruenza risulta amplificata se si compara il caso (diffuso) di zone di residenza utilizzate solo come quartieri dormitorio da chi durante il giorno lavori altrove, con le località più famose del turismo nazionale, abitate assiduamente da forestieri sia in estate che in inverno;

così facendo si ottiene un effetto inverso a quello voluto fossilizzando il sistema anziché renderlo elastico ed efficiente come il legislatore lo aveva inizialmente concepito per garantire il buon andamento dei Monopoli di Stato —:

se ritenga di rivedere il contenuto della citata circolare che, secondo l'interrogante, tradisce insomma la *ratio legis*, e danneggia sia lo Stato, sia l'economia e l'attività imprenditoriale locale, poiché consente l'apertura di rivendite dove ve ne sia minor bisogno ed invece la nega dove ve ne sia maggior bisogno;

se il Ministro, considerando la premessa, non ritenga opportuno, in ragione dell'articolo 22 della legge n. 1293 del 1957, prevedere l'istituzione delle rivendite speciali per « soddisfare particolari esigenze del pubblico servizio anche di carattere temporaneo quando, a giudizio dell'Amministrazione, mancano le condizioni per procedere alla istituzione di una rivendita ordinaria, ovvero al rilascio di un patentino ». (5-03306)

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

relativamente agli anni 2003 e 2004, alle imprese italiane che operano in Slovenia non viene più riconosciuto, da parte dello stato sloveno, il diritto al rimborso dell'IVA per prestazioni di servizi, ricevute o acquisti di beni, effettuati sul territorio sloveno;

la negazione a detto rimborso è motivata dal fatto che l'Italia non rispetta più, nei confronti della Slovenia, il criterio della reciprocità, rimborsando a sua volta l'IVA alle ditte slovene che operano sul territorio italiano, così come invece è avvenuto, sulla base di un tacito accordo, fino a tutto il 2002;

la Direttiva Comunitaria n. 71/10/72/ EEC, prevede che il rimborso dell'IVA

venga concesso ai soggetti non residenti, esclusivamente in base al principio della reciprocità;

tra Italia e Slovenia non è ancora stata definita una convenzione relativa alla reciprocità nel rimborso dell'IVA e, a causa di questo mancato accordo, le imprese italiane subiscono, da due anni a questa parte, una inammissibile perdita economica —:

se il Ministro non ritenga di adottare urgenti iniziative al fine di ripristinare, relativamente al rimborso dell'IVA alle ditte italiane e slovene che operano nei reciproci stati, la situazione in vigore fino a tutto il 2002, ovvero la reciprocità nei rimborси;

se non ritenga, inoltre, di pervenire alla definizione di un accordo, approntando all'uopo una convenzione che faccia finalmente chiarezza sull'argomento.

(5-03309)

Interrogazioni a risposta scritta:

REALACCI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della salute, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

dal dossier di Legambiente « Mare monstrum 2004, i numeri e le storie dell'assalto alle coste » presentato a Roma il 25 giugno 2004, emerge un'aggravarsi della situazione di illegalità che investe le coste del nostro Paese, è questo purtroppo lo scenario che si prefigura all'apertura di questa stagione balneare. Soprattutto se si considera che le forze dell'ordine hanno contato nel solo 2003 ben 17.871 illeciti nelle 15 regioni marittime: dall'inquinamento agli abusi edilizi, dalle infrazioni al codice della navigazione alla legislazione in materia di pesca si può calcolare un illecito ogni 400 metri di litorale, con un incremento del 7,2 per cento rispetto allo scorso anno;

aumentano anche le persone denunciate o arrestate che nel 2003 sono 7.164, rispetto alle 5.721 del 2002 e i sequestri effettuati, 6.469 contro i 5.205 del 2002, con un incremento del 25,2 e del 24,2 per cento. Nella speciale classifica, redatta dalla Legambiente, di quest'anno la Sicilia scavalca in vetta la Campania, ma quest'ultima rimane in testa se si prende in considerazione l'incidenza dei reati per chilometri di costa, quasi sette illeciti al chilometro;

sempre dal *dossier* redatto dalla Legambiente emerge che per numero di reati in valore assoluto per regione vede la Sicilia, con 3.418 reati accertati, +20 per cento rispetto al 2002, al primo posto, mentre la Campania, scende in seconda posizione con 3.142 infrazioni, +8 per cento. Terzo posto per il Lazio con 2.219 illeciti, quasi il 71 per cento in più rispetto al 2002, la Puglia con 2.046 infrazioni si ritrova quarta. In coda troviamo Abruzzo, Basilicata e Molise che dimezza il numero di infrazioni accertate (-52,7 per cento);

