

arrestato e seviziato, il Passannante venne da prima condannato a morte, pena poi commutata in ergastolo;

rinchiuso nel penitenziario dell'isola d'Elba dopo dieci anni fu trasferito presso il manicomio criminale di Montelupo Fiorentino, dove morì nel 1910;

la crudeltà nei suoi confronti non si attenuò nemmeno dopo la morte, tant'è che fu decapitato e cranio e cervello sono tuttora esposti nel Museo Criminologico di Roma;

la comunità di Salvia, che dette i natali al Passannante, subì anch'essa le conseguenze dell'attentato, in quanto, nonostante le scuse presentate al Re da parte del sindaco per il gesto del concittadino, ci fu l'imposizione del cambio del nome che da allora, appunto, si è tramutato in Savoia di Lucania;

la presente iniziativa parlamentare trova sostegno in un movimento di opinione presente in Basilicata e supportato da iniziative culturali, storiche e teatrali e già nella scorsa legislatura tale richiesta di seguito riportata fu avanzata senza tuttavia avere risposta —:

quali iniziative intendano intraprendere i Ministri interrogati affinché i resti di Giovanni Passannante vengano restituiti alla cittadina Lucana per ragioni di mera umanità considerati anche i tempi e il periodo storico a cui si fa riferimento. (4-10814)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta immediata:

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

l'introduzione di un regime di continuità territoriale per i passeggeri rappresenta per la Sardegna il riconoscimento di un fondamentale diritto, in quanto tende a porre i cittadini dell'isola su un piano di

parità rispetto agli altri cittadini italiani, limitando i disagi derivanti dall'insularità;

in base al sistema adottato, le rotte sono assegnate ai diversi vettori, i quali operano in regime di monopolio;

la compagnia *Air One*, assegnataria della rotta Cagliari-Milano, ha instaurato un contenzioso con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), al quale è seguito un arbitrato che ha riconosciuto la fondatezza delle ragioni della compagnia aerea e un risarcimento di circa 20 milioni di euro per l'anno 2002 e risulterebbe di altrettanti per il 2003, per un totale di 40 milioni di euro;

l'entità di detto risarcimento appare estremamente rilevante, considerato che il costo complessivo dell'intera continuità territoriale per la Sardegna per gli anni 2002 e 2003 ammontava a 45 miliardi di vecchie lire (poco più di 23 milioni di euro) l'anno;

è fondato il timore che l'esborso in questione possa andare a detrimento della continuità territoriale aerea per la Sardegna per gli anni a venire, atteso che l'attuale regime, già in proroga nel 2004, andrà a scadere il 31 dicembre 2004;

quale che sia il regime che si deciderà di adottare a partire dal 1° gennaio 2005, saranno necessarie somme almeno pari a quelle previste a partire dal 2002 —:

in quale modo si farà fronte all'onere derivante dal lodo arbitrale e quali siano gli intendimenti del Governo in ordine alla continuità territoriale aerea della Sardegna per gli anni 2005 e seguenti, con particolare riguardo alle somme che si prevede di destinare. (3-03707)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

PANATTONI, DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 13 settembre 2004 il treno 4441 Torino Cuneo è uscito dai binari ad un

chilometro dall'arrivo nella stazione di Cuneo;

a seguito dell'incidente sono decedute due donne, la capotreno ed una viaggiatrice; vi sono stati numerosi contusi tra cui, in modo grave, il macchinista del treno;

le organizzazioni sindacali dei lavoratori e le associazioni degli utenti hanno rilevato la lentezza e l'insufficienza degli investimenti sulla rete e l'esigenza di un confronto serio e costruttivo sulla gestione del personale in quanto la riduzione dei livelli occupazionali rende più gravose le condizioni di lavoro del personale ferroviario —:

se e quali cause abbiano dato origine al tragico incidente e quali misure si intendano attuare per evitare il ripetersi di tali eventi che producono vittime innocenti e forte insicurezza tra i passeggeri e tra i lavoratori delle ferrovie. (5-03431)

