

presaglia, con lutti terribili sia sul versante israeliano che sul versante palestinese —:

se quanto manifestato dal Consigliere del premier israeliano, Dov Weisglass, nell'intervista rilasciata al quotidiano *Haaretz*, benché smentito dal primo ministro Ariel Sharon, sia ritenuto possibile e se, dunque, non si ritenga di dover sollecitare anche l'Unione europea per accertare la permanenza della volontà, da parte dello Stato di Israele, di dare effettiva applicazione al piano di pace conosciuto come *roadmap* prevedente la costituzione di uno Stato palestinese. (3-03802)

Interrogazione a risposta scritta:

FIORONI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il signor Ayad Anwer Wali, in procinto di ottenere la cittadinanza italiana e residente in Italia da oltre 20 anni, è stato per oltre un mese nelle mani dei rapitori senza che si sapesse nulla della sua sorte mentre si continuava a chiedere altrettanto impegno e altrettanto senso di responsabilità da parte di tutti per il buon esito della vicenda come nel caso felice delle due Simone;

si attente ancora dal Governo una risposta sia sull'acquisizione del video della morte di Fabrizio Quattrocchi, sia sulle ombre relative al sequestro Baldoni e al mancato recupero del corpo ancora atteso dai familiari;

nessuno vorrebbe che ci fossero delle differenziazioni nell'impegno e nella qualità delle iniziative messe in campo dal Governo —:

quali siano stati i passi fatti dal Governo italiano per la liberazione di Ayad Anwer Wali quando era ancora vivo nelle mani dei suoi sequestratori.

(4-11178)

* * *

ATTIVITÀ PRODUTTIVE

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle attività produttive, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

con una intervista rilasciata al settimanale *Panorama* negli ultimi giorni del mese di agosto, l'amministratore delegato dell'ENEL Spa ha dichiarato l'intenzione della società elettrica di abbandonare il progetto di ambientalizzazione predisposto per la centrale ENEL di Porto Tolle (Rovigo), individuando nel carbone il nuovo elemento di alimentazione della centrale medesima;

sul progetto di ambientalizzazione della centrale di Porte Tolle si era riscontrato e costruito un largo consenso che aveva coinvolto le istituzioni locali dal comune, all'amministratore provinciale, alla regione Veneto;

il progetto di ambientalizzazione, dopo oltre due anni ha concluso recentemente e positivamente il proprio *iter* di valutazione, ottenendo l'approvazione da parte della Commissione VIA, presso il Ministero dell'ambiente;

proprio le amministrazioni locali polesane avevano accettato il progetto di ambientalizzazione ponendo come determinante un termine temporale chiaro (2018) per la dismissione dello stabilimento di Porto Tolle, tenendo conto che nell'area del delta del Po e su tutto il territorio del comune di Porto Tolle è stato istituito il Parco regionale del delta del Po e pertanto le amministrazioni locali intendono riconvertire l'economia dell'area con attività più coerenti e lineari con la naturale vocazione del territorio —:

se il Governo (anche in qualità di azionista di maggioranza dell'ENEL) fosse

a conoscenza della decisione del dott. Scaroni;

quali siano le reali motivazioni dell'abbandono del progetto di ambientalizzazione;

quali iniziative intenda assumere o proporre a ENEL Spa per un maggior rispetto e coinvolgimento delle istituzioni locali;

quali linee il Governo intenda indicare e seguire al fine di trovare il giusto equilibrio tra domanda energetica nazionale e tutela ambientale in particolare delle aree destinate a parco.

(2-01329) « Frigato, Boccia ».

Interrogazioni a risposta scritta:

ANNUNZIATA. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

le previsioni fatte dai più insigni economisti alla vigilia della liberalizzazione del mercato assicurativo avvenuta nel 1995, secondo i quali il regime di concorrenza avrebbe portato con sé una riduzione dei premi, si sono rivelate clamorosamente errate. Infatti l'aumento dei premi, da allora, è stato cospicuo, continuo a inarrestabile;

in particolare, la disparità di trattamento assicurativo tra gli autoveicoli e i ciclomotori, la cui polizze, in proporzione arrivano ormai a cifre da capogiro, è giunta a livelli non più tollerabili: spesso, assicurare un ciclomotore costa molto di più che assicurare un'auto;

