

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

844^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 14 LUGLIO 2005

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente DINI

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XII

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-34

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 35-60

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 61-71

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>			
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>			
CONGEDI E MISSIONI	Pag. 1		
INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI			
Svolgimento:			
VALDUCCI, <i>sottosegretario di Stato per le attività produttive</i>	2, 4		Interrogazione sui fatti accaduti ad una cittadina francese nella località di Bardonecchia Pag. 40
SPECCHIA (AN)	3		Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sul contenzioso tra la RAI e un giornalista
MANZIONE (Mar-DL-U)	5, 7, 19		Interrogazione sulla concessione al Comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive
MALABARBA (Misto-RC)	8, 12		Interpellanza ed interrogazione sulla società «Autostrade per l'Italia»
CONTE, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri</i>	10		Interrogazione sulla rete autostradale
SAPONARA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>	12		
VALLONE (Mar-DL-U)	14		ALLEGATO B
ZANDA (Mar-DL-U)	15, 17, 21 e passim		INTERVENTI
ARMOSINO, <i>sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze</i>	16, 19		Tabella allegata all'intervento del sottosegretario Uggè in risposta all'interrogazione 3-01624
UGGÈ, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	22, 28		
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 19 LUGLIO 2005	32		DISEGNI DI LEGGE
			Annunzio di presentazione
ALLEGATO A			Presentazione di relazioni
INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI			Presentazione del testo degli articoli
Interrogazione sulle centrali termoelettriche di Brindisi	35		Approvazione da parte di Commissioni permanenti
Interrogazione sulla realizzazione di una centrale termoelettrica nel Comune di Salerno	36		
Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, e interrogazioni sulla crisi del gruppo CIT	38		GOVERNO
			Richieste di parere su documenti
			Richieste di parere per nomine in enti pubblici
			Trasmissione di documenti
			INTERROGAZIONI
			Annunzio
			Interrogazioni

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente DINI

La seduta inizia alle ore 16.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01872 sulle centrali termoelettriche di Brindisi.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Il metanodotto Bernalda-Brindisi e l'allacciamento alla centrale Enipower della città sono da tempo in esercizio, mentre i metanodotti denominati Allacciamento GNL di Brindisi (che verrà messo in esercizio entro il 2007) e Potenziamento polo industriale di Brindisi, che costituiranno il collegamento alla rete nazionale di trasporto del terminale di rigassificazione di GNL, che a sua volta sarà operativo nel 2008, sono stati inseriti nella rete nazionale gasdotti. Precisato che il terminale di rigassificazione di GNL di Brindisi è una infrastruttura di approvvigionamento dell'intero sistema nazionale del gas, informa che la Provincia e la Regione Puglia hanno costituito un comitato tecnico di esperti per analizzare l'impatto ambientale delle centrali elettriche installate nel territorio di Brindisi, nonché per eliminare ogni disagio proveniente dalla movimentazione su strada del carbone, delle ceneri e dei gessi, formulando proposte che sono state accolte dalle Società elettriche interessate (Enel, Edipower e Enipower).