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

il decreto 19 marzo 2001 del ministero dei trasporti, in attuazione della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 giugno 2000, ha introdotto la procedura di controllo tecnico su strada dei veicoli commerciali;

in base a questa direttiva, ad alcuni uffici periferici del dipartimento per i trasporti terrestri sono stati assegnati degli autoarticolati denominati centri mobili di revisione finalizzati al controllo su strada della conformità alla normativa tecnica dei veicoli commerciali, nella fattispecie autocarri e autobus;

l'importanza di questi controlli che il Governo si è impegnato più volte ad incrementare, si rivela ancora maggiore in prossimità del confine con la Slovenia, proprio per le difficoltà più volte denunciate in relazione alla concorrenza attuata dagli autotrasportatori sloveni dopo la liberalizzazione del 1° maggio;

tra gli uffici periferici che hanno ricevuto in dotazione e cui è stata affidata la gestione dei C.M.R., ci sono anche quelli di Trieste e Pordenone;

con decreto del 1° aprile 2004, è stato disposto il trasferimento alla regione Friuli Venezia Giulia delle finzioni esercitate dagli uffici provinciali della motorizzazione civile, con la precisazione, al comma 4 dell'articolo 12, del trasferimento della proprietà dei beni immobili, i beni mobili registrati e gli altri beni mobili di proprietà degli uffici provinciali stessi;

in evidente contrasto con il decreto di cui sopra, con comunicazione del 15 luglio 2004, la direzione generale della motorizzazione del ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende nota la decisione di trasferire presso la sede dell'Ufficio Provinciale di Venezia i C.M.R. attualmente presenti presso gli Uffici di Trieste e Pordenone;

a seguito delle notizie di stampa, la regione, venuta a conoscenza della decisione ministeriale, ha inviato una lettera al capo dipartimento per i trasporti terrestri del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella quale, sulla base dell'obbligo di leale collaborazione nell'attuazione del decreto di trasferimento di cui sopra, ha chiesto che venga garantito il mantenimento dei C.M.R. presso gli Uffici di Trieste e Pordenone, al fine di salvaguardare beni patrimoniali di proprietà già definita in capo alla regione Friuli Venezia Giulia —:

se, sulla base delle considerazioni descritte in premessa e degli impegni formali assunti dal Governo, non ritenga necessaria la revoca della determinazione ministeriale del 15 luglio 2004. (5-03432)

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

il trasporto internazionale di merci su strada è organizzato attraverso un

sistema di rilascio di autorizzazioni multilaterali cosiddette CEMT e autorizzazioni bilaterali;

in seguito all'evoluzione nei trasporti conseguente all'allargamento dell'Unione Europea, si è reso necessario un adeguamento della normativa, concretizzatosi nel decreto direttoriale 27 luglio 2004;

in merito alle autorizzazioni bilaterali, tale decreto all'articolo 10 prevede che le domande per le autorizzazioni in assegnazione fissa vengano presentate alla Direzione generale di Roma, mentre quelle a titolo precario possono essere presentate anche agli uffici periferici delegati;

attualmente, le autorizzazioni precarie sono rilasciate dall'Ufficio Provinciale di Trieste, fatta eccezione per una parte delle autorizzazioni per alcuni paesi dell'area balcanica rilasciate dagli Uffici di Ancona, Bari e Brindisi;

la situazione è stata di recente modificata da una circolare della Direzione Generale Autotrasporto di Persone e Cose del Ministero dei Trasporti, datata al 2 settembre 2004 e recapitata all'Ufficio Provinciale di Trieste il 6 settembre, con la quale la Direzione generale comunica la decisione di ricondurre tutti i rilasci ad un unico ufficio, quello centrale di Roma, cui dovranno essere recapitate tutte le domande a partire già dal 2 novembre 2004;

questa decisione, a poco più di un mese di distanza dal decreto che confermeva le competenze degli uffici periferici, comporta un'evidente riduzione del lavoro fino ad ora di competenza dell'Ufficio periferico di Trieste, l'onere per le imprese che hanno ottenuto in precedenza delle autorizzazioni di restituire le autorizzazioni già utilizzate, di allegare un prospetto preciso sull'ufficio periferico cui sono state presentate le domande, il numero di autorizzazioni ottenute e quelle già restituite;

la scelta di Trieste, Ancona, Bari e Brindisi quali uffici decentrati, non ap-

pare, a giudizio degli interroganti, assolutamente modificabile da fatti nuovi, anzi trova un rafforzamento nell'interesse diffuso delle categorie imprenditoriali di avere dei punti di riferimento vicini a dove si svolgono i traffici —:

se non repute necessario intervenire per sospendere l'efficacia della circolare del 2 settembre. (5-03433)