in base ai dati forniti dall'associazione nazionale degli assicuratori emerge una forte discrepanza fra le assicurazioni dei due mezzi di trasporto. Una forbice che si allarga sempre più quando si prendono ad esempio città del centro e del sud dove le assicurazioni per i motorini comportano una spesa sproporzionata ma, purtroppo, inevitabile;

le stesse elaborazioni ministeriali certificano la forte disparità, non solo dei motorini, ma di tutte le tariffe assicurativa a livello territoriale, con rincari che raggiungono cifre astronomiche in alcune province del centro-sud;

a Napoli, ad esempio, secondo i calcoli dell'Antitrust, per assicurare un motorino nuovo si pagano in media 1.000 euro! Un normalissimo e comune modello di ciclomotore usato, in discrete condizioni, costa tra i 500 e i 700 euro, tanto quanto la relativa polizza che lo assicura per un anno. Ma il rischio è di vedersi richiedere cifre da capogiro: ben 30 compagnie (quasi la metà del totale) non assicurano i ciclomotori da 50 cc per meno di mille euro, mentre cinque imprese hanno ormai superato il muro dei mille e 500 euro per un anno di copertura dagli incidenti. Tanto quanto costa un motorino nuovo di zecca!;

ma le cose non vanno meglio nel resto d'Italia, a Palermo assicurare un ciclomotore da 50 cc, costa in media 585 euro, pari al 1.552 per cento in più rispetto al 1995 e pari al costo medio di una polizza assicurativa, senza furto, di una auto di media cilindrata! A Bari, sempre secondo i calcoli dell'Antitrust, si pagano 561 euro e così via, da Genova (437 euro) a Milano (309 euro), da Bologna (356 euro) a Roma (543 euro);

il fatto che la situazione sia allarmante lo conferma la segnalazione inviata dall'Ancma (Associazione nazionale ciclo, motociclo, accessori) all'Antitrust l'anno scorso, nella quale si lamentava « nell'ultimo periodo un drastico crollo della domanda » di ciclomotori, dovuta, appunto agli aumenti eccessivi delle tariffe;

a tale riguardo, viene ignorata la circostanza che il più delle volte, il motorino rappresenta una vera e propria necessità per il cittadino che, a causa del traffico, specialmente delle grandi città, è costretto ad utilizzare il ciclomotore, in alcuni casi suo unico mezzo di locomozione, per i suoi spostamenti, non percorribili con i mezzi pubblici che, in quasi

tutte le città menzionate, scarseggiano e ritardano risultando inefficaci e insoddisfacenti;

tale situazione si aggrava ancor più se si pensa che i possessori di ciclomotori sono spesso penalizzati per la sosta, i parcheggi riservati scarseggiano e costringono i motociclisti a soste « selvagge » che portano inevitabilmente ad essere passibili di multe salate;

a fronte di questa situazione, caricare ulteriormente con polizze proibitive i possessori di un motorino, sembra risultare un'anomalia tutta italiana diretta più ad arricchire le già opulente assicurazioni che a tutelare i bisogni dei cittadini per i quali il motorino rappresenta l'ancora di salvezza per districarsi nel caos delle grandi città;

la soluzione del problema non può essere, come qualcuno ha suggerito, l'abolizione dell'obbligo e nemmeno in un ritorno alle tariffe controllate: la prima soluzione esporrebbe i cittadini a rischi eccessivi, la seconda bloccherebbe il mercato portando alla chiusura di molte compagnie. L'unica via percorribile, dunque, è quella di aumentare il potere contrattuale dei consumatori, fissando nuove regole che offrono maggiore protezione al contraente più debole, cioè l'assicurato;

le associazioni dei consumatori, al fine di porre rimedio a questa vera e propria vessazione nei riguardi dei proprietari di ciclomotori, hanno presentato da tempo, al Ministro delle attività produttive una serie di valide proposte, purtroppo rimaste ancora senza riscontro, come ad esempio:

l'introduzione di tre categorie a prezzo controllato perché aventi prestazioni limitate per legge; ciclomotori, moto fino a 125 cc/11 kW, moto fino a 25 kW;

l'inserimento, tra i profili « tipo » che le compagnie sono obbligate a rendere pubblici, di quelli relativi alle precedenti categorie, più quelli dei motociclisti con patente senza restrizioni;