se, invece, si considerano le infrazioni per chilometro di costa è invece la Campania la prima nella classifica del mare illegale, 6,69 nel 2003, mentre nel 2002 erano state 5,20, seconda si conferma il Veneto, 6,51 nel 2003 contro 5,80 del 2002, mentre passa dal quinto al terzo posto il Lazio, raddoppiando quasi le infrazioni per chilometro di costa rispetto allo scorso anno, 6,14 infrazioni contro 3,59. Chiudono questa speciale classifica la Basilicata, la Toscana e la Sardegna;

è sempre più consistente l'incremento percentuale delle infrazioni sul fronte della depurazione, dove gli illeciti sono passati dai 697 del 2002 ai 1.224 dello scorso anno, +43 per cento. È importante segnalare, in questo contesto, la situazione della Regione Calabria in emergenza ambientale da ben sette anni per quanto riguarda la depurazione e per la quale la Relazione sul rendiconto 2002 della Corte dei Conti ha avuto passaggi inequivocabili: « le coste dei Comuni del Tirreno sono altamente inquinate e alcune pericolose »;

risultano in aumento anche le infrazioni registrate sul fronte dell'abusivismo edilizio che passano dai 3.158 del 2002 ai 4.071 del 2003 con un incremento percentuale del 22,4 per cento. Una delle responsabilità di questo forte incremento dell'illegittimità edilizia è dovuta anche al provvedimento sul condono edilizio che ha sicuramente determinato un aumento dei fenomeni di abuso;

illeciti in aumento anche nel settore della pesca, un comparto attraversato da una profonda crisi cui non sembrano essere prospettate soluzioni adeguate. Si continua a procedere fra proroghe di vecchi piani triennali e soluzioni ambigue come quelle che hanno determinato di fatto l'incremento dell'uso delle reti spadare. I recenti interventi da parte della Guardia di Finanza nell'area del Tirreno centrale hanno evidenziato addirittura casi di imbarcazioni che, pur avendo usufruito dei fondi messi a disposizione dal piano di riconversione del settore, continuano ad utilizzare questi attrezzi, vietati definitivamente da oltre due anni;

sembrerebbe andare meglio solo la parte che riguarda gli illeciti nel settore della navigazione e della nautica da diporto, come se il popolo di naviganti cominciasse finalmente a prendere confidenza con permessi e divieti. Nel corso dell'anno trascorso si è registrato infatti una diminuzione, sia pur modesta, dei reati passati dai 6.858 del 2002 ai 6.769 del 2003 -:

se i Ministri interrogati intendano:

intervenire immediatamente per avviare un monitoraggio in modo da favorire oltre che la prevenzione, anche la repressione ed il ripristino della legalità, attraverso anche gli abbattimenti di questi abusi edilizi;

aumentare i fondi messi a disposizione delle forze dell'ordine e degli enti locali in modo da aumentare la prevenzione, la repressione e il ripristino della legalità a tutela degli ecosistemi marini e delle spiagge italiane che tutto il mondo ci invidia;

intervenire in modo da prevenire e reprimere l'utilizzo delle reti spadare, anche attraverso la revoca dei fondi, per chiunque utilizzi questa pratica vietata da oltre due anni, messi a disposizione dal piano di riconversione del settore;

istituire presso il Ministero della Salute un Osservatorio composto da esperti in materia per effettuare un monitoraggio sulle patologie riconducibili alla fruizione delle spiagge e delle acque di balneazione in modo da poter individuare le cause e le misure per rimuoverle e provvedere alla presentazione al Parlamento della relazione sullo stato delle acque di balneazione entro e non oltre il 31 marzo di ogni anno;

adottare le opportune iniziative di carattere normativo affinché si preveda che la relazione sullo stato delle acque di balneazione sia redatta e presentata al Parlamento dal Ministro della Salute di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, sentita la Conferenza Stato-Regioni. (4-10337)

