

nel mese di dicembre 2004 il Ministero della giustizia ha proceduto all'assunzione dei vincitori nei soli distretti del nord Italia e cioè Torino, Milano, Venezia e Genova. Questo vuol dire che il novantesimo classificato nel distretto di Milano oggi ha un lavoro mentre neanche il primo classificato dei distretti di Napoli o Messina può dire altrettanto. Il Ministero, continuamente sollecitato, non comunica se e quando i vincitori del Sud Italia cominceranno a lavorare, mostrando di fatto assoluta noncuranza per la situazione drammatica di giovani laureati, vincitori di concorso che in molti casi non hanno i mezzi per sopravvivere;

questo problema coinvolge circa 200 vincitori di concorso nei distretti di Corte d'appello del sud Italia, tutte persone che hanno affrontato questo concorso a costo di sacrifici altissimi, e che finalmente credevano di aver trovato un lavoro che consentisse una vita normale;

questo provvedimento pregiudica ancora una volta i giovani del sud Italia che vivono già una realtà tanto disagiata dal punto di vista lavorativo —:

per quali gravi ragioni non si sia ancora provveduto all'assunzione del personale risultante vincitore nei distretti di Corte d'appello del Sud Italia;

se il Ministro non ritenga di dover intervenire urgentemente per dare seguito all'assunzione del personale in questione e porre così fine alla situazione, secondo l'interrogante, incresciosa, che vede ingiustamente differenziati vincitori di un unico concorso. (4-14033)

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

il 27 aprile 2005, Francesco Vedrucio, detenuto trentaseienne, è stato trovato impiccato alla finestra del bagno della sua cella nel carcere di Sulmona;

il suicidio è il settimo che avviene in due anni nel supercarcere abruzzese;

a parere dell'interrogante, la successione dei suicidi nel carcere di Sulmona inquieta, angoscia e allarma —:

se non ritenga opportuno intervenire, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di avviare un'indagine per conoscere la reale situazione del penitenziario, comprendere a fondo le condizioni di vita dei detenuti e quelle di lavoro degli operatori penitenziari;

se non ritenga, altresì, opportuno adoperarsi al fine di procedere alla chiusura del carcere, a tutela della dignità dei detenuti e degli operatori che in esso vi lavorano. (4-14107)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

come si evince da un articolo pubblicato su «QN», in data 21 aprile 2005, il Sult, sindacato di base, dovrà pagare una multa di 15mila euro per gli scioperi del trasporto aereo del 21 febbraio e del 16 marzo 2005;

la decisione di cui sopra è stata presa dalla Commissione di garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali, poiché ha fatto presente la violazione della legge sugli scioperi: non è consentito con un unico atto di indire più agitazioni variamente distribuite nel tempo;

il Sult, che con il 22 per cento degli iscritti tra i 4.322 assistenti di volo Alitalia è la prima sigla tra la categoria, condanna la decisione dei Garanti e denuncia una disparità di trattamento tra i sindacati confederali e quelli di base —:

se a seguito degli scioperi vi siano stati gravi danni all'utenza, a causa dell'assenza dal lavoro, e in caso affermativo, di quale entità. (4-14024)

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

Asaps (Associazione della Polizia Stradale) ha diffuso ultimamente le informazioni relative al sistema di targatura e tutte le possibilità ampiamente usate per alterare e modificare le targhe delle moto, vanificando così, di fatto, il funzionamento dei dispositivi dei rivelatori automatici e il lavoro della polizia stradale;

ci sono vari sistemi per raggiungere questo risultato:

a) l'alloggiamento della targa che, come da immatricolazione, deve avere una inclinazione non superiore a 30° spesso subisce mutamenti tramite l'applicazione di un pistoncino elettrico o di un elastico che solleva la targa e la porta quasi in una posizione orizzontale;

b) con bombolette di schiuma da barba si coprono i numeri;

c) l'applicazione di stracci o foulard che con il vento si muovono coprendo la targa;

d) l'elastico per i bagagli che naturalmente si sposta e copre alcuni numeri;

e) i numeri come 6 - 9 - 8 - 0 vengono cambiati con ritocchi a base di grasso o con pezzi di nastro isolante nero;

tutti questi sistemi sono stati illustrati con foto nell'articolo sul sito dell'Asaps mostrando tanto le ingegnosità dei motociclisti nell'infrangere la legge quanto le mancanze normative che le permettono;

il Codice della strada articolo 100, comma 10) prevede: «Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi è vietato apporre iscrizioni, distintivi, o sigle che possano creare equivoco nella identificazione del veicolo»;

