

sembrano essere le principali vittime della precarietà della condizione igienico-sanitaria. (3-03765)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

l'articolo 12 della legge 289 del 2002 relativo alla cosiddetta « rottamazione delle cartelle esattoriali » prevedeva l'estinzione dei carichi dei ruoli pregressi con il pagamento del 25 per cento dell'importo originario della cartella;

il pagamento previsto poteva essere effettuato in due rate: la prima con il versamento dell'80 per cento della somma dovuta, cioè l'80 per cento del 25 per cento della somma prevista in cartella, e la seconda rata con il versamento del restante 20 per cento;

è accaduto che molti contribuenti, dopo aver pagato l'80 per cento, hanno ritardato o non hanno potuto pagare il restante 20 per cento entro il termine previsto del 16 aprile 2004. Per costoro, quindi, « salterebbe » la possibilità di condonare;

ciò è dipeso anche dalla confusione e dalle continue notizie di stampa relative a spostamenti dei termini di scadenza;

sarebbe, perciò, opportuno, a giudizio dell'interrogante, consentire, con la riapertura dei termini solo per chi comunque ha già versato l'80 per cento del dovuto, di condonare e versare il restante 20 per cento —:

quali iniziative di carattere normativo intenda adottare per risolvere i casi di cui in premessa. (5-03495)

Interrogazioni a risposta scritta:

ROTUNDO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il 26 novembre 2002, con bando di concorso pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre 2001, l'Inps ha assunto in tutta Italia con contratto di formazione lavoro 450 lavoratori, inquadrati nella categoria B1;

di queste assunzioni 117 interessano le sedi Inps della Regione Puglia, di cui 33 in provincia di Lecce, in particolare 26 presso la sede di Casarano;

il contratto con scadenza 26 novembre 2003, è stato prorogato per la prima volta con la legge finanziaria 2003, fino al 31 dicembre 2003 ed in seguito, con la legge finanziaria 2004, fino al 31 dicembre 2004;

i 450 dipendenti hanno apportato nel processo produttivo delle sedi dove sono stati assegnati determinanti e significativi miglioramenti in termini di quantità di produzione realizzata e di qualità del servizio. Tali risultati sono visibili raffrontando i dati statistici del 2003 con quelli del 2004;

il Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2004 ha autorizzato l'assunzione di personale a tempo indeterminato nelle pubbliche amministrazioni in deroga al divieto delle assunzioni concedendo all'Inps la trasformazione a tempo indeterminato del rapporto di lavoro solo per 190 dipendenti precari. Tale concessione è molto al di sotto rispetto al numero di assunzioni richiesto dall'Ente pari a 700 unità, numero necessario a normalizzare quasi tutti i rapporti di lavoro precari attualmente in essere e ad assicurare un servizio efficiente e di qualità —:

se il Governo non ritenga, anche al fine di non compromettere il livello di erogazione delle prestazioni all'utenza, di dover inserire nella Legge Finanziaria 2005, una norma che prevede la trasfor-

mazione a tempo indeterminato dei posti di lavoro a contratto di formazione in scadenza il 31 dicembre 2004 dei lavoratori Inps, oggi costretti a vivere in stato di precarietà e di incertezza, riconoscendo così l'impegno e l'abnegazione dimostrati nell'espletamento del servizio che ha raggiunto grazie a loro elevati livelli di qualità. (4-11051)

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

molti comuni italiani applicano aliquote ICI molto elevate;

sono frequenti inoltre casi in cui i contribuenti sono costretti a pagare ingenti multe, solo per il fatto, ad esempio, di aver versato importi lievemente inferiori a quelli dovuti o di aver smarrito le ricevute postali che attestino l'avvenuta presentazione della dichiarazione ICI;

gravano inoltre sui contribuenti, ulteriori tributi, (ad esempio, la tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani) che, negli ultimi anni, sono notevolmente aumentati;

tutto ciò penalizza, fortemente il bilancio delle famiglie italiane, già in difficoltà a causa del generale aumento del costo della vita —:

se non intenda inserire nell'ambito del disegno di legge finanziaria 2005 di prossima definizione misure atte a contenere la pressione fiscale esercitata dagli enti locali sui cittadini. (4-11052)