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

con decorrenza dal periodo d'imposta 1991 la categoria degli agenti e rappresentanti di commercio, unitamente alle piccole imprese commerciali ed artigiane, venne esclusa dall'obbligo di versamento dell'ILOR, tributo definitivamente cancellato a partire dal 1998;

la « protesta civile » condotta all'epoca dai contribuenti interessati, che portò alla citata esclusione, fu accompagnata da numerosissime istanze di rimborso dell'ILOR versata fino al 1990 e relativi ricorsi in Commissione Tributaria, fondati sulla sentenza della Corte Costituzionale n. 42 del 1980 che aveva attribuito ai giudici tributari il potere-dovere di accertare se nel caso concreto il reddito risultasse assoggettabile o meno all'ILOR;

formatasi nel tempo una giurisprudenza favorevole ai contribuenti, la circolare del Ministro delle Finanze n. 42/E del 17/2/1997 invitò gli Uffici Fiscali a desistere dal perseguire il contenzioso qualora il contribuente si trovasse nelle condizioni previste dalla legge per l'esenzione dall'ILOR;

pur in presenza di Sentenze definitive favorevoli ai contribuenti che disponevano il rimborso delle imposte ingiustamente versate, più gli interessi di legge, il rimborso nella stragrande maggioranza dei casi non è mai stato eseguito, malgrado siano trascorsi diversi anni;

è dunque necessario attuare rapidamente i rimborsi stabiliti dalle Commissioni Tributarie, anche consentendo la compensazione dei crediti di ILOR con debiti tributari mediante il modello F24 —:

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato affinché si risolva un problema che riguarda da anni migliaia di cittadini lavoratori. (4-10340)

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

si chiamano SUV, ovvero *Sport Utility Vehicles*. Rappresentano la categoria di autoveicoli che fa registrare i più spettacolari tassi di crescita nei paesi ad industrializzazione avanzata. In Italia nel 1998 rappresentavano già il 2,6 per cento delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,47 per cento. È il segmento di mercato su cui si stanno concentrando i maggiori investimenti di *marketing* e comunicazione di molte case costruttrici;

negli USA al momento rappresentano circa il 20 per cento del parco auto circolante e quasi il 50 per cento delle vendite delle tre maggiori case automobilistiche del continente, le cosiddette *big three*: Ford, GM e Chrysler. Ciò significa circa 3,5 milioni di nuovi SUV all'anno;

a questa crescita contribuiscono in massima parte i residenti nelle aree urbane, sia in USA sia in Italia. Con la differenza che l'Italia con le sue strade tortuose e le sue croniche carenze di spazio rappresenta un terreno ancora più inadatto ad ospitare queste gigantesche creature;

il SUV è uno strano ibrido tra una fuoristrada, una maxi-utilitaria e una berlina, spesso inadatto sia al trasporto urbano che al fuoristrada, con consumi spropositati. I possessori di SUV sono per lo più abitanti di città che mai useranno l'auto per andare su percorsi accidentati. Prova ne è che solo una minoranza dei SUV in vendita sono dotati di ridotte, le marce adatte alla guida su terreni accidentati, in dotazione su soli 4 dei 10 modelli di SUV più venduti in Italia;

l'uso di queste autovetture sta portando ad un forte aumento dei consumi energetici nel trasporto privato su gomma. Dal 1995 al 2001 il consumo di carburante per autoveicoli in Italia è cresciuto del 40 per cento. Nello stesso periodo il parco auto circolante è cresciuto solo del 10 per cento (dati ACI) mentre la mobilità delle persone ha fatto registrare un +8,5 per cento (Rapporto Ambiente Italia 2004): questi due fattori insieme quindi giustificano solo la metà di quel 40 per cento di incremento nei consumi di carburante. Da ciò si potrebbe desumere che gran parte di quell'incremento è dovuto all'aumento della stazza media delle auto, un aumento capace di vanificare tutte le conquiste della ricerca per motori più efficienti;

come emerge dal *dossier* « Fuoristrada in città: anatomia di un delirio collettivo » di Legambiente, che elabora i dati forniti dalle case costruttrici, il consumo urbano delle 10 auto più vendute in Italia è in media di 17 km/lt per i diesel, 12,5 km/lt per le auto a benzina. Per i 10 SUV più venduti i consumi urbani si impongono a 9,9 km/lt per i diesel, 7,7 km/lt per la benzina. Questo vuol dire che i 10 SUV più venduti in Italia hanno consumi urbani del 60-70 per cento superiori rispetto quelli delle 10 auto più vendute;