il comma 12) prevede che «chiunque circola con veicolo munito di targa non propria o contraffatta è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.626,45 a euro 6.506,85». Con il comma 15) dello stesso

articolo è prevista anche la sanzione accessoria del fermo amministrativo di tre mesi del veicolo, non è però facile dimostrare la contraffazione, e secondo l'Asaps intervento della polizia avrebbe più efficacia se nel codice risultassero sanzioni anche per la modifica della targa;

il comma 13) stabilisce che «chiunque viola le disposizioni dei commi 5 e 10 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 19,95 a euro 81,90». Per prevenire e combattere le sopracitate manovre la sanzione amministrativa è eccessivamente bassa, e sarebbe opportuno, sempre secondo l'Asaps, aggiungere una sanzione accessoria come il ritiro della carta di circolazione;

il comma 14) prevede che: «chiunque falsifica, manomette o altera targhe automobilistiche ovvero usa targhe manomesse, falsificate o alterate è punito ai sensi del codice penale». Anche in questo caso non è, facile stabilire l'alterazione della targa, infatti spesso succede che il magistrato annulla il verbale per mancanza di prove;

il codice della strada, all'articolo 102 comma 7) prevede che: «chiunque circola con targa non chiaramente e integralmente leggibile è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55». Questo è l'articolo che maggiormente viene applicato; anche qui la sanzione amministrativa è ritenuta troppo bassa e sarebbe da aggiungere come nei casi precedenti la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione e della targa quando è evidente l'oscuramento della stessa;

si ritiene anche che le targhe dovrebbero essere con i numeri più grandi presentando «la coda» inclinata e non verticale come ora —:

come il Ministro valuti la situazione sopra esposta;

se in particolare intenda valutare con attenzione anche con una appropriata indagine sul fenomeno, le notizie riportate sul sito di Asaps;

se intenda, farsi promotore di una iniziativa normativa per la revisione del codice in tema di targature e con sanzioni più appropriate per l'uso di targhe manomesse. (4-14027)

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

l'Anas, Compartimento di Bologna, il Comune di Castelnovo Monti, la Provincia di Reggio Emilia e la Regione Emilia Romagna, a seguito di intese istituzionali, hanno finanziato il progetto per la «razionalizzazione delle intersezioni dal chilometro 67+200 al chilometro 67+650 della strada statale n. 63 del Valico del Cerreto»;

una parte di tale progetto relativo alla «razionalizzazione della intersezione della strada statale 63 con via Roma, via Matilde di Canossa e via Bismantova», finanziato dall'Anas nel 2003 per 100.000 euro su un costo complessivo di 637.494 euro, è stato oggetto di aspre critiche e ripetute polemiche sui quotidiani locali, soprattutto per la mancata informazione della popolazione sulle scelte progettuali da parte dell'amministrazione comunale;

l'intervento stradale è meglio conosciuto dalla cittadinanza locale come «la rotonda dell'ospedale», poiché il progetto scelto dal Comune di Castelnovo Monti, invade proprio il parco dell'Ospedale di S. Anna, occupando 200 metri quadrati di verde ed avvicinando l'infrastruttura stradale agli edifici ospedalieri;

secondo l'interrogante il progetto crea considerevoli svantaggi all'organizzazione dell'accessibilità all'area ospedaliera, richiedendo lo spostamento dell'ingresso del pronto soccorso, e soprattutto incrementa il traffico stradale, convogliando in un percorso rotatorio gran parte del traffico in entrata e in uscita dal Paese;

secondo i cittadini locali la rotatoria non risolve i problemi creati dalle intersezioni della strada statale 63 con via

Matilde di Canossa e via Bismantova, lasciando, nelle migliori delle ipotesi, immutati i problemi attuali;

uno studio sull'impatto atmosferico, commissionato dai progettisti, ha rilevato un incremento preoccupante dei valori degli inquinanti atmosferici causati dall'avvicinamento del traffico stradale al corpo ospedaliero, che registra previsioni di progetto aumentate del 60 per cento per il monossido di carbonio CO, del 30 per cento per le polveri sottili PM10, che già attualmente superano i limiti di legge, e del 25 per cento per gli ossidi di azoto NOx;

lo studio di impatto acustico allegato al progetto tecnico evidenzia che i limiti di emissione acustica previsti dalla zonizzazione comunale per l'area di pertinenza dell'ospedale, pari a 50 dB(A), come limite diurno, e a 40 dB(A), come limite notturno, non vengono rispettati nell'area ospedaliera —:

se il Ministro non intenda intervenire presso l'Anas per bloccare l'intervento della realizzazione della Rotonda dell'Ospedale nel Comune di Castelnovo Monti, i cui lavori sono stati già appaltati dall'amministrazione comunale con la determinazione dirigenziale n. 127 del 22 luglio 2004 e per verificare l'opportunità di un intervento risolutivo del Compartimento Anas di Bologna ai fini di una risoluzione tecnica più appropriata che preveda l'allontanamento della rotatoria dall'ospedale mediante una traslazione in direzione Nord-Nord Ovest. (4-14028)

MARTELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Venezia è affidato in concessione fino al 2027 alla società Save;

la Save fu costituita a seguito della legge n. 938 del 24 dicembre 1984 e secondo le norme allora vigenti prevedeva la prevalente partecipazione pubblica e in particolare prescriveva la partecipazione maggioritaria e paritaria del comune, pro-

vincia di Venezia e la regione Veneto con il 17 per cento cadauno che dovevano controllare il 51 per cento della società stessa;

per le società aeroportuali, con legge n. 351 del 3 agosto 1995, fu abrogato l'obbligo della prevalente partecipazione pubblica, ma non fu resa obbligatoria la privatizzazione che poteva avvenire osservando le modalità previste dalle leggi vigenti che sancivano innanzitutto il ricorso a procedure di evidenza pubblica in presenza di dismissioni di partecipazioni di maggioranza;

comune, provincia di Venezia e regione Veneto non si sono mai accordate sulle modalità di cessione delle loro partecipazioni ed in particolare sulla dismissione della loro partecipazione di controllo della società;

la regione Veneto ha affidato interamente ai privati detentori di minoranza della Save la gestione della società attraverso la nomina a presidente della società del dottor Enrico Marchi, presidente della Società finanziaria internazionale;

successivamente (il 3 agosto 2004) la regione ha promosso e sostenuto la deliberazione della società Save per un aumento di capitale del 25 per cento attraverso la collocazione in borsa. Aumento di capitale da attuarsi con esclusione e diritto di opzione da parte dei soci con l'effetto di diluire, quindi annullare, la partecipazione maggioritaria, disattendendo così le procedure di legge;

la delibera su indicata fu impugnata da comune e provincia di Venezia dinanzi al tribunale di Venezia che ne hanno chiesto l'annullamento;

nel frattempo, in pendenza di tali controversie, la Società italiana per la borsa non ha concesso le previste autorizzazioni per la quotazione;

secondo l'interrogante la regione Veneto, attraverso una procedura ingegnosa ma illegittima, secondo quanto hanno sostenuto in un ricorso al Tar il comune e

la provincia di Venezia, ha conferito le proprie quote alla *new company* Marco Polo Holding, ottenendo la partecipazione minoritaria del 36 per cento. Marco Polo Holding che ha ricevuto anche la partecipazione della quota Save dei privati, i quali ottengono il 64 per cento della Marco Polo Holding stessa. In conclusione la società Save che *ex lege* n. 938 del 1984 doveva avere prevalente partecipazione pubblica diventa una società controllata per il 53 per cento da una società a prevalente controllo privato, secondo l'interrogante, in completo dispregio delle leggi che regolano la cessione delle quote pubbliche soprattutto nei pacchetti di controllo;

peraltro, secondo notizie apparse di recente sugli organi di stampa e secondo quanto risulta all'interrogante la nuova aerostazione dell'aeroporto di Venezia non ha ancora ottenuto il collaudo definitivo perché la società di gestione non ha realizzato una serie di interventi imposti dalla legge per garantire l'agibilità ai non vendenti e, nonostante le normative vigenti (legge n. 717 del 29 luglio 1949) e la convenzione tra lo Stato e la Save lo prevedano, non ha ancora commissionato e realizzato un'opera d'arte pari al 2 per cento del valore della struttura pubblica finanziata;

inoltre risulta che ad oggi l'aerostazione è priva di CPI, cioè il certificato di prevenzione incendi che era stato chiesto ed ottenuto in occasione dell'inaugurazione della nuova aerostazione nel luglio del 2002 ma che nel 2004 in seguito ad una serie di lavori per la realizzazione di nuovi spazi commerciali che hanno determinato il non utilizzo di protezioni passive, è stato sospeso dopo una ispezione da parte del Comando provinciale dei vigili del fuoco —:

se siano a conoscenza di questa anomala situazione e quali iniziative, in base alle proprie prerogative e competenze, intendano assumere per garantire l'agibilità, la sicurezza e il rispetto delle normative vigenti nell'aeroporto di Venezia.