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

i SUV, acronimo di *Sport Utility Vehicles*, sono veicoli ibridi, tra una fuoristrada, una maxiutilitaria e una berlina di lusso; spesso inadatti sia al trasporto ur-

bano che al fuoristrada, sono ingombranti, meno sicuri di una vettura ordinaria, e hanno consumi spropositati;

i SUV sono la categoria di autoveicoli che fa registrare i più spettacolari tassi di crescita nei paesi ad industrializzazione avanzata. Negli USA 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. Il che significa circa 3,5 milioni di nuovi SUV all'anno. In Italia nel 1998 rappresentavano già il 2,6 per cento delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,47 per cento;

a questa crescita contribuiscono in massima parte i residenti nelle aree urbane, sia in USA sia in Italia. Prova ne sia 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'Italia, poi, con le sue strade tortuose e le sue croniche carenze di spazio rappresenta un terreno ancora più inadatto ad ospitare questi veicoli enormi;

i Suv sono meno sicuri delle vetture ordinarie. Secondo la *National Highway Traffic Safety Administration* (l'Agenzia federale statunitense per la sicurezza del traffico) — come risulta dal *dossier* « Fuoristrada in città: anatomia di un delirio collettivo » di Legambiente — 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: avviene per ribaltamento il 53 per cento delle morti da incidente stradale con i SUV, mentre per le altre auto siamo attorno al 19 per cento;

stando alle prove su strada effettuate da *Quattroruote* (n. 575 pp. 62-75), e citati sempre nel *dossier* di Legambiente, emerge che in certe manovre d'emergenza risultano più impacciate, meno agili e disinvolte e quindi per costituzione più inclini all'incidente. E ancora: Manovre di ordinaria amministrazione possono risultare

molto impegnative quando ci si trova al volante di certe sport *utilily* o fuoristrada. Particolarmente negativi i risultati della cosiddetta prova dell'alce, che riproduce le manovre che servono per scartare improvvisamente un ostacolo, come un motorino, un ciclista o un pedone: Le reazioni che può innescare questa semplice manovra (con un SUV) sono imprevedibili e non sempre facilmente controllabili dal conducente. Peggio ancora sul bagnato: quando piove — dichiara il collaudatore di *Quattroruote* — sembra di essere in barca. E allora ci tocca remare, con lo sterzo naturalmente;

i Suv rappresentano un rischio non solo per chi li guida, ma anche per gli altri automobilisti. Secondo *Quattroruote* per un guidatore di berlina che viene urtato lateralmente il rischio di perdere la vita sono 30 volte superiori se ad urtarlo è un fuoristrada o un SUV. Ricerche condotte dalla IIHS (*Insurance Institute for Highway Safety*, istituto di ricerche sulla sicurezza stradale finanziato dalle società di assicurazione USA) hanno dimostrato che nel caso di scontri laterali tra un SUV e un'auto normale le possibilità di avere un morto sono 5,6 volte superiori che non negli scontri tra due auto normali. Alto il pericolo anche nel caso di scontri frontali: l'altezza e la massa del SUV innescano l'effetto schiacciasassi, il SUV monta sul cofano dell'auto normale, schiacciandolo ed entrando con il muso nel parabrezza. Nel 56,3 per cento degli incidenti mortali che coinvolgono un'auto normale e un SUV, il morto era a bordo dell'auto normale, mentre solo nel 17,6 per cento dei casi era a bordo del SUV. E vista la scarsa affidabilità di guida dei Suv, tutti gli altri automobilisti hanno poco di che stare tranquilli;

alcuni Suv sono dotati di *bull-bars*: (il nome ne rivela l'inutilità: barre di protezione, cioè enormi paraurti sporgenti, a difesa dagli urti con tori e affini). Una direttiva del Consiglio Europeo (26/11/2001) già tre anni fa proponeva di vietare le *bull bars*, perché in caso di incidente rendono più disastrosi gli impatti con le

altre auto, con i pedoni e con i ciclisti. La Danimarca è il solo paese europeo ad averla recepita;