è interessante, come si evince dal *dossier*, anche il confronto diretto tra SUV e berline con motorizzazioni uguali: il SUV X5 della BMW nella versione 3.000 cc fa 5,6 km/lt, mentre la Serie 5, berlina della stessa casa con motore identico, fa 7,1 km/lt, ossia consuma il 21 per cento in meno. La differenza è ancora più eclatante tra il SUV Mercedes ML e la berlina Serie E della stessa casa, che fanno rispettivamente 8,1 e 11,2 km/lt nella motorizzazione 2.700 cc td: il SUV consuma quasi il 28 per cento in più;

secondo l'EPA (*Environment Protection Agency*) del Governo federale USA, i SUV che svettano nella classifica dell'inefficienza energetica sono a pari merito la Range Rover (Land Rover), l'Escalade (Cadillac), la K1500 Yukon Denali (General Motors) con 5,09 chilometri con un litro in città e 6,36 fuori città. Per quanto riguarda le emissioni inquinanti la classifica EPA mette ai primi posti ancora l'Escalade (Cadillac), la C1500 Avalanche (Chevrolet), la C15000 Suburban (Chevrolet), la C1500 Tahoe (Chevrolet), la K1500 Avalanche (Chevrolet), la K1500 Suburban (Chevrolet), la K1500 Tahoe (Chevrolet), la C1500 Yukon (General Motors), la K1500 Yukon (General Motors), il Land Cruiser (Toyota) e la Sequoia (Toyota);

nell'attuale situazione di sovraffollamento automobilistico dei centri urbani il suolo stradale è un bene prezioso. L'ottimizzazione dello spazio dovrebbe essere una delle principali sfide tecnologiche nel settore automobilistico. Ma non per i SUV. La lunghezza di un SUV si aggira intorno ai 4,80 metri ma può arrivare anche a 5, mentre la larghezza in media è intorno ai 1,9 metri: una stazza pachidermica che non solo reca disturbo agli altri ma che procura grave impaccio agli stessi conducenti, con seri problemi di movimento e di parcheggio soprattutto in ambito urbano;

un altro dei motivi di soddisfazione per il conducente di SUV è la posizione di dominanza di cui gode dall'alto. Un'illusoria sensazione di potenza e di protezione che costa caro non solo in termini di

soldi, ma anche di sicurezza. Innanzitutto c'è il problema del baricentro, che, alto com'è, dà una forte instabilità alla vettura. Secondo i dati della agenzia federale statunitense *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) più del 30 per cento dei modelli testati nel 2002 ha meritato meno o poco più della sufficienza in fatto di sicurezza;

la scarsa tenuta di strada non è da imputare solo all'altezza del baricentro, ma anche agli pneumatici che «sulle fuoristrada hanno il fianco alto e cedevole: è naturale fare le curve correggendo di continuo con lo sterzo»;

questa grande instabilità si traduce anche in una alta probabilità di ribaltamento: per un SUV le probabilità di ribaltarsi in caso di incidente che coinvolge un solo veicolo sono quasi tre volte più alte che per una normale autovettura. I ribaltamenti avvengono generalmente a seguito di sterzate brusche per evitare ostacoli, uscite di strada, collisioni con marciapiedi e fossati. Il ribaltamento è un tipo di incidente particolarmente pericoloso perché normalmente si associa con gravi traumi alla testa. La probabilità di riportare ferite gravi è del 36 per cento maggiore in incidenti con ribaltamento che non in incidenti senza ribaltamento;

negli USA ogni anno muoiono in incidenti con ribaltamento 10-12 conducenti di SUV su 100.000. Più aumenta il peso e maggiori sono le possibilità di ribaltamento, contrariamente a quanto si potrebbe essere inclini a credere, pensando all'equazione «più peso uguale più stabilità». Le probabilità di ribaltamento aumentano se il veicolo viene utilizzato per il trasporto di oggetti ingombranti, come spesso succede per i SUV. I ribaltamenti sono responsabili del 53 per cento delle morti da incidente stradale per i SUV, ma solo del 19 per cento per le auto normali;

negli USA e soprattutto in California i SUV sono diventati oggetto di una forte campagna di opposizione, che procede di volta in volta attraverso la satira sociale

verso i possessori, le battaglie legali, l'attacco frontale tramite *media*. Dagli Stati Uniti il dibattito si sta spostando anche in Europa;

il 5 giugno scorso il Consiglio Comunale di Parigi ha approvato una delibera anti-SUV. Il divieto vero e proprio entrerà in vigore tra diciotto mesi, quando verrà varato il nuovo piano sul traffico. La delibera è motivata dal fatto che i SUV sono troppo inquinanti e pericolosi per gli altri veicoli;