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

l'interrogante con l'atto di sindacato ispettivo n. 3-02090, presentato, quale primo firmatario, nella seduta del 19 marzo 2003, ha chiesto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di intervenire nei confronti di Alitalia per impedire la chiusura della scuola di volo di Alghero, prospettata dalla compagnia di bandiera;

nella interrogazione innanzi richiamata sono state evidenziate le ragioni che militano a sostegno del mantenimento della scuola di volo: la qualità del servizio, l'incremento dell'attività addestrativa, la valenza economica per la compagnia e per il territorio;

le ultime note di stampa dei quotidiani sardi richiamano nuovamente il problema della chiusura della scuola di volo Alitalia di Alghero, affermando che la compagnia ha posto in vendita gli aerei di addestramento ed i due simulatori di volo, il secondo dei quali installato solo due anni or sono —:

quali iniziative sono state assunte dopo l'interrogazione presentata il 19 marzo 2003 e rimasta senza risposta;

in particolare quali iniziative intende assumere, ora, con la massima urgenza, perché sia impedita la vendita degli strumenti di addestramento e la chiusura della scuola di volo Alitalia di Alghero. (5-03435)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Porto Franco di Trieste gode — grazie a disposizioni risalenti agli anni 1922/1923 poi confermate dall'articolo 169 decreto del Presidente della Repubblica del n. 43/1973 — di tassi agevolati per il credito doganale che affondano le proprie origini nella normativa ancora risalente al governo austroungarico;

la concessione di fissare il pagamento dei diritti doganali ad un costo finanziario inferiore a quello bancario ha rappresentato fino ad oggi per il suddetto porto un'utile agevolazione per i traffici verso lo scalo triestino, sollecitando l'interesse degli operatori a utilizzarlo e apportando benefici all'intera economia cittadina e nazionale;

in seguito il decreto interministeriale del 26 maggio 1999, nel determinare il nuovo saggio di interesse applicabile al pagamento differito dei diritti doganali a Trieste, ha fissato il suddetto tasso al 2,50 per cento, là dove quello delle altre dogane nazionali ammontava a circa il 4 per cento;

la portata vantaggiosa e peculiare del tasso di credito doganale di Trieste è venuta a risultare gravemente indebolita nel momento in cui — con il decreto 27 febbraio 2004 — il Ministero dell'economia e delle finanze ha correttamente ridotto il tasso del credito doganale nazionale al 1,72 per cento annuo senza però adeguare contemporaneamente quello speciale per il Porto di Trieste;

il Porto di Trieste sta vivendo una particolare crisi con il consistente calo dei traffici, praticamente unico dato negativo tra i porti italiani del 2003;

nel DPEF, nel vasto capitolo dedicato ai trasporti, il Governo indica nel Porto di Trieste un punto di forza da sviluppare

per ampliare le capacità di penetrazione del nostro Paese nel bacino del Mediterraneo;

l'Associazione degli Industriali di Trieste, a nome di tutti gli operatori coinvolti, considera il tasso del credito doganale uno strumento immediato ed utile per la ripresa dei traffici portuali —:

se il Ministro ritenga di adottare le opportune iniziative volte all'adeguamento del tasso doganale per il Porto di Trieste auspicabilmente a meno dell'1 per cento annuo riportandolo così alla differenza, esistente da sempre, con quello relativo al credito nazionale. (4-10798)