SPECCHIA (*AN*). Si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta del Sottosegretario, che riporta notizie già conosciute senza specificare tuttavia quando Brindisi e le centrali termoelettriche localizzate sul suo territorio potranno effettivamente utilizzare il metano, grazie ad impianti in parte già esistenti, ma che una volta conclusi attraverseranno la Provincia per rifornire l'intero territorio nazionale. Nel ricordare che la decisione di realizzare il terminale di rigassificazione non è stata approvata né dal Comune, né dalla Provincia di Brindisi, né dalla Regione Puglia, invita il Ministero ad offrire elementi di chiarezza sui tempi dell'effettiva erogazione del metano alla comunità brindisina, poiché la mancanza di prospettive certe ed i dubbi aumentano la contrarietà e le critiche dei cittadini.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-02149 sulla realizzazione di una centrale termoelettrica nel Comune di Salerno.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. A seguito dell'espletamento della procedura autorizzativa prevista dalla legge n. 55 del 2002 e dell'acquisizione della favorevole pronuncia di compatibilità ambientale, nonché della formalizzazione dell'intesa sul progetto da parte della Regione Campania, il Ministero delle attività produttive ha autorizzato la società Energy Plus srl alla costruzione ed all'esercizio di una nuova centrale a ciclo combinato alimentata a gas naturale, da ubicare nella zona ASI del Comune di Salerno, ed alla realizzazione delle opere connesse. Nel corso dell'istruttoria per la valutazione dell'impatto ambientale, sono stati esaminati anche i temi prospettati dal Presidente dell'Ente parco regionale Monti Picentini, il quale non è stato convocato alla conferenza dei servizi del 13 febbraio 2004 in ottemperanza alle procedure individuate sempre dalla legge n. 55. La richiesta di sospensione dell'autorizzazione per la costruzione della centrale sarebbe in contrasto con la legge n. 55, varata proprio per fronteggiare la criticità strutturale del settore elettrico. Ricorda che la procura della Repubblica presso il tribunale di Salerno ha in corso attività di indagine e di accertamento di natura tecnica sulla vicenda.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). La risposta del rappresentante del Governo è del tutto insoddisfacente poiché non evidenzia alcuna delle anomalie che hanno caratterizzato la stesura del progetto per la costruzione della centrale termoelettrica nel Comune di Salerno e l'*iter* seguito per la sua approvazione. Il decreto di compatibilità ambientale emanato dal Ministero dell'ambiente per l'insediamento della centrale nella zona industriale di Salerno già occupata dalla Ideal Standard si basa su analisi che non hanno potuto essere realizzate in quanto l'area è stata sottoposta per anni a sequestro penale. Inoltre, il decreto si attiene pedissequamente alla istruttoria proposta dalla società Energy Plus, che commette un falso grossolano localizzando la zona interessata a 15 chilometri dall'abitato della città, mentre la stessa dista soltanto 1,5 chilometri da Salerno e poche centinaia di metri dal Comune di Pontecagnano. Quest'ultima peraltro è un'a-

rea satura dal punto di vista ambientale perché accoglie il delocalizzato cementificio, un termodistruttore e si appresta ad ospitare anche il polo dei fonditori di Salerno, il che dovrebbe far dubitare sull'effettiva valutazione dell'impatto ambientale della costruzione di una centrale da 780 megawatt. Ricorda che la centrale, che richiede un investimento economico di circa un milione di euro, è stata affidata ad una società napoletana che ha un capitale sociale di soli 11.000 euro. La struttura, infine, sarebbe lontanissima dalle zone di approvvigionamento energetico e si dovrebbe pertanto costruire un metanodotto che attraverserebbe per 20 chilometri il Parco dei Monti Picentini, il quale al momento della conferenza dei servizi era gestito da un commissario reggente che si è disinteressato della questione. Chiede al Governo quale sia la logica che localizza in Campania ed in Calabria la costruzione di centrali per una produzione totale di oltre 10.000 megawatt, delle cattedrali nel deserto ancora una volta veicolo di corruzione e di impoverimento del sistema ambientale meridionale.

PRESIDENTE. Passa all'interpellanza 2-00731, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, ed alle interrogazioni 3-02199, già 4-07582, e 3-02200, già 4-08162, sulla crisi del gruppo CIT.

