

mora e dalla inevitabile conseguenza della necessità di appostare nei bilanci di fine esercizio un credito che solitamente si ritiene difficilmente esigibile;

le conseguenze di natura fiscale sono intuibili e, ad esse, si aggiungono i costi che deriveranno alle imprese per la necessità di adeguare le procedure informatiche e organizzative, per la formazione del personale amministrativo e per il rinnovo della modulistica contrattuale;

taluni studiosi hanno anche contestato una sorta di indebita ingerenza nel mondo dell'impresa, limitatrice della libertà contrattuale;

alle imprese che volessero disciplinare in modo diverso gli accordi contrattuali competerà l'onere di predisporre e sottoscrivere un accordo in forma scritta, che richiederà l'ausilio, evidentemente oneroso, di un professionista, per una gestione più prudentiale, sul piano tributario, di un credito, per interessi di mora, che spesso ha molte probabilità di non essere effettivamente soddisfatto —:

se, alla luce delle preoccupazioni espresse dal mondo delle imprese per l'applicazione del decreto legislativo n. 231 del 2002, non ritenga di dover valutare la possibilità di un intervento correttivo al fine di evitare le conseguenze tributarie dell'appostazione, nei bilanci di fine esercizio, di interessi moratori di quasi impossibile esigibilità. (4-05415)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

SINISCALCHI, CENNAMO, PETRELLA e RANIERI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi giorni si è paralizzata l'attività del Tribunale di Napoli sia nella sede del centro direzionale sia in quella del vecchio edificio di Castel Capuano;

le cause della paralisi vanno ricercate nella interruzione di tutti i servizi di riscaldamento, igienici e di manutenzione particolarmente importanti nelle condizioni climatiche di recente verificatesi;

lo sciopero degli addetti alla manutenzione è stato redatto per la salvaguardia di 70 posti di lavoro divenuti a rischio dopo la convenzione che affida ad una associazione di imprese questo tipo di servizi;

sulla questione si sono espressi sin dal mese di dicembre e, poi, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario, sia il Consiglio dell'ordine Forense sia l'Associazione Nazionale Magistrati che hanno denunciato le inadempienze del Governo sul più volte denunciato problema delle infrastrutture giudiziarie di Napoli;

viene tra l'altro denunciato dagli avvocati e dai giudici che il Ministero della giustizia non risulterebbero ancora aver messo a disposizione i fondi per la stipula dei contratti di appalto per manutenzione e servizi —:

quali interventi immediati il ministero abbia intenzione di adottare per consentire il ripristino delle attività giudiziali interrotte con enorme pregiudizio dell'utenza e quali stanziamenti abbia deciso di deliberare. (3-01929)

Interrogazione a risposta scritta:

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

in base al « rapporto Calabria » per l'anno 2003, elaborato dall'Eurispes, viene messo in evidenza il problema del sovrappollamento delle strutture penitenziarie presenti in regione;

risulta esservi ben un 10 per cento in più di detenuti rispetto a quanto previsto dal dipartimento dell'amministrazione penitenziaria;

il tasso più elevato di sovraffollamento si registra nel carcere di Locri, dove c'è oltre la metà in più dei detenuti previsti con un + 94 per cento;

la maglia nera degli istituti penitenziari che superano il limite di tollerabilità va a Castrovillari ma le stesse difficoltà si verificano a Reggio Calabria e Paola;

a ciò bisogna aggiungere le carenze di organico della polizia penitenziaria, le difficoltà nelle quali si trovano a dover operare le strutture di assistenza in particolare modo sanitarie —:

quali iniziative il Governo intenda adottare affinché in Calabria venga affrontato il problema del sovraffollamento delle strutture penitenziarie e si adoperi a progetti per migliorare le condizioni di vita all'interno delle carceri;

se non si ritenga inoltre di potenziare gli organici della polizia penitenziaria e di sostenere le associazioni e le strutture che collaborano nel recupero dei detenuti.

(4-05402)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

lo sviluppo complessivo del territorio della provincia di Viterbo è fortemente rallentato dall'insufficiente dotazione di infrastrutture viarie strategiche che permettano una comunicazione facile e spedita;

questa carenza che inibisce le attività lavorative e, soprattutto, i flussi turistici per la fruizione dell'ingente e significativo patrimonio archeologico, storico, culturale ed ambientale di cui la provincia è ricca, contribuisce in larga misura a collocare Viterbo nella fascia delle provincie meri-

dionali con un valore pari a circa la metà della media nazionale (58,6 per cento);

le grandi direttrici: Autostrada del Sole, Autostrada Tirrenica, Ferrovia Roma-Firenze-Milano e Roma-Genova, lambiscono soltanto il territorio Viterbese, la trasversale Civitavecchia-Viterbo-Terni, oggi denominata S.S. n. 675 « Umbro-Laziale » e la S.S. n. 2 « Cassia » sono da ritenersi i veri collegamenti strategici della provincia di Viterbo;

per questa loro valenza, infatti, le strade sopra citate sono state inserite nel testo normativo n. 443 « Legge Obiettivo », varato dalle camere nel 2001, come infrastrutture di preminente interesse nazionale e così accolte all'interno della legge finanziaria relativa all'anno 2002, come pure nella programmazione approvata dal CIPE nella delibera n. 121 del 2001;

l'iter inerente alla progettazione della S.S. n. 675 « Umbro-Laziale » che l'A.N.A.S. si è accinta a concretizzare, di per sé già complesso, sta subendo gravi rallentamenti per una sequela infinita di incontri, riunioni, suggerimenti più o meno formali e determinazioni;

è utile, allora, fare una breve cronistoria delle varie tappe di questo iter:

nell'ambito della progettazione del tratto del raccordo trasversale nord, oggi denominato S.S. 675 « Umbro-Laziale », l'A.N.A.S. ha dovuto predisporre, con duplice incarico, conferito allo studio dell'ingegner P. Petrangeli (per la parte strutturale) e all'ingegner A. Ranzo (per la parte stradale), l'aggiornamento, il completamento e l'adeguamento del progetto esecutivo alla nuova disciplina che regola i L.L.P.P. relativo al terzo Tronco - 1° lotto - stralcio A compreso tra il km 21+500 della S.S. n. 1-Bis e la S.P. Vetralla-Tuscania, che era stato redatto dal professor Morandi alla fine degli anni ottanta;

l'A.N.A.S., inoltre, ha provveduto a conferire alla società S.W.S. un incarico di progettazione preliminare del rimanente tronco, dal km. 21+500 (Loc. Cinelli) fino al collegamento con la S.S. 1 « Via Aure-