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;

i Suv hanno consumi spropositati e inaccettabili in tempi di penuria di energia. Come emerge dal citato *dossier* 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 impennano 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;

i Suv sono delle vere e proprie ciminiere a quattro ruote. La quantità dei gas inquinanti scaricati in atmosfera da queste lussuosissime e potentissime vetture è proporzionale ai loro consumi, e soprattutto è impressionante se paragonata ai migliori risultati raggiunti in questo settore. Una delle motorizzazioni più potenti arriva a scaricare in atmosfera una quantità di CO₂ quattro volte e mezzo superiore del diesel con le emissioni più basse commercializzato in Italia: parliamo di 380 g per km di anidride carbonica contro 86. I valori di emissioni più bassi per i Suv tra i più venduti in Italia (190 g/km) sono più del doppio di quelli di una Volkswagen Lupo (88) o di una Smart (90) diesel;

le case automobilistiche e i rivenditori omettono spesso di segnalare le pro-

blematiche su menzionate. Nel settembre 2003, poi, la Corte di giustizia di Lussemburgo ha condannato il Governo italiano dichiarandolo inadempiente rispetto alla direttiva del Parlamento e del Consiglio europei del 13 dicembre 1999 (1999/94/CE). La direttiva prescrive infatti che tutti i governi UE si attrezzino affinché ai compratori di auto nuove siano fornite tutte le informazioni che riguardano i danni ambientali delle auto, le emissioni di CO₂ e le norme comportamentali per ridurre il consumo di carburante per ogni tipo di auto;

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*. Questa battaglia culturale è arrivata anche in Europa. In Italia il fronte anti-Suv è guidato da Legambiente, che ha lanciato una campagna contro questi gipponi;

in Francia, il ministro dell'Ecologia, Serge Lepeltier ha annunciato che dal 1° gennaio 2005 potrebbe partire un sistema di incentivi-disincentivi (*bonus-malus*) per favorire le vetture meno inquinanti. Si tratta di una delle misure previste nel piano Salute e Ambiente del governo Raffarin. Due saranno i criteri: le emissioni di CO₂ e quelle di particolato fine. Dei 2 milioni di vetture vendute in Francia ogni anno, la metà non saranno interessate dal provvedimento. Circa 640 mila vetture, che emettono meno di 140g di CO₂, beneficeranno di un *bonus*, fino ad un massimo di 700 euro. Le restanti 350 mila, grosse consumatrici di carburante, che emettono più di 180 g CO₂, saranno penalizzate con un aggravio sul prezzo di listino variabile dai 400 ai 3.200 euro. L'acquirente potrà pagare la tassa direttamente dal concessionario o in Prefettura al momento di ritirare la nuova carta di circolazione (il che bypasserebbe il problema di chi acquista auto all'estero). La misura, comunque, è ancora in fase di definizione;

in California, il 25 settembre scorso, il governatore Schwarzenegger ha varato

un regolamento che mira ad una riduzione importante dei consumi e delle emissioni inquinanti delle auto californiane. A partire dal 2009 ed entro il 2016 le industrie dell'auto dovranno tagliare i consumi dei veicoli leggeri del 25 per cento e del 18 per cento dei veicoli pesanti. Secondo i tecnici di una commissione formata dal governatore, le modifiche richieste costeranno poco più di mille dollari e consentiranno nel tempo risparmi medi di oltre 2 mila dollari. E già gli stati di New York, del Massachusetts ed altri hanno annunciato che seguiranno l'esempio della California;