(4-14034)

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

è necessario evitare che le autostrade e strade siano intasate da Tir, e al contempo favorire la possibilità di utilizzare i traghetti e le ferrovie, per il trasporto anche notturno di merci;

è auspicabile che tali misure siano adottate prima dell'estate, per evitare l'intasamento delle autostrade ed i pericoli connessi —:

se non ritenga di adottare iniziative volte a prevedere agevolazioni per il trasporto delle merci via mare o per ferrovia, ponendo termine a qualsiasi agevolazione al trasporto via terra. (4-14044)

PERROTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *Il Salvagente* segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, per un cinquantenne, 14^a classe, le compagnie di assicurazioni continuano ad applicare tariffe insostenibili;

a Milano le compagnie di assicurazioni continuano ad apportare modifiche ai tariffari determinando abissali salti di costo;

a Milano l'automobilista di cui sopra può pagare, per l'assicurazione del proprio veicolo, tra i 792 euro ed i 1.209 euro a seconda della compagnia;

ad avviso dell'interrogante il ministero dell'industria dovrebbe esercitare una funzione di controllo sulle assicurazioni —:

quali siano i motivi che giustificano, eventualmente, questa disparità di prezzo;

quali iniziative ritengano di dover adottare ai fini del contenimento dei costi praticati dalle compagnie assicuratrici.

(4-14079)

PERROTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *Il Salvagente* segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, per i neopatentati milanesi le polizze Rc-auto hanno raggiunto dei livelli considerevoli;

a Milano un giovane di diciotto anni può pagare, per l'assicurazione del proprio veicolo, tra i 985 euro, ed i 2.619 euro a seconda della compagnia;

ad avviso dell'interrogante, il ministero dell'industria dovrebbe esercitare una funzione di controllo sulle assicurazioni —:

quali siano i motivi che giustificano, eventualmente, questa disparità di prezzo;

quali iniziative, anche normative, ritengano di dover adottare ai fini del contenimento dei costi praticati dalle compagnie assicuratrici. (4-14080)

PERROTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *Il Salvagente*, segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, per un cinquantenne, 6^a classe, le compagnie di assicurazioni continuano ad applicare tariffe considerevoli;

a Milano l'automobilista di cui sopra può pagare, per l'assicurazione del proprio veicolo, tra i 454 euro ed i 641 euro a seconda della compagnia;

il ministero dell'industria dovrebbe esercitare una funzione di controllo sulle assicurazioni —:

quali siano i motivi che giustificano, eventualmente, questa disparità di prezzo;

se non ritengano di dover adottare iniziative ai fini del contenimento delle tariffe praticate dalle compagnie assicuratrici.

(4-14081)

PERROTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *Il salvagente*, segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, su segnalazione dell'Assoconsum, per i proprietari dei ciclomotori della città di Milano non è uno dei periodi migliori, poiché le compagnie di assicurazioni continuano ad applicare tariffe considerevolmente alte;

nel caso di un diciottenne che voglia assicurare il proprio ciclomotore, nuovo di zecca, la differenza tra la polizza più economica e quella più elevata arriva addirittura a superare i 100 euro;

a Milano il proprietario di un ciclomotore può pagare, per l'assicurazione del proprio mezzo, tra i 213 euro ed i 492 euro a seconda della compagnia;

a parere dell'interrogante, il ministero dell'industria dovrebbe esercitare una funzione di controllo sulle assicurazioni —:

quali siano i motivi che giustificano tale disparità di prezzi;

quali iniziative ritenga di dover adottare il Governo, ai fini del contenimento delle tariffe praticate dalle compagnie assicuratrici. (4-14082)

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

come si evince da un comunicato Ansa del 22 aprile 2005, i dati del Codacons e dell'Assoconsum rivelano che le compagnie di assicurazioni non hanno alibi riguardo la possibilità di ridurre le tariffe;

nel 2004, e non solo, si è registrato un forte calo degli incidenti autostradali e di conseguenza gli automobilisti avrebbero diritto ad una riduzione del 20 per cento delle tariffe assicurative —:

se il Ministro interrogato non intenda aprire un tavolo di confronto con le società assicuratrici, onde addivenire, viste le diminuzioni degli incidenti stradali nel 2003 e nel 2004, ad un considerevole abbassamento delle tariffe. (4-14083)

PERROTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo pubblicato su *Il Salvagente*, segnalato all'interrogante dall'Assoconsum, per un cinquantenne, 1^a classe, le compagnie di assicurazioni continuano ad applicare tariffe insostenibili;

a Milano le compagnie di assicurazioni continuano ad apportare modifiche ai tariffari determinando abissali salti di costo;

a Milano l'automobilista di cui sopra può pagare, per l'assicurazione del proprio veicolo, tra i 338 euro ed i 468 euro a seconda della compagnia;

il ministero dell'industria dovrebbe esercitare una funzione di controllo sulle assicurazioni —:

quali siano i motivi che giustificano, eventualmente, questa disparità di prezzo;

quali iniziative ritengano di dover adottare ai fini del contenimento delle tariffe praticate dalle compagnie assicuratrici. (4-14087)

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

la questione della convivenza e dei diritti dei conviventi, compresi quelli abitativi e successori, è antica quanto diffusa;

il legislatore prima o poi dovrà rivisitare in modo puntuale la legislazione in materia;

spesso i conviventi subiscono vere e proprie vessazioni;

il caso del signor Corsetti Elio Tommaso, che dal 1995 ha convissuto *more uxorio* con la defunta signora Vanda Bianchi a Roma in un appartamento di proprietà dell'ENASARCO, è emblematico;

infatti l'Ente suddetto non vuole riconoscere al signor Corsetti il diritto alla successione nel contratto di locazione abitativa, sebbene egli abbia a suo nome corrisposto il canone dovuto —:

se non intenda intervenire nei confronti dell'ENASARCO per risolvere positivamente e bonariamente il contenzioso in essere con il signor Corsetti. (4-14117)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

continuano ad essere allarmanti, come documentano le notizie riportate quasi quotidianamente dai *mass media*, sia le condizioni dei CPT nel nostro Paese e in particolare quelle del centro di Lampedusa, sia le modalità con cui il Governo fa fronte alla gravissima situazione degli sbarchi degli immigrati irregolari sulle nostre coste;

nel mese di settembre/ottobre 2004 si è verificata a Lampedusa un'ondata di sbarchi di profughi, giunti nell'isola con mezzi di fortuna. Secondo una informativa resa dal Ministro dell'Interno, onorevole Pisanu, alla Camera dei Deputati il 7 ottobre: « dal 29 settembre al 6 ottobre, sono giunti a Lampedusa 1.787 clandestini: 544 sono stati avviati ai centri di accoglienza di Crotone, Ragusa e Caltanissetta, o perché richiedenti asilo (408) o perché trattenuti per accertamenti (136); 1.153 sono stati identificati, uno per uno,

respinti e riammessi in Libia (si tratta per la precisione di 1.119 egiziani, 11 marocchini e 23 bangladesi) »;

per l'esecuzione dei respingimenti dei profughi sono state usate misure coercitive. In particolare — come riconosciuto dal Ministro dell'Interno nell'informativa resa alla Camera — si è fatto ricorso all'uso di fascette di plastica in funzione di manette;

nel Centro di prima accoglienza di Lampedusa non è stato consentito l'accesso dei rappresentanti dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati fino a quando si sono concluse le procedure che hanno portato al respingimento o al trasferimento dei profughi. Infatti, nel corso della stessa comunicazione, il Ministro Pisanu ha dichiarato che: « la visita dei rappresentanti dell'Alto Commissariato è stata formalmente richiesta il 4 ottobre ed autorizzata dopo due giorni, quando nel centro di Lampedusa si sono ristabilite le condizioni basilari di sicurezza per i visitatori. »;

nel mese di marzo del 2005 si è verificata a Lampedusa una nuova ondata di sbarchi di profughi giunti nell'isola con mezzi di fortuna. In particolare, fra il 13 ed il 16 marzo giungono sull'isola circa 1.000 persone, fra cui donne e bambini;

il 15 marzo inizia l'attività investigativa in collaborazione tra autorità italiane e libiche;

iniziano anche le operazioni di trasferimento degli immigrati: circa 90 clandestini vengono imbarcati nel cuore della notte su una nave della marina militare che prende il largo verso Augusta. Altri 122 partono con il traghetto « Siremar » verso Porto Empedocle e da lì avviati verso gli altri centri di permanenza, mentre proseguono gli sbarchi, nello stesso giorno, aerei militari C130 vengono inviati per effettuare rimpatri in Libia. I rimpatri però non vengono effettuati e gli aerei tornano vuoti nella base di Pisa;