nella battaglia anti-SUV in prima fila ci sono gli ambientalisti e le associazioni dei consumatori, ma non solo. L'associazione *Americans for Fuel Efficient Cars* (AFEC) è stata fondata dalla giornalista Arianna Huffington, dal produttore cinematografico Lawrence Bender, dall'ambientalista Laurie David e dall'agente cinematografico Ari Emanuel. Insieme queste persone hanno messo in piedi il cosiddetto *Detroit Project* una campagna per l'eco-efficienza automobilistica che ha esordito con una serie di *spot tv* anti-SUV, che sono andati in onda sulle reti nazionali, tale operazione ha ricevuto grande attenzione mediatica. Il dibattito è stato ripreso dai grandi *show televisivi* come *Good Morning America* e *NBC Nightly News*, coinvolgendo anche gli editorialisti del *New York Times*, del *Wall Street Journal* e del *Los Angeles Times*;

i siti internet dedicati alla critica dei SUV sono centinaia e raccolgono dati e argomentazioni, articoli di giornale, video, fotografie;

pericolosi per gli occupanti e per chi si trova nelle vicinanze, voraci trangugiatori di petrolio, altamente inquinanti, arrogantemente ingombranti: è questo l'insieme di caratteristiche che fa del SUV un mezzo assolutamente inadatto alla circolazione urbana;

secondo l'interrogante dovrebbe essere introdotto il divieto di circolazione

nei centri storici, nonché la sosta a pagamento maggiorata per i SUV —:

quali iniziative, anche normative, i Ministri interrogati intendano assumere affinché:

sia garantita la sicurezza e la vivibilità delle strade urbane e la protezione dell'ambiente dalla minaccia rappresentata dai SUV;

sia introdotta la patente speciale per i SUV, con una prova supplementare per accertare che il conducente sappia controllare i rischi derivanti dal baricentro alto, dalla trazione integrale e dagli pneumatici dal fianco alto;

siano introdotti disincentivi fiscali per i SUV e la maggiorazione della tassa di proprietà nonché l'obbligo da parte dei costruttori e dei venditori di informare gli acquirenti circa i danni ambientali dell'auto e su tutti i rischi legati alla guida di questo tipo di veicolo;

l'Italia recepisca al più presto la direttiva 26/11/2001 del Consiglio europeo che prescrive il divieto delle *bull bars*.
(4-10347)

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

l'articolo 2, comma 31, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2004) », prevede che « le disposizioni della legge 16 dicembre 1991, n. 398, e successive modificazioni, e le altre disposizioni tributarie riguardanti le associazioni sportive dilettantistiche si applicano anche alle associazioni bandistiche e cori amatoriali, filodrammatiche, di musica e danza popolare legalmente riconosciute senza fini di lucro »;

il riferimento, contenuto nella norma citata della legge finanziaria 2004, al riconoscimento legale non considera il fatto che le associazioni bandistiche, pur legalmente costituite, nella loro totalità non presentano la forma di associazioni giuridicamente riconosciute;

in conseguenza di quanto esposto, le associazioni in questione non possono in realtà beneficiare delle disposizioni agevolative in materia tributaria da tempo applicate ai Gruppi sportivi dilettantistici e alle Pro Loco —:

quali iniziative anche normative intendono assumere il Ministro interrogato affinché si realizzino le condizioni per l'effettiva ed equa applicazione di quanto introdotto dalla legge finanziaria 2004 a favore di una componente rilevante del panorama culturale e sociale del nostro Paese.
(4-10352)

* * *

GIUSTIZIA

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

il ministero della giustizia, Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria, con un provvedimento a firma del Direttore Generale Capo del Personale, ha disposto la riassegnazione delle sedi dei Provveditori Regionali di Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Lazio, Abruzzo e Molise, Sardegna;

tali provvedimenti:

a) sono stati adottati nei confronti di direttori generali dello Stato con una, secondo gli interroganti, incomprensibile precipitazione e senza preavviso, una settimana prima della consultazione elettorale del 12-13 giugno, in assenza di evidenti motivi di urgenza, senza alcuna consultazione con gli interessati;

b) contengono la previsione di un « incarico di missione continuativa e per la durata di mesi 3 » per i provveditori destinatari dei provvedimenti di riassegnazione, comportando un evidente e ingente