la definizione di una tabella di riferimento per le classi Bonus/Malus, come già avviene per le polizze auto (ora ogni compagnia usa una classificazione non confrontabile con le altre);

il riconoscimento del diritto dell'assicurato a trasferire la polizza su un altro mezzo (attualmente quasi tutte le compagnie trasferiscono la polizza solo in caso di vendita o demolizione del veicolo precedentemente assicurato);

il riconoscimento del diritto dell'assicurato a sospendere la copertura per un periodo compreso tra un mese e due anni (molte compagnie concedono la sospensione per le auto ma non per le moto);

l'obbligo, per le compagnie, su richiesta dell'assicurato, di riconoscere la stessa classe di Bonus/Malus su tutte le polizze intestate alla stessa persona;

l'introduzione delle polizze personali (si assicura la persona invece del veicolo) e obbligo per le compagnie di offrire all'assicurato la possibilità di scegliere tra polizza personale e polizza tradizionale (cioè sul veicolo);

la possibilità di sostituire la copertura assicurativa con una fidejussione bancaria di valore pari al massimale minimo previsto per legge (consentirebbe alle aziende di risparmiare il costo della copertura assicurativa dei veicoli aziendali);

il divieto, per le compagnie, di applicare (sul Bonus) aumenti superiori al tasso d'inflazione ufficiale (calcolato dall'ISTAT);

la revoca dell'autorizzazione alle compagnie che dichiarano per tre anni consecutivi perdite superiori al 3 per cento della raccolta premi nel ramo R.C. Auto;

l'obbligo, per le compagnie, di documentare i casi di truffa dichiarati ed il loro valore;

l'obbligo, per le compagnie, di mettere a disposizione del pubblico le statistiche annuali sui sinistri;

si comprende facilmente come far passare queste proposte non è impresa facile, perché gli interessi in gioco delle *lobby* assicurative sono molto grandi e « ramificati » come dimostrano le salatissime multe comminate più volte dall'Antitrust alle compagnie di assicurazione, sempre con la stessa motivazione: aver costituito un cartello dei prezzi, ovvero si erano messe d'accordo per non farsi concorrenza, spartendosi il mercato secondo la loro convenienza e a danno degli assicurati. Purtroppo, subito è intervenuta la cosiddetta « legge salva-compagnie » che ha regalato alle stesse società di assicurazione ben 4,2 miliardi di euro di mancati rimborsi agli assicurati;

tuttavia, il Governo, tramite lo stesso Ministro per le attività produttive, il 5 marzo dello scorso anno, aveva sottoscritto un protocollo d'intesa insieme all'ANIA (Associazione Nazionale delle Imprese Assicuratrici) e alle associazioni dei consumatori, dove le parti « consapevoli degli elevati livelli tariffari applicati a tale segmento di rischio (ciclomotori), soprattutto in alcune aree territoriali caratterizzate da un alto numero di sinistri e dal notevole incremento del costo dei relativi risarcimenti » impegnavano la stessa ANIA a sensibilizzare le imprese di assicurazione affinché fossero applicate agevolazioni tariffarie per l'assicurazione dei ciclomotori —:

se il Ministro in indirizzo abbia provveduto alla verifica dell'attuazione dei suddetti impegni, prevista dallo stesso protocollo d'intesa entro il mese di aprile 2004 e, in caso affermativo, quali siano stati i risultati evidenziati, atteso che di fatto nessun beneficio concreto risulta ad oggi riscontrato dai proprietari di ciclomotori assicurati, sempre che non si voglia intendere per riduzione delle polizze il calo dello 0,22 per cento annunciato nei mesi scorsi, ossia una riduzione di appena 1 euro su una polizza da 500 euro, dopo che negli ultimi anni le tariffe sono più che raddoppiate;

se e quali ulteriori iniziative intendano assumere affinché le compagnie as-

sicurative siano indotte ad adottare almeno alcune delle ragionevoli proposte, sopra indicate, formulate dalle associazioni dei consumatori per favorire agevolazioni tariffarie sull'assicurazione dei ciclomotori. (4-11171)