l'amministrazione di Parigi si è impegnata a limitare la circolazione dei 4x4 nella capitale. Su proposta dei Verdi, il consiglio di Parigi l'8 giugno scorso ha adottato a maggioranza una mozione che chiede l'interdizione dei fuoristrada in caso di picchi d'inquinamento e che ai proprietari di questi veicoli vengano negate le agevolazioni sui parcheggi previste per i residenti. Inoltre, alcune zone della città — quelle storiche, quelle verdi — potrebbero essere completamente interdette ai fuoristrada e ai loro proprietari potrebbe essere chiesto di pagare una *vignette noire*, un « bollo nero » aggiuntivo. Questi veicoli — si legge nel testo — emettono un valore quasi quattro volte superiore di CO₂ rispetto alle vetture meno inquinanti. In più, alcune in città arrivano a consumare 23,9 litri di carburante per 100 km. Nel tempo in cui la minor disponibilità di greggio genera conflitti e aumento dei prezzi, questo è assolutamente irresponsabile. La partenza del provvedimento, prevista per il 1° gennaio 2006, non è scontata: molto dipenderà infatti dal Prefetto di Parigi, che ha ampi poteri sulla circolazione —:

se i Ministri interrogati ritengano opportuno che:

siano introdotte, sul modello francese, misure fiscali — come la maggiorazione della tassa di proprietà — che scorraggino l'acquisto delle auto che consumano e inquinano di più, come i SUV, e che permettano invece di incentivare per i mezzi più puliti;

siano fissati, sul modello californiano, limiti stringenti per l'efficienza nei consumi delle autovetture e per la riduzione dei gas di scarico e tempi certi per il loro raggiungimento;

per i SUV sia introdotta una patente speciale, 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;

venga reso operativo 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*.

(4-11056)

CENTO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 70 del 1975 elencava gli enti gestori di previdenza e assistenza;

con il decreto legislativo 30 giugno 1994 n. 509 gli Enti compresi nella tabella allegata al detto provvedimento già indicati nella suddetta legge sono stati privatizzati a decorrere dal 1° gennaio 1995;

coloro i quali conducono in locazione ininterrottamente da data anteriore al 1° giugno 1995 un immobile di uno dei citati Enti, come è avvenuto per gli inquilini di Via G. B. Badoero, 51 a Roma, per effetto della sopravvenuta privatizzazione si sono visti escludere dall'ambito di operatività del detto decreto legislativo n. 104 del 1996 relativo alla dismissione del patrimonio immobiliare degli enti previdenziali pubblici;

l'Associazione inquilini enti privatizzati che si è costituita in difesa degli inquilini di dette abitazioni denuncia la evidente disparità di trattamento rispetto alla originaria condizione comune a tutti

gli inquilini di enti previdenziali pubblici poiché è venuto meno quel principio sancito dall'articolo 47 della Costituzione che favorisce l'accesso dei cittadini alla proprietà dell'abitazione —:

se siano a conoscenza dei fatti sopra esposti e, se questi corrispondano al vero, se intendano proporre alle società che stanno procedendo a dismissioni l'apertura di tavoli di trattative con i rappresentanti dei sindacati degli inquilini;

quali iniziative normative il Governo intenda adottare affinché al patrimonio immobiliare degli enti previdenziali pubblici privatizzati, ai sensi del decreto legislativo 30 giugno 1994 n. 509, acquisito antecedentemente alla trasformazione in enti di diritto privato, si applichino le disposizioni del decreto-legge 25 settembre 2001 n. 351 convertito con modificazioni dalla legge 23 novembre 2001 n. 410.

(4-11058)

* * *

GIUSTIZIA

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

nel 1992 si effettuò un concorso in magistratura per 275 uditori giudiziari, cui parteciparono 2.244 candidati;

in seguito ad un ricorso da parte di un candidato che era stato dichiarato inidoneo, secondo lui ingiustamente, si scoprì che i commissari impiegavano in media 3 minuti per la correzione delle singole prove;

a seguito della richiesta di un candidato, il Ministero inizialmente negò, poi consentì che venisse esercitato il diritto di accesso in relazione ad una decina di compiti;

da un'attenta valutazione degli elaborati, alcuni dei quali avevano lampanti