

cato da destinare ad iniziative a vantaggio dei consumatori, la cui disponibilità per l'anno 2004 è pari ad euro 55.128.308,00;

in attuazione dell'articolo 148, comma 2 della legge 388 del 2000 con il decreto succitato veniva destinata la somma di euro 13.000.000,00 al cofinanziamento, per il tramite delle regioni, di progetti di assistenza ai consumatori;

alla regione Basilicata veniva assegnata la somma di euro 147.458,00;

la citata regione Basilicata, entro il termine del 31 marzo 2005, ha presentato un progetto, attuativo degli interventi volti all'informazione dei consumatori e degli utenti, per un importo di euro 147.458,00;

anche le altre Regioni hanno provveduto a presentare i propri progetti;

è necessario ed opportuno dare ai consumatori il massimo di informazione, in considerazione delle tante truffe perpetrate ai loro danni, come dimostrano le vicende quotidiane e gli scandali Parmalat, Cirio, Giacomelli, e quelli relativi ai *bond* argentini e ai prodotti finanziari *My Way* e *4You*;

il Ministero dell'economia, dopo aver introitato euro 55.128.308, dalle sanzioni comminate alle imprese che hanno violato le regole del mercato, appare all'interrogante non avere nessuna disponibilità per il trasferimento dei fondi alle regioni. Il che ovviamente, a parere dell'interrogante, denota la non corretta utilizzazione dei fondi in questione che sono a specifica destinazione e soprattutto la disperata situazione di cassa in cui trovasi lo Stato, i cui conti, come è noto, sono davvero disastrosi —:

quali siano le cause della mancata erogazione alle regioni dei fondi di cui in premessa e se non intenda comunque provvedere in merito entro breve tempo.

(4-16026)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

a distanza di nove mesi dalla frana che ha reso impraticabile la ex statale 589 dei Laghi in località Avigliana (Torino), che collega l'autostrada Torino-Pinerolo con la tangenziale del capoluogo piemontese e con la A26 (autostrada Torino-Bardonecchia), non sono ancora iniziati i lavori per riparare i danni sulla suddetta strada;

contestualmente è stato aperto un nuovo cantiere sulla strada Avigliana-Giaveno, al bivio tra la 589 e la provinciale per Giaveno, nel tratto fra i due laghi di Avigliana; tali lavori, assolutamente necessari e giusti, fanno parte del completamento della variante di Avigliana che in futuro dovrà collegare le due citate autostrade, lavori che si attendevano da tempo;

attualmente, però, tale situazione sta creando notevoli disagi agli automobilisti, e soprattutto ai lavoratori, poiché blocca di fatto tutta la circolazione che proviene dal Pinerolese e dalla Val Sangone, obbligata a percorrere un'unica via, quella che passa da Giaveno. Infatti da una parte vi è un tratto di strada impraticabile, quella interessata dalla frana, e dall'altra dei cantieri aperti che intralciano il regolare scorrimento del traffico;

secondo l'interrogante sarebbe stato più saggio riparare la Trana-Avigliana prima di aprire nuovi cantieri sulla Avigliana-Giaveno, costringendo tutto il traffico, compresi mezzi pesanti e i pendolari del Pinerolese e di Orbassano a salire a Giaveno per poi ridiscendere ad Avigliana;

peraltro va segnalato che i fondi della variante 589 di Avigliana afferiscono in buona parte ai finanziamenti di opere connesse alle Olimpiadi Torino 2006 —:

quali siano i motivi per i quali si sta ritardando così tanto ad iniziare i lavori

per il ripristino delle normali condizioni di circolazione sul tratto di strada della Trana-Avigliana, reso inagibile dalla frana e, se non vi siano particolari motivazioni che impediscono i suddetti lavori, quando orientativamente potrebbero cominciare, in modo da poter porre rimedio alla situazione attuale della circolazione sulle suddette strade che è divenuta insostenibile e sta causando notevoli disagi ai cittadini. (3-04922)