MALABARBA (*Misto-RC*). L'interpellanza e le interrogazioni chiedono di sapere se risponda al vero quanto ipotizzato circa il piano di salvataggio e rilancio della CIT, storica azienda del turismo italiano, dalla quale dipendono 2.400 lavoratori su tutto il territorio nazionale che da diversi mesi non percepiscono lo stipendio. Chiedono inoltre di sapere quali iniziative si intendono adottare perché detto piano, cui sembra interessato l'ex presidente di Assolombarda Benedini si realizzi in tempi rapidi e se a tale scopo si intenda dare corso all'erogazione immediata di risorse, a valere sul Fondo per il finanziamento degli interventi consentiti dagli orientamenti dell'Unione Europea sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà, nel quadro di un progetto complessivo di rilancio del settore turistico nazionale, imperniato sulla realizzazione di poli turistici integrati con *standard* internazionali. Si chiede infine se non sia necessario istituire un tavolo tecnico di verifica del piano di salvataggio con le parti sociali, anche per alleviare la tensione fra i lavoratori, che fino a questo momento sono sembrati gli unici davvero interessati a mantenere in vita un marchio prestigioso per il turismo italiano.

CONTE, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Le difficoltà del gruppo CIT si sono manifestate a partire dallo scorso mese di gennaio, da quando i 1.200 dipendenti non ricevono più la retribuzione, anche se un modesto intervento risarcitorio è stato deciso dalla Direzione provinciale del Ministero del lavoro. Il piano industriale presentato, che consentirebbe di avviare a soluzione la crisi, richiede l'intervento di finanziatori esterni e le banche dopo l'incontro svolto il 12 luglio presso la Presidenza del Consiglio hanno chiesto un limitato periodo

di tempo per dare il loro assenso, essenziale affinché il Governo possa avviare le attività di sua competenza. È stata affrontata anche la questione della diversificata posizione contributiva delle 24 società del gruppo ed il Governo è convinto di poter fornire in breve tempo una risposta alle organizzazioni sindacali sul futuro della CIT.

MALABARBA (*Misto-RC*). Ringrazia il Sottosegretario per il carattere non burocratico della sua risposta, che tuttavia non fornisce prospettive rassicuranti sul futuro del gruppo. Poiché esistono concrete condizioni per il rilancio della CIT, è auspicabile un fattivo impegno del Governo per la realizzazione del piano di rilancio, mentre i sindacati ed i dipendenti si stanno battendo strenuamente per la salvaguardia del marchio e della sua attività.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02174 sui fatti accaduti ad una cittadina francese nella località di Bardonecchia.

SAPONARA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il controllo effettuato sulla cittadina francese rientra nella normale prassi dei controlli di frontiera. La signora, priva di documenti, è stata invitata a scendere dal treno. Si è quindi reso necessario trattenere la giovane presso gli uffici di polizia fino al mattino seguente, ma non ha chiesto di mangiare, né gli è stato sottratto il cellulare ed inoltre il fidanzato ha potuto visitarla.

VALLONE (*Mar-DL-U*). La burocratica risposta evidenzia l'assurdità di una situazione che costringe un cittadino europeo 14 ore presso una stazione di polizia solo per aver dimenticato i propri documenti. In questo caso le Forze di polizia non hanno interpretato la legge in modo corretto, né si sono comportate secondo buonsenso, perché è senz'altro un abuso avere impedito alla cittadina francese di telefonare e di mangiare. È una piccola vicenda, che però suggerisce un'ulteriore riflessione sulle istituzioni comunitarie, che devono maggiormente porsi al servizio dei cittadini.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00743 con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, sul contenzioso tra la RAI e un giornalista.

ZANDA (*Mar-DL-U*). L'interpellanza, che riguarda solo marginalmente il contenzioso tra un giornalista e la RAI, attiene soprattutto alle politiche di gestione del personale, alla gestione del contenzioso ed al fenomeno dei contratti a tempo determinato, periodicamente rinnovati per impedire ai lavoratori di maturare il diritto all'assunzione. In considerazione del preoccupante incremento del contenzioso dell'azienda con i propri dipendenti e dei relativi costi, auspica una puntuale risposta agli elementi segnalati nell'interpellanza.

