

analisi comparata, per anno, di talune procedure che transitano necessariamente nelle aule di giustizia e che coinvolgono imprese;

per ricavare un « trend » è necessario, quanto meno, comparare i dati di un triennio —:

quante sentenze dichiarative di fallimento siano state pronunciate negli anni 2001, 2002, 2003 e 2004;

quante procedure di concordato preventivo siano state avviate nel quadriennio sovraindicato;

quante dichiarazioni di stato d'insolvenza di grandi imprese in crisi sono state pronunciate nell'ultimo quadriennio;

quante dichiarazioni di fallimento sono seguite alle iniziali procedure di ammissione al concordato preventivo.

(4-12606)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

lo sviluppo ed il potenziamento della rete infrastrutturale in Polesine è di strategica e fondamentale importanza per la crescita e l'affermazione economica del territorio, notoriamente appesantito e quindi più lento nel suo processo di sviluppo, da un passato segnato da tragedie e spopolamento;

alla fine degli anni '90, dopo la realizzazione della Transpolesana (Verona — Rovigo), si era deciso di snellire ed agevolare il potenziamento della rete viaria costruendo un collegamento diretto con la

A13 (Venezia-Bologna) che si incrocia con la Transpolesana all'altezza di Villamarzana;

la consegna dei lavori per la realizzazione del casello autostradale di Villamarzana è stata fatta nel marzo del 2002, data a decorrere dalla quale era stato previsto un lasso di tempo di 650 giorni per portare l'opera a compimento;

data l'importanza e l'urgenza dell'opera, era stato preparato un cronoprogramma, ed erano state previste multe se i tempi del medesimo non fossero state rispettate;

la costruzione del casello — come detto sopra — è di fondamentale importanza in quanto intorno ad esso vi sono considerevoli progetti: tra tutti, l'edificazione di un'area industriale di Villamarzana ed Arquà;

l'impresa appaltatrice è la Locatelli Spa di Bergamo e le subappaltatrici sono la Cignoni Srl di Lendinara e la Else Spa di Milano;

nella primavera scorsa il ritrovamento di alcuni gasdotti ha obbligato ad una ridefinizione del progetto che doveva essere sottoposto ad approvazione;

del nuovo progetto ancora oggi non si hanno notizie, i lavori sono fermi ed i tempi di consegna sembrano chiaramente dilatarsi nel tempo —:

se il Ministro interrogato non intenda verificare a che punto sia il nuovo progetto, se, dalle informazioni in suo possesso, risulti che l'ANAS abbia provveduto ad approvarlo e quali siano i tempi previsti per la consegna dell'opera. (5-03865)

VIGNI, FRANCI, NANNICINI e NIEDDU. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Intesa generale quadro sottoscritta il 18 aprile 2003 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione

Toscana prevedeva impegni precisi per il completamento del tratto toscano della SGC E78 (Grosseto-Fano);

in particolare, si prevedeva:

entro il 2003 il completamento della progettazione definitiva per tutti i tratti ancora mancanti;

entro il 2004 l'appalto e l'avvio dei lavori per tutti i tratti ancora da realizzare;

il completamento della realizzazione dell'intero tracciato nel territorio toscano entro il 2008;

per il finanziamento dei tratti di completamento che non risultavano già finanziati o già inseriti nel Programma ANAS 2002-2004 veniva individuata la spesa complessiva di 596 milioni di euro di cui 14 nel 2002, 25 nel 2003, 100 nel 2004, 150 nel 2005, 150 nel 2006, 107 nel 2007 e 50 nel 2008;

il governo si era inoltre impegnato a individuare le necessarie risorse finanziarie rispettando gli impegni ed i tempi indicati nell'accordo con la Regione Toscana;

nessuno degli impegni presi, ad oggi, è stato rispettato: non è stata completata la progettazione definitiva dei tratti ancora mancanti entro il 2003, non sono stati appaltati ed avviati i lavori di neppure uno dei tratti previsti entro il 2004, non sono state stanziare le risorse finanziarie previste;

i lavori realizzati e i lavori in corso sul tratto toscano della E78 (sull'intera Siena-Bettolle, su alcuni lotti della Siena-Grosseto e nella parte aretina) sono esclusivamente quelli finanziati e appaltati dal precedente governo o comunque prima dell'intesa generale quadro del 18 aprile 2003 —:

per quali ragioni il governo non ha rispettato nessuno degli impegni per il completamento del tratto toscano della SGC E78 (Grosseto-Fano) previsti nell'intesa generale quadro con la Regione Toscana. (5-03866)