SAIA. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

L'Istituto per la promozione industriale-IPI è un'associazione riconosciuta posta alle dipendenze e sottoposta alla vigilanza del ministero delle attività produttive, il quale detiene la maggioranza delle quote associative, provvede alla nomina del presidente, di due revisori dei conti ed alla designazione di alcuni consiglieri di amministrazione;

gli oneri del personale dell'istituto gravano esclusivamente su fondi pubblici, ed in particolare sul contributo annuale erogato dal Ministero delle attività produttive, il quale provvede all'approvazione del programma di attività dell'IPI ed al suo finanziamento, tramite l'erogazione di un contributo annuale;

il ministro delle attività produttive ha provveduto nel corso del 2001 a rinnovare il consiglio di amministrazione dell'istituto, designando quale consigliere il capo della segreteria tecnica del Ministero dottor Sestino Giacomoni, il quale successivamente è passato direttamente, senza soluzioni di continuità, dalla poltrona di consigliere di amministrazione a quella di dirigente dell'IPI, assumendo la carica di responsabile dell'Area studi;

il dottor Umberto Guidoni, collaboratore esterno della segreteria tecnica del ministero, è stato nominato nel 2003 dirigente dell'IPI, assumendo la responsabilità di un dipartimento posto alle dipendenze del dottor Giacomoni, responsabile dell'area studi;

risulterebbero inoltre in servizio presso l'IPI numerose unità di personale,

per lo più assunte con contratto a tempo determinato, legate da vincoli di parentela a diretti collaboratori del Ministro;

ad avviso dell'interrogante, relativamente alle suddette nomine, vi è un difetto di trasparenza, in contrasto con la natura dell'IPI, che proprio a principi di massima trasparenza, si dovrebbero conformare —:

in base a quali criteri il dottor Giacomoni ed il dottor Guidoni siano stati ritenuti idonei a ricoprire gli incarichi cui si fa riferimento in premessa;

se non ritenga di dover intervenire, affinché siano osservati principi di trasparenza nel conferimento di incarichi all'interno dell'ente. (4-11177)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

PISTONE, DUILIO, BENVENUTO, MANGNOLFI, NIGRA, BUEMI e MARINO. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

la legge 2 agosto 2004, n. 210, all'articolo 1, comma 1, stabilisce che il Governo è delegato ad adottare « entro sei mesi » dalla data di entrata in vigore della legge, « uno o più decreti legislativi » recanti norme per la tutela degli acquirenti di immobili da costruire;

tali decreti legislativi, secondo quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 1 della legge in questione, devono essere emanati « su proposta del Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e del lavoro e delle politiche sociali »;

l'articolo 3, comma 1, lettera f), della suddetta legge, prevede altresì l'istituzione di un « Fondo di solidarietà a beneficio dell'acquirente che, a seguito dell'insolvenza del costruttore a fronte della quale, in un periodo compreso tra il 31 dicembre 1993 e la data di entrata in vigore della legge, siano o siano state in corso procedure implicanti una situazione di crisi, dichiara di aver subito la perdita delle somme versate o di ogni altro bene eventualmente corrisposto e il mancato conseguimento della proprietà o dell'assegnazione del bene »;

a tutt'oggi, nonostante la legge sia stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 13 agosto 2004 e nonostante continui il calvario e il dramma di centinaia e centinaia di famiglie, da parte del Governo nessun decreto è stato ancora adottato —:

se non ritengano opportuno, attivarsi tempestivamente per dare concreta attuazione a quanto previsto dalla legge in oggetto, tenuto conto del termine previsto per il 13 febbraio 2005 per l'esercizio della delega, avendo cura di proporre norme che finanzino il fondo di solidarietà previsto dalla legge medesima e ne disciplinino i requisiti e le modalità di accesso. (3-03805)

Interrogazione a risposta in Commissione:

LABATE, BURLANDO, MAZZARELLO, ROGNONI e PINOTTI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in occasione della festa della polizia penitenziaria, il Direttore della Casa circondariale genovese ha lanciato un serio allarme per lo stato in cui versa il Carcere di Marassi;

in suddetto carcere, come del resto in quasi tutti i penitenziari, esiste una preoccupante situazione di sovraffollamento, che determina una complessa situazione, alle soglie della pericolosità;

al difficile rapporto guardie carcerarie/detenuti, che vede una mancanza di