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

sono ripetute e sistematiche le proteste dei pendolari della tratta Chiusi-Orvieto-Roma e viceversa per i continui ritardi dei treni provenienti dal Sud;

la pulizia dei treni è assolutamente insufficiente, se non totalmente assente, in particolare sugli I.C. della mattina transiti ad Orvieto alle 7,33;

in maniera sistematica, dopo le frenate dei treni lungo il tragitto si sprigionano vapori e maleodoranti odori dei ferodi dei freni invadendo carrozze e scompartimenti;

secondo l'interrogante, è necessario disporre un'indagine igienico-sanitaria sulle condizioni dei treni, per prevenire possibili rischi per la salute dei pendolari;

tale situazione è stata più volte denunciata al personale di bordo ed è stato assicurato ai viaggiatori pendolari che il fatto era stato segnalato ampiamente alle strutture di competenza;

a seguito dell'ultima grave situazione avvenuta lo scorso 24 luglio 2005 sull'I.C. delle 7,33 da Orvieto per Roma, con il convoglio fermo a pochi metri oltre la galleria di Orte, l'intero tratto in galleria è stato percorso a passo d'uomo con varie emanazioni di fumo ben visibili dai finestrini;

il fatto di cui sopra non è la prima volta che si manifesta;

il macchinista ed il capotreno non riescono a comunicare telefonicamente dall'interno della galleria per mancanza di copertura del segnale con il pericolo ben comprensibile in caso di grave incidente —;

se visto che il viaggiatore deve attenersi a tutta una serie di norme e regole pena la sanzione, non si debba pensare a forme di risarcimento danni per i disservizi causati da Trenitalia ai propri clienti;

a cosa sono dovuti i sistematici ritardi dei treni provenienti dal Sud;

quali siano le ragioni per cui dopo una breve esperienza non sono più presenti gli addetti alla pulizia treni durante le lunghe percorrenze;

quando ed in quali tempi sono previste le sostituzioni dei treni oggi circolanti mai ricondizionati. (3-04925)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

RAFFALDINI, DUCA, ALBONETTI, MAZZARELLO, SUSINI, PANATTONI, DE LUCA e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — considerato che:

le scorte delle targhe per gli autoveicoli sono pressoché esaurite;

a Catania già da alcune settimane mancano le targhe e vanno verso l'esaurimento nelle province di Ancona, Aosta, Enna, Lucca, Potenza, Sassari, Pordenone, Matera, Arezzo, Verona, Palermo, Firenze, Venezia, Brescia, Ascoli Piceno, Torino, Napoli, Pavia;

stanno finendo anche le targhe in disponibilità presso le agenzie abilitate allo sportello telematico dell'automobilista (STA);

solo grazie al sistema degli sportelli telematici dell'automobilista, all'inter-

scambiabilità e alla cooperazione delle 4.500 agenzie abilitate (STA), operatori pur sprovvisti di targhe hanno potuto immatricolare grazie all'intervento di colleghi con ancora disponibilità, anche in province diverse;

ma le targhe in disponibilità stanno finendo e il Poligrafico dello Stato non consegna nuovi lotti di targhe agli uffici della Motorizzazione;

tutto ciò determinerà il blocco delle immatricolazioni;

analogo problema riguarda le targhe per le moto e i contrassegni dei ciclomotori —;

quali immediate iniziative si intendano assumere per risolvere il gravissimo disagio degli automobilisti che non possono ritirare i veicoli acquistati e il grave danno per il mercato dell'auto. (5-04632)

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

il periodo maggio e giugno 2005 se confrontato con lo stesso periodo del 2004 mostra un *trend* positivo della sinistrosità stradale automobilistica. Confrontando gli incidenti avvenuti nei fine settimana (venerdì-sabato-domenica) di maggio e giugno 2005 con gli stessi osti relativi al 2004 si possono infatti riscontrare i primi segnali favorevoli. Secondo i rilievi dei sinistri della Polizia stradale e dell'Arma dei carabinieri (ai quali però si dovranno poi aggiungere tutti i rilievi delle Polizie municipali che al momento non si dispongono) nei fine settimana dei mesi di maggio e giugno 2005 si sono contati 12.281 incidenti con una diminuzione del 13 per cento rispetto allo stesso periodo del 2004. I decessi nel 2005 sono stati 374 con un calo del 9 per cento rispetto al 2004. Anche i feriti hanno avuto un calo rispetto all'anno precedente e sono passati dagli 11.483 del 2004 ai 9.499 del 2005;

al *trend* positivo che sembra essersi innescato nella sinistrosità automobilistica