IANNUZZI, REALACCI e MOLINARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

per accelerare il progetto di ammodernamento e di adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è stato previsto l'accorpamento di lotti non eseguiti del progetto originario in 6 maxi-lotti, cui si è successivamente aggiunto un settimo, mega-lotto;

il primo maxi-lotto, concernente il tratto salernitano da Sicignano degli Alburni (Km 53,8) ad Atena Lucana (Km 82,3) è stato aggiudicato alla C.M.C. di Ravenna;

inoltre sarebbe stato finanziato il quinto maxi-lotto nel tratto calabrese, dallo svincolo di Gioia Tauro a quello di Scilla (dal Km 393,5 al Km 423,300), per un importo complessivo di 1.193,7 milioni di euro; gli altri cinque maxi-lotti sono in attesa di finanziamento —:

quale sia lo stato di avanzamento nell'esecuzione dei lavori del primo maxi-lotto, nonché quali termini sono stati previsti per i lavori relativi al quinto mega-lotto (Gioia Tauro-Scilla) e, se e quando e con quali fondi saranno finanziati gli altri 5 maxi-lotti. (5-03867)

Interrogazione a risposta in Commissione:

FRANCI, VIGNI, FANFANI, BINDI, NANNICINI e NIEDDU. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Intesa generale quadro sottoscritta il 18 aprile 2003, tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Toscana prevedeva impegni precisi per il completamento del tratto toscano della strada di grande comunicazione E78 (Grosseto — Fano);

in particolare, si prevedeva:

entro il 2003 il completamento della progettazione definitiva per tutti i tratti ancora mancanti;

entro il 2004 l'appalto e l'avvio dei lavori per tutti i tratti ancora da realizzare;

il completamento della realizzazione dell'intero tracciato nel territorio toscano entro il 2008;

per il finanziamento dei tratti di completamento che non risultavano già finanziati o già inseriti nel Programma ANAS 2002 – 2004 veniva individuata la spesa complessiva di 596 milioni di euro di cui 14 nel 2002, 25 nel 2003, 100 nel 2004, 150 nel 2005, 150 nel 2006, 107 nel 2007 e 50 nel 2008;

il Governo si era inoltre impegnato a individuare le necessarie risorse finanziarie rispettando gli impegni ed i tempi indicati nell'accordo con la Regione Toscana;

nessuno degli impegni presi, ad oggi, è stato rispettato: non è stata completata la progettazione definitiva dei tratti ancora mancanti entro il 2003, non sono stati appaltati ed avviati i lavori di neppure uno dei tratti previsti entro il 2004, non sono state stanziare le risorse finanziarie previste;

i lavori realizzati e i lavori in corso sul tratto toscano della E78 (sull'intera Siena – Bettolle, su alcuni lotti della Siena – Grosseto e nella parte aretina) sono esclusivamente quelli finanziati e appaltati dal precedente governo o comunque prima dell'Intesa generale quadro del 18 aprile 2003 –:

per quali ragioni il Governo non abbia rispettato nessuno degli impegni per il completamento del tratto toscano della strada di grande comunicazione E78 (Grosseto – Fano) previsti nell'intesa generale quadro con la Regione Toscana. (5-03868)