ARMOSINO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Una dettagliata risposta ai quesiti formulati nell'interpellanza potrà essere fornita dal direttore generale della RAI in Commissione di vigilanza, che è la sede idonea per la verifica sulla gestione dell'azienda. Relativamente al contenzioso, sono attualmente pendenti 1.330 cause tra la RAI ed i propri dipendenti dinanzi ai giudici del lavoro, mentre dal 1° gennaio al 30 giugno dell'anno in corso sono state emesse 161 sentenze, di cui circa il 30 per cento favorevoli alla RAI. La gran parte delle controversie riguarda il precariato, mentre le altre tipologie attengono alla richiesta di riconoscimento di qualifiche superiori o rivendicazioni economiche a vario titolo. Sul precariato giornalistico è stato raggiunto un accordo con l'USIGRAI, che riverbererà i suoi effetti positivi nei prossimi anni, così come l'accordo raggiunto nel mese di giugno relativamente ai lavoratori non giornalisti, che prevede una progressiva stabilizzazione con assunzioni a tempo indeterminato. Nelle controversie con i dirigenti ed i giornalisti privi di incarico, la linea aziendale è stata quella di ricercare idonee proposte di reimpiego, che in molti casi hanno consentito la sanatoria delle situazioni di inoperosità e la chiusura del contenzioso, anche se in caso di rifiuto da parte dell'interessato non si è potuti addivenire ad una bonaria composizione della vicenda.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Si dichiara insoddisfatto della risposta, sollecitando il Governo a dare direttive al direttore generale della RAI Cattaneo affinché in occasione dell'audizione presso la Commissione di vigilanza egli fornisca dati più precisi di quelli trasmessi al suo azionista di riferimento, per consentire di svolgere una verifica sull'attività dell'azienda pubblica anche ai fini della sua privatizzazione. I sindacati, infatti, indicano cifre molto diverse sul fenomeno del precariato, che nel tempo è aumentato progressivamente e in maniera preoccupante e di cui bisognerebbe ricostruire la storia e individuare le responsabilità con l'ausilio dell'Avvocatura dello Stato.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-02112, già 4-08465, sulla concessione al Comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive.

ARMOSINO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. La filiale Campania dell'Agenzia del demanio ha consegnato al comando generale della Guardia di finanza il 28 giugno 2002 l'immobile denominato «ex Anna e Natalia» per essere destinato a sede del locale comando brigata e per il quale sono in corso opere di ristrutturazione. Rispetto alla richiesta dell'interrogante che l'immobile venga dato in concessione al Comune di Amalfi per essere destinato ad attività sportive polivalenti, il comando generale della Guardia di finanza ha fatto presente l'assoluta indispensabilità dello stabile per allocare il reparto nel contesto socio-economico della sede di Amalfi.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Non è sufficiente limitarsi a dichiarare l'insoddisfazione e la delusione per la risposta del Governo, di carattere formale e freddamente burocratica, di fronte a una richiesta della cittadinanza interessata e condivisa dai rappresentanti democratici locali e da autorità ecclesiastiche. Il Governo infatti, come rientra tra le prospettive della politica, avrebbe dovuto compiere la difficile valutazione comparativa tra l'esigenza della cittadinanza di mantenere la disponibilità dell'ex orfanotrofio per le attività sportive soprattutto dei giovani, come accade da tempo memorabile, e quella della Guardia di finanza di allocare nell'immobile il comando brigata.