seguono dati ancora negativi per la sinistrosità motociclistica e ciclomotoristica. Secondo una recente elaborazione de *Il Centauro*, l'organo di informazione dell'Associazione Sostenitori Amici della Polizia Stradale (Asaps), dei 374 morti dei fine settimana di maggio e giugno 2005, ben 175, pari al 47 per cento dei decessi totali, hanno riguardato i conducenti o i trasportati di motocicli o ciclomotori con un forte incremento rispetto al 2004 dove la situazione già critica era caratterizzata da una percentuale del 42 per cento dei decessi totali. La maggioranza delle vittime fra i motociclisti riguarda persone sotto i 35 anni che si trovavano alla guida o che venivano trasportate da moto di grossa cilindrata;

i dati mostrano quanto contrariamente ad altri segmenti in quello delle due ruote l'effetto dissuasivo della patente a punti tarda a produrre i suoi effetti. A questo contribuiscono certamente alcuni comportamenti di guida scorretti quale la violazione dei limiti di velocità, che in alcuni tratti stradali avviene con una frequenza allarmante, ma anche l'ancora carente attività di controllo interamente dedicata alle due ruote e la dotazione infrastrutturale delle strade nazionali che sembra non cogliere ancora le possibilità derivanti dall'innovazione dei materiali e delle tecnologie;

le recenti dichiarazioni degli stessi esponenti della Polizia stradale evidenziano quanto tra le maggiori concause degli incidenti più gravi si deve ascrivere proprio l'inadeguatezza infrastrutturale di molte strade nazionali. Le infrastrutture stradali risultano in molti casi prive degli elementari ausili di sicurezza quali le barriere protettive e le cosiddette vie di fuga che, oltre a non essere presenti in molti punti critici della rete stradale, laddove esistono sono bloccate da alberi, pali della luce, segnali stradali o cartelli pubblicitari. Anche i *guardrail* sono inadeguati e, in molti casi, rappresentano la causa delle morti di molti motociclisti —;

quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere per prevedere un

potenziamento dell'attività di controllo sulle strade nazionali dedicato alle due ruote nonché quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere per ridurre la percentuale di incidenti che riguardano i motociclisti e quindi mettere in sicurezza le strade nazionali superando l'attuale condizione che risulta caratterizzata da inadeguate barriere protettive che, in molti casi, per il loro pessimo stato di manutenzione rendono ancora più drammatiche le conseguenze di un sinistro. (5-04633)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la Divisione trasporto regionale della Campania avrebbe deciso di chiudere, per tutto il mese di agosto 2005, la biglietteria FS di Acerra (Napoli) per mancanza di personale. « In una regione come la Campania, dove c'è il più alto indice di disoccupazione, è davvero scandaloso come scusante, da anni a livello sindacale stiamo rivendicando che la società proceda alle assunzioni » dichiara il rappresentante del sindacato ORSA;

la chiusura della biglietteria della stazione ferroviaria di Acerra aggraverebbe ancor più i disagi per i viaggiatori della Valle di Suessola, già danneggiati dalla chiusura della biglietteria FS di Cancello Scalo, un nodo ferroviario importante lungo la tratta che collega Napoli a Caserta, (come denunciato dall'interrogante in una precedente interrogazione, n. 4-07559 del 1° ottobre 2003). Inoltre, la biglietteria di Maddaloni Inferiore funziona fino alle 16,30, sempre per mancanza di personale —:

quali iniziative intenda assumere presso Ferrovie dello Stato SpA affinché la Divisione trasporto regionale della Campania non metta in atto la decisione di chiudere la biglietteria della stazione ferroviaria di Acerra e affinché sia risolto il problema della carenza di personale.