Interrogazioni a risposta scritta:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

siamo ormai prossimi all'avvio dei Giochi Olimpici invernali di Torino, il cui svolgimento è previsto sostanzialmente fra un anno;

il sistema dei trasporti è uno dei punti di criticità che deve essere affrontato sia per un puntuale ed ordinato svolgimento dei Giochi, sia per una ordinata mobilità di atleti, turisti, tifosi e semplici spettatori;

è necessario un monitoraggio complessivo e preventivo, atteso che anche dai trasporti può derivare un tasso di appetibilità, per l'intero Piemonte, capace di assicurare, anche per gli anni a venire, interessanti ed importanti flussi turistici;

molte opere sono ancora in cantiere, sicchè una ricognizione, ad un anno dall'avvio dei Giochi, appare decisamente opportuna —:

se, tenuto conto del rilievo nazionale dell'evento olimpico invernale che si svolgerà nel 2006 a Torino ed in Piemonte, e tenuto conto, dunque, dell'interesse generale dello Stato ad un pieno successo delle manifestazioni sportive e turistiche, mantenga uno stretto contatto con organizzatori dei Giochi e con gli Enti Locali territoriali per una ricognizione complessiva di tutte le infrastrutture e del sistema generale dei trasporti. (4-12566)

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

il drammatico disastro ferroviario verificatosi lo scorso 7 gennaio, prescindendo dalle eventuali verifiche in ordine alle eventuali responsabilità soggettive, ha evidenziato un quadro di sostanziale inadeguatezza afferente la sicurezza delle linee ferroviarie;

la unicità di binari in alcune tratte ferroviarie ed il ricorso alla mera segnalazione del semaforo per stabilire le precedenza e le altre indicazioni di marcia in caso di più treni con opposte provenienze e destinazioni rappresenta un pericolo costante per la sicurezza del trasporto;

la unicità del binario, sulla tratta Verona-Bologna, interessata dal disastro,

rappresenta certamente una penalizzante limitazione della sicurezza soprattutto in considerazione della sostanziale assenza di correttivi automatici in grado di scongiurare impatti fra treni a prescindere dalla osservanza della segnaletica imposta dai semafori;

raddoppiare l'asse ferroviario sulla tratta Verona-Bologna, così come in ogni tratta caratterizzata dalla percorrenza dei treni ad alta velocità ed alla elevata frequenza di vetture di opposta destinazione rappresenta una indubbia priorità nell'ambito di un sistema di sicurezza che possa oltre che garantire maggiormente i viaggiatori, rilanciare effettivamente il trasporto su rotaie;

la predisposizione di correttivi volti a scongiurare impatti frontali tra le vetture da attivare automaticamente in caso di mancato rispetto della segnaletica si rende indispensabile per non un adeguamento del sistema di sicurezza agli standards più moderni ed efficienti;

nessuna riduzione di costi può ritenersi compatibile con un ridimensionamento di sistemi di sicurezza idonei ad una più effettiva salvaguardia della sicurezza di macchinisti, personale di bordo e viaggiatori che quotidianamente popolano le reti ferroviarie dal Nord al Sud del Paese;

il disastro ferroviario ha innegabilmente determinato grande sconcerto nella popolazione essendo stati messi in luce, anche attraverso qualificati interventi di tecnici ed operatori del settore — divulgati dagli organi di informazione — i rischi legati ad una sostanziale mediocrità di alcuni sistemi di sicurezza e la inadeguatezza delle tratte a binario unico —:

se il Ministro interrogato accertate le responsabilità e le effettive cause del disastro del 7 gennaio 2005, prescindendo dalla verifica autonoma della competente magistratura, non ritenga prioritaria la attivazione di ogni sforzo per consentire un rapido ammodernamento dei sistemi di sicurezza legati alla segnalazione relativa ai semafori;

se il Ministro interrogato nell'ambito dei poteri e delle attribuzioni di sua competenza, sia in grado di dar conto di tempi e modalità di realizzazione di raddoppiamenti delle linee ferroviarie ancora dotate di binario unico ancorché relative a tratte particolarmente percorse da treni ad elevata velocità. (4-12572)