PRESIDENTE. Seguono l'interpellanza 2-00699 e l'interrogazione 3-01624, già 4-06410, sulla società Autostrade per l'Italia.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Di fronte all'inchiesta condotta dalla trasmissione televisiva «Report» della RAI e basata su dati ampiamente noti e diffusi sulla stampa in ordine ai servizi pubblici resi dalla società Autostrade per l'Italia, quest'ultima ha reagito chiedendo 20 milioni di euro di danni. Al di là della complessità delle questioni poste con gli atti di sindacato ispettivo, sollecita un giudizio chiaro ed esplicito del Governo in ordine a tale richiesta, che si può leggere come un tentativo di intimidire professionisti dell'informazione che tentano di valutare la gestione di servizi pubblici, svolti in una situazione di sostanziale monopolio.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. In relazione alle molteplici problematiche poste con gli atti di sindacato ispettivo, l'ANAS ha fatto preliminarmente presente che le società concessionarie autostradali operano nel rispetto delle leggi, degli atti di regolamentazione e della convenzione stipulata con il concedente, sulla base di uno schema uniforme approvato dal Consiglio di Stato, nonché dell'allegato piano economico-finanziario. Pertanto, le variazioni tariffarie sono determinate in base alle procedure indicate nella convenzione, in particolare per i tre fattori, oggettivamente ricavabili, del tasso di inflazione, della produttività e della variazione di livello della qualità del servizio. I ritardi verificatisi nell'attuazione del piano finanziario sono derivati in gran parte dal posticipato avvio dei lavori della Variante di Valico, per il ricorso promosso dalla stessa concessionaria davanti al TAR sul decreto del Ministro dell'ambiente e del Ministro per i beni e le attività culturali del 4 maggio 2001; inoltre, il completamento delle procedure amministrative ha comportato una maggiorazione dei costi per la società concessionaria, pari a circa un miliardo di euro, e potrebbero subire ulteriori incrementi. L'esercizio del potere di vigilanza e di controllo sulle società autostradali viene svolto dalla ANAS, secondo la legislazione vigente. Dal 2002 si riscontra il crescente impegno della predetta società concessionaria verso il miglioramento della qualità del servizio, il livello di sicurezza e la tutela dell'ambiente. Allo stato attuale, all'ANAS non risulta alcuna inadempienza della concessionaria tale da dover applicare la disposizione

per l'eventuale decadenza. Infine, l'ANAS non ha alcuna competenza sulla decisione aziendale della società concessionaria di intentare causa alla RAI.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Si dichiara fortemente insoddisfatto in quanto il Governo si è limitato a dare lettura delle informazioni pervenute dall'ANAS, che peraltro. Negli atti di sindacato ispettivo si rivolgevano invece puntuali domande al Governo sull'attività svolta dalla concessionaria ANAS e dalla società Autostrade per l'Italia. Esprime quindi sconcerto per le modalità della risposta e per l'assenza di spiegazioni a questioni, quali quelle inerenti gli extraprofiti dovuti alle errate previsioni di traffico, e ai comportamenti della società Autostrade per l'Italia cui il Governo in qualità di concedente dovrebbe essere in grado di rispondere. (*Applausi dei senatori Giaretta e Falomi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01610 sulla rete autostradale.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La società Spea, affidataria di incarichi di progettazione, è controllata al 100 per cento dalla società Autostrade per l'Italia e quindi equiparabile alla stregua di ufficio tecnico o operativo; è inoltre elemento ricorrente a livello sia nazionale che internazionale la sussistenza di società di progettazione nell'ambito di gruppi societari autostradali o infrastrutturali. Peraltro, è previsto nell'atto convenzionale vigente il rispetto della normativa nazionale e comunitaria di riferimento, alle quali la società Autostrade per l'Italia è tenuta ad uniformarsi. Il contratto di concessione prevede altresì l'espletamento da parte di un unico soggetto delle attività di costruzione e gestione di un'opera infrastrutturale. Quanto all'attività di vigilanza, l'ANAS esercita funzioni di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali secondo la normativa vigente. Tale attività è soggetta alla supervisione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di quello dell'economia e delle finanze in qualità di azionista unico nonché al controllo di legittimità e di merito da parte della Corte dei conti. Un efficace controllo sulle modalità di esercizio dei servizi di pubblica utilità e conseguentemente sulle società concessionarie è svolto altresì dalle competenti Commissioni dell'Unione Europea.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Esprime perplessità sulla ricostruzione effettuata dal punto di vista giuridico delle diverse fasi in materia di appalti pubblici considerato che principio cardine dell'ordinamento al riguardo è la separazione della fase di progettazione da quella di costruzione e gestione onde evitare sovrapposizioni di interessi e assicurare la rispondenza a principi di trasparenza. Ciò invece non pare avvenire nel caso della società Spea, il cui pacchetto azionario appartiene alla società Autostrade per l'Italia.