(4-16009)

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

da anni è atteso in provincia di Macerata e nelle Marche il completamento della superstrada SS77, che oggi è a quattro corsie solo fino a Sfercia (Camerino);

nella legislatura in corso, dopo oltre quattro anni, non è stato avviato nemmeno un metro del completamento progettato;

nella legislatura in corso, dopo oltre quattro anni, non è stato finora avviato nemmeno il tratto di superstrada per il quale era stato definito l'iter amministrativo (compreso l'impatto ambientale) e finanziario negli anni precedenti; da quasi tre anni viene annunciata una apertura del cantiere che resta sempre imminente e mai concreta;

nella legislatura in corso, anche dopo i 5 anni, sembra difficile prevedere che il governo riuscirà ad avviare altri cantieri (oltre quelli già finanziati nella legislatura precedente);

nella legislatura in corso, lo stato della superstrada esistente è drammaticamente peggiorato, sono diffusamente presenti buche, avvallamenti, crepe con rischi di incidenti e inevitabili rallentamenti, tanto che l'ANAS ha disposto in vasti tratti la riduzione del limite a 70 Km/h motivandolo proprio con le condizioni della carreggiata e con il fondo sconnesso;

le perizie ufficiali confermano il crollo dell'attività di manutenzione, particolarmente grave e pericoloso sulla SS77 rispetto ad altre statali, per le quali sono stati eseguiti maggiori lavori;

una manutenzione non continuativa comporta anche maggiori spese per l'aggravarsi delle condizioni generali dell'infrastruttura; —:

quanti siano i chilometri della SS77 a quattro corsie con un limite di velocità inferiore ai 110 km/h;

quali siano le ragioni per cui non sono stati eseguiti i lavori in programma

per la manutenzione della SS77 che manteneva la denominazione di « superstrada » almeno fino a Sfercia;

quali ragioni abbiano impedito finora la realizzazione del tratto successivo a Sfercia non inserito nel progetto « quadrilatero » e definito nella scorsa legislatura;

quali siano le iniziative intraprese e previste in merito al Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale a proposito della SS77.
(4-16022)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta immediata:

VALPIANA. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

nelle primissime ore di domenica 17 luglio 2005 nel pieno centro di Verona una trentina di persone armate di bastoni, catene, cinghie, caschi e coltelli hanno aggredito cinque giovani, di cui tre donne, una delle quali minorenni, a bordo di un'autovettura perché riconosciuti come « di sinistra », provocando a tre di loro gravissime lesioni e ferite, che solo per fortuna non si sono rivelate mortali;

la vile aggressione è durata alcuni minuti prima dell'intervento delle forze dell'ordine, che, nel « fuggi fuggi » generale, hanno fermato solo sei estremisti di destra provenienti dalla festa della « curva sud », a testimoniare lo stretto legame tra frange del tifo organizzato dell'Hellas Verona ed estrema destra, confermato dalla nota diramata da Forza Nuova, che esprime solidarietà agli aggressori e questo, secondo l'interrogante, rappresenta un incitamento alla violenza —:

di quali informazioni disponga in ordine alla ricostruzione dell'episodio e come mai i provenienti dal raduno della curva sud dotati di armi proprie e improprie siano stati lasciati circolare senza controlli, nonostante già nelle precedenti « feste della curva sud » si fossero verificate violenze e

devastazioni, se non ritenga che vada stroncata la preoccupante correlazione tra tifoserie ed estrema destra, pronte a usare anche nelle città i metodi della guerriglia troppo sopportati, accettati e blanditi nel mondo del calcio e se non ritenga di adottare iniziative normative volte a prevedere lo scioglimento dei movimenti eversivi, violenti e razzisti, che esplicitamente rivendicano la continuità ideale con il fascismo ed il nazismo.
(3-04930)

GIBELLI, DARIO GALLI, CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, LUCIANO DUSSIN, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, FONTANINI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

la guardia nazionale padana, associazione *onlus* di protezione civile, chiedeva in data 28 giugno 2005 alla questura di Vicenza di poter eseguire una manifestazione sulla sicurezza lungo alcune vie del centro abitato di Vicenza;

la questura di Vicenza chiedeva, a causa della concomitanza con una manifestazione organizzata dagli immigrati e dai centri sociali, di spostare il sopralluogo ad un giorno successivo a quello inizialmente indicato (2 luglio 2005), ottenendo la massima disponibilità da parte della guardia nazionale padana;

il responsabile della guardia nazionale padana, Simonetto Gianmarco, convocato in questura, dopo aver spiegato dettagliatamente ai dirigenti della Questura di Vicenza (signori De Leo, Marchese e Sulcis) le modalità di svolgimento del percorso, riceveva rassicurazioni circa l'insussistenza di qualsiasi impedimento alla manifestazione;

il questore di Vicenza, il 9 luglio 2005, notificava al responsabile della guardia nazionale padana un'ordinanza,