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

i dati della Dogana svizzera mostrano che il traffico pesante lungo l'asse del San Gottardo, con il suo terminale a Como, nel 2004 è diminuito del 4 per cento sul 2003, pari a 47.000 camion in meno;

la diminuzione del traffico pesante è da attribuire al caro transito imposto dalla Svizzera, i cui costi sono lievitati del 77 per cento dal 2003 con un drastico aumento (del 50 per cento) dal 1° gennaio 2005;

per le imprese comasche la diminuzione nei flussi di traffico pesante significa meno lavoro e forte aumento dei costi per l'importazione e l'esportazione delle merci;

gli aumenti nei costi dell'autotrasporto incidono negativamente su tutta l'economia italiana, portando ad una minore competitività dei nostri prodotti sui mercati esteri e a forti aumenti dei prezzi delle merci importate —:

se il Ministro non ritenga di dover adottare iniziative a sostegno degli autotrasportatori così da diminuire l'impatto negativo dovuto all'aumento delle tariffe di transito sul territorio elvetico, dal momento che ciò permetterebbe non solo di mettere in salvo le imprese comasche, ma anche di favorire una maggiore competitività delle merci italiane oltre che di salvaguardare i consumatori italiani da eccessivi aumenti dei prezzi. (4-12594)

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

come si evince da un articolo a firma di Giulio Ferrari, pubblicato su *La Padania*, sabato 15 gennaio 2005, l'agenzia « Isi Etnocommunication », in base ad una ricerca, ha rilevato che in Italia quasi un milione e 450 mila patenti di guida, più del 4 per cento del totale, hanno per titolare un cittadino extracomunitario;

il dato che incuriosisce è il seguente: il numero degli immigrati che possiede un'auto è superiore a quello dei patentati —

se non sia il caso di far luce in riferimento alla discrasia riscontrata;

se non si faccia riscontro al PRA per individuare chi possiede realmente la patente. (4-12600)

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

nella stazione di Bologna sono state trovate pietre con fibre di amianto nelle massicciate dei binari;

l'utilizzo di pietre ricavate da cave con vene di amianto è vietato da oltre dieci anni;

sorge, nell'interrogante, il sospetto che l'utilizzo di tale materiale sia avvenuto anche dopo tale divieto;

è necessario al fine di garantire la salute dei cittadini che frequentano la stazione;

è necessario, comunque, conoscere in quali zone è stato rinvenuto il materiale —

se non intenda appurare se le ferrovie hanno utilizzato tale materiale anche dopo il divieto;

in caso affermativo, quanto materiale e dove tale materiale è stato utilizzato. (4-12610)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta immediata:

ANNA MARIA LEONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

si sta verificando un'*escalation* criminosa nel territorio del basso veronese, diventato teatro di rapine, aggressioni, furti ed altri eventi malavitosi;

l'ultimo episodio si è verificato domenica 29 novembre 2004 quando tre rapinatori, entrando in un'abitazione nei pressi di Legnago, hanno ferito lievemente due fratelli e sottratto diversi oggetti di valore;

si è verificata una graduale migrazione della criminalità, soprattutto quella non organizzata, dal Nordovest al Nordest, che prende di mira banche, uffici postali, abitazioni private, centri commerciali;

attualmente sono presenti nel territorio del basso veronese un comando dei carabinieri, un distaccamento della polstrada ed un nucleo della polfer;

data la collocazione geografica del territorio, questo è lontano da qualsiasi ufficio di pubblica sicurezza, questura e commissariato;

la presenza nel territorio di un sempre maggior numero di immigrati extracomunitari dediti ad attività criminali impegna già molto le forze dell'ordine presenti, il cui numero sembra essere insufficiente per far fronte ai reati che ultimamente vengono commessi —

quali provvedimenti il Ministro interrogato intenda adottare per garantire la sicurezza dei cittadini e se si preveda la possibilità di aumentare gli organici già presenti. (3-04132)

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e MEROI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'Associazione Nazionale Comuni d'Italia (ANCI) ha chiesto che tutti i Co-