PRESIDENTE. Dichiara chiuso lo svolgimento delle interpellanze e interrogazioni. Dà annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (v. *Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute di martedì 19 luglio.

La seduta termina alle ore 17,54.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente DINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).
Si dia lettura del processo verbale.

TIRELLI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Antonione, Baldini, Bosi, Cursi, D'Alì, De Corato, Florino, Giuliano, Lauro, Mancino, Mantica, Saporito, Sestini, Siliquini, Ulivi, Vegas e Ventucci.

È assente per incarico avuto dal Senato il senatore Tomassini, per attività della 12^a Commissione permanente.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 16,05)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01872 sulle centrali termoelettriche di Brindisi.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Il metanodotto Bernalda-Brindisi, della lunghezza complessiva di 111 chilometri, nonché l'allacciamento alla centrale Enipower di Brindisi a partire dal terminale esistente sono da tempo in esercizio.

I metanodotti denominati Allacciamento GNL di Brindisi (della lunghezza di 4,3 chilometri) e Potenziamento polo industriale di Brindisi, che insieme costituiscono il collegamento alla rete nazionale di trasporto del terminale di rigassificazione di GNL di Brindisi (pianificato per una portata dell'ordine di 30 milioni di metri cubi al giorno), sono stati inseriti nella rete nazionale gasdotti.

I due metanodotti collegheranno il citato impianto GNL, che sarà operativo nel 2008, al metanodotto Nuova dorsale adriatica, in località Massafra (punto di partenza del metanodotto Massafra-Biccari), attraverso l'esistente metanodotto Bernalda-Brindisi. La società Snam Rete Gas prevede la messa in esercizio del costruendo metanodotto Allacciamento GNL di Brindisi entro il 2007.

È necessario comunque chiarire che il terminale di rigassificazione di GNL di Brindisi è una infrastruttura di approvvigionamento del sistema nazionale del gas connessa alla rete nazionale di trasporto e non un impianto collegato e funzionale alle sole centrali elettriche di Brindisi Sud e Brindisi Nord. Chiunque, infatti, in un sistema a rete regolato da principi di accesso dei terzi alle reti ed alle infrastrutture di approvvigionamento in regime di libero mercato, quale quello attuale del gas, suddiviso tra imprese che hanno la materia prima gas (produttori, importatori, grossisti, venditori al cliente finale) e imprese che hanno infrastrutture e forniscono servizi al sistema (trasportatori, distributori, gestori di impianti di rigassificazione di GNL e di stoccaggi di metano in giacimento), può comprare da chiunque.

Relativamente all'utilizzo del metano nelle centrali elettriche Brindisi Sud e Brindisi Nord, si informa che la Provincia di Brindisi e la Regione Puglia hanno costituito un Comitato tecnico di esperti per analizzare l'impatto ambientale delle centrali elettriche installate nel territorio di Brindisi e formulare, in contraddittorio con le società esercenti tali impianti (Enel, Edipower ed Enipower), proposte tese a ridurre l'attuale impatto ambientale, nonché ad eliminare ogni disagio proveniente dalla movimentazione su strada nell'area portuale del carbone, delle ceneri e dei gessi.

Il punto di riferimento costante è stato il Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Brindisi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 23 aprile 1998.

Tali proposte sono state sostanzialmente accolte dalle Società elettriche interessate, che hanno in corso di predisposizione i progetti atti a conseguire i miglioramenti richiesti.

In particolare, si segnala che da parte della società Edipower è in atto una rivisitazione del progetto per l'assetto definitivo della centrale di Brindisi Nord, a suo tempo presentato, che prevede l'utilizzo del gas naturale in un impianto a ciclo combinato.

Con riferimento, poi, all'interconnessione tra le reti di trasporto di gas di Italia e Grecia, si fa presente che è stato firmato, in data 24 giugno ultimo scorso, un protocollo di intenti tra il Ministero delle attività produttive ed il Ministero dello sviluppo della Repubblica Greca per accelerarne la realizzazione.