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

nella stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, snodo cruciale per i passeggeri che utilizzano le direttrici Milano-Venezia e Roma-Brennero-Monaco, non è possibile, nelle giornate festive, acquistare un quotidiano. Infatti, dopo la definitiva chiusura della preesistente edicola posta sul marciapiede del 1° binario, l'altro esercente, unico rimasto, che si trova nell'atrio principale della stazione, assicura il servizio di vendita al pubblico di quotidiani e riviste soltanto dal lunedì al sabato;

ad avviso dell'interrogante è un grave *handicap* per una stazione ferroviaria di rilievo, quale quella di Verona, privare, nei giorni festivi, i cittadini di un servizio primario quale quello erogato da un edicola —:

quali informazioni sia in possesso il Ministro e quale sia il ruolo delle Ferrovie e della stazione di Verona in questa vicenda. (4-10806)

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

il codice della strada e il suo regolamento di attuazione prevedono che il

ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisca le caratteristiche e le modalità di omologazione dei pneumatici;

il Ministro ha provveduto, recependo direttive comunitarie, per quanto riguarda i pneumatici nuovi, sia per il primo equipaggiamento sia per il ricambio;

nessuna regolamentazione è stata invece fino ad ora prevista per i pneumatici ricostruiti;

per tutelare la sicurezza stradale vi è l'esigenza di colmare questa carenza normativa, dato che i pneumatici ricostruiti hanno lo stesso impiego dei pneumatici nuovi;

per quanto riguarda i pneumatici ricostruiti, l'Unione Europea non ha ancora emanato alcuna direttiva: il codice della strada al quarto comma dell'articolo 71 prevede che per determinare le prescrizioni tecniche e le modalità di omologazione, si possa fare riferimento, in alternativa o in assenza di direttive comunitarie, ai regolamenti emanati dall'UNECE *United Nations Economic Commission for Europe*;

l'UNECE ha determinato le prescrizioni tecniche e le caratteristiche funzionali necessarie per ottenere l'omologazione del pneumatico ricostruito con i regolamenti ECE ONU 108 (per i pneumatici per vettura) e ECE ONU 109 (per i pneumatici per autocarro);

in assenza di direttive comunitarie sui pneumatici ricostruiti, diversi paesi europei hanno già provveduto a regolamentare la materia nel senso appena indicato —:

se intenda adottare iniziative normative volte a consentire l'omologazione di pneumatici ricostruiti. (4-10809)

INTERNO

Interrogazioni a risposta immediata:

SINISI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in meno di due giorni, l'11 ed il 12 settembre 2004, nel canale di Sicilia, oltre mille immigrati clandestini hanno raggiunto la costa italiana di Lampedusa provenendo dal nord Africa; le strutture dei centri di permanenza temporanea, disorganizzate e fatiscenti, non sono state in grado di accoglierli e, secondo le notizie di stampa, non è stato neppure possibile trattenere molti di questi;

il Governo ha reagito in maniera scomposta: il Ministro della giustizia ha sostanzialmente accusato il Ministro interrogato di inefficacia ed il Sottosegretario di Stato per l'interno, in modo, secondo l'interrogante, fraudolento ed eccentrico, ha vantato i positivi risultati del contrasto in Adriatico, che risalgono, invece, all'azione strutturale e complessa esercitata dal Governo di centrosinistra dal 1997 al 2001, che si sono consolidati anche nei successivi anni 2002 e 2003;

in passato sono state attribuite responsabilità al Governo libico per un'omessa azione di prevenzione alla partenza, prospettando intese diplomatiche volte ad assicurare pattugliamenti congiunti e la realizzazione di centri di permanenza entro i confini territoriali di quello Stato, emulando le intese raggiunte in passato tra il Governo italiano e l'Albania, in un contesto del tutto diverso;

le modifiche della cosiddetta « legge Turco-Napolitano » introdotte dalla cosiddetta « legge Bossi-Fini » su punti qualificanti, quali le procedure di accompagnamento coattivo alla frontiera e l'arresto in flagranza di coloro che rientrano in Italia in violazione del decreto di espulsione, sono state dichiarate illegittime dalla Corte Costituzionale ed il Governo non vi ha