Si aggiunge, infine, che il polo energetico brindisino rappresenta un'importante realtà per l'intero sistema nazionale, non solo per le sue infrastrutture, ma anche per l'apporto che offre in termini di diversificazione delle fonti, rilevante sostegno agli obiettivi del Governo di contenimento dei costi dell'energia e di rafforzamento della sicurezza del Paese.

SPECCHIA (AN). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPECCHIA (AN). Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Valducci per la risposta, ma mi devo dichiarare solo parzialmente soddisfatto in quanto, sostanzialmente, le notizie da lui fornite più o meno le conoscevo.

Ho presentato altri atti ispettivi successivamente e ho inviato anche alcune lettere ai Ministri competenti e allo stesso Presidente del Consiglio, perché il punto vero è sapere quando – non nel 2007, che mi sembra una data un po' lontana – Brindisi potrà utilizzare il metano, visto che oramai da diversi anni, almeno per quanto riguarda il metanodotto Bernalda-Brindisi, lo stesso è alle porte della città.

Tra l'altro, la centrale Edipower è stata ampliata, potenziata e modificata esattamente per utilizzare il metano. Infatti, come lei ha ricordato, la centrale Edipower, con il nuovo progetto, dovrebbe avere un gruppo a ciclo combinato, che utilizzerà anche il metano.

Inoltre, vi era l'impegno dell'ENEL, laddove ci fosse stata disponibilità di metano, ad utilizzare in una parte della centrale ENEL lo stesso combustibile, anche se poi credo che l'ENEL abbia fatto marcia indietro, nonostante ciò fosse previsto in una convenzione.

L'altro punto – come lei sa benissimo – è che si dovrebbe realizzare un rigassificatore, nonostante la contrarietà del Comune, della Provincia e della Regione; non so se, alla fine, si realizzerà veramente, perché sono annunciate proteste anche dure (e se le popolazioni non vogliono è inutile giocare), però, abbiamo sempre saputo che il metano di questo rigassificatore non sarà utilizzato dalle centrali; dovrebbe essere infatti utilizzato altrove.

Allora, il punto è proprio questo: sappiamo che certamente il combustibile sarà a disposizione del territorio nazionale, di chiunque lo vorrà utilizzare, ma riteniamo che dovrebbe essere – e presto – messo a disposizione anche della comunità brindisina.

Desidereremmo, quindi, ancora di più, conoscere i tempi e, come chiedevo nell'interrogazione, sapere da quale metano, e proveniente da

dove, saranno servite queste centrali, e se anche l'ENEL, come si era impegnata a fare per una parte della centrale di Brindisi Sud, lo utilizzerà.

Sono dati che occorre conoscere con certezza; c'è bisogno veramente della massima trasparenza perché, quando non c'è chiarezza, aumentano i dubbi, le incertezze e ovviamente la contrarietà dei cittadini.

Ringrazio, comunque, il sottosegretario Valducci per la risposta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02149 sulla realizzazione di una centrale termoelettrica nel Comune di Salerno.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

VALDUCCI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Signor Presidente, onorevole interrogante, la società Energy Plus Srl, con istanza dell'11 agosto 2003 e successive integrazioni, ha richiesto, ai sensi della legge 9 aprile 2002, n. 55, l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di una nuova centrale a ciclo combinato alimentata con gas naturale, della potenza elettrica di circa 780 MW, da ubicare nella zona ASI del Comune di Salerno, nonché la realizzazione delle relative opere connesse.

Il Ministero delle attività produttive, a seguito dell'espletamento della procedura autorizzativa prevista dalla citata legge, conclusasi positivamente con l'acquisizione della favorevole pronuncia di compatibilità ambientale, con prescrizioni da parte dei Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e per i beni e le attività culturali nonché con la formalizzazione dell'intesa favorevole al progetto in questione da parte della Regione Campania, ha adottato il decreto di autorizzazione in favore della società Energy Plus Srl.

Nel corso dell'istruttoria per la valutazione dell'impatto ambientale sono stati presi in esame ed attentamente valutati i vari temi prospettati dal presidente dell'Ente parco regionale Monti Picentini.

In merito ai predetti temi, si è giunti ad una favorevole pronuncia di compatibilità ambientale adottata sulla base di un compiuto esame delle seguenti tematiche: componente atmosfera e qualità dell'aria *ante operam*; componente atmosfera e qualità dell'aria *post operam*; rischio idraulico; rischio sismico; componente ambientale suolo e sottosuolo; componente rumore; aspetti paesaggistici e uso del territorio; componente ecosistemi; componente radiazioni; componente traffico veicolare; componente archeologica; componente salute pubblica.

Infine, per quanto concerne la circostanza segnalata dal presidente dell'Ente parco regionale dei Monti Picentini circa la mancata convocazione dell'Ente stesso alla Conferenza dei servizi del 13 febbraio 2004, si evidenzia che le regole di partecipazione al procedimento sono espressamente previste dal disposto dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito nella legge 9 aprile 2002, n. 55, laddove individua tra i pareri obbligatori solo quello del Comune e della Provincia nel cui territorio ricadono le opere.

La partecipazione al procedimento di altri enti che non sono esplicitamente richiamati dalla legge n. 55 del 2002 avviene nelle forme previste dagli articoli 9 e 10 della legge n. 241 del 1990, secondo cui «(...) qualunque soggetto portatore di interessi pubblici o privati, nonché i portatori di interessi pubblici costituiti in associazioni o comitati (...) hanno facoltà di intervenire nel procedimento» ed hanno, inoltre, diritto «(...) di prendere visione degli atti del procedimento e di presentare memorie scritte e documenti che l'amministrazione ha l'obbligo di valutare (...)», cosa che di fatto è accaduta come dimostra il decreto di compatibilità ambientale nella parte in cui richiama l'autorizzazione dell'Ente parco regionale Monti Picentini alla realizzazione del metanodotto in questione.

La richiesta, quindi, di sospensione dell'autorizzazione per la centrale da realizzarsi nel Comune di Salerno non è accoglibile, sia per le motivazioni sopra evidenziate, sia per il contrasto che ne deriverebbe con quanto prescritto dalla legge n. 55 del 2002, legge appositamente approvata per fronteggiare una situazione di criticità strutturale che i dati ufficiali del settore elettrico dimostrano ampiamente. In tal senso, si è già pronunciato il tribunale amministrativo regionale della Campania, sezione di Salerno, che ha respinto l'istanza di sospensione del provvedimento con le ordinanze nn. 1352, 1353 e 1363 del 15 marzo 2005.

Si fa, infine, presente che, come reso noto dal Ministero della giustizia, la procura della Repubblica presso il tribunale di Salerno ha in corso, sulla vicenda oggetto dell'interrogazione, attività di indagine ed accertamenti di natura tecnica allo stato coperti da segreto istruttorio.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, vorrei esordire con alcune considerazioni di ordine generale.

Se vivessimo in un Paese serio, non assisteremmo probabilmente a queste farse. Comprendo che gli interessi non hanno colore politico e comprendo che molti sono i soggetti responsabili della nefandezza di cui tra poco parlerò. Non ho peli sulla lingua se dico che anche la magistratura, che indaga da tempo, come ha affermato il sottosegretario Valducci, non riesce a fare chiarezza sulla vicenda, ammesso che vi sia la volontà di fare chiarezza.

Dico questo perché il progetto per la costruzione della centrale termoelettrica nel Comune di Salerno, vicino al Comune di Pontecagnano, e l'*iter* seguito per la sua approvazione sono pieni di tali abnormità da apparire assolutamente privi di cittadinanza in un Paese civile. Allora, quello che dobbiamo decidere è se il nostro è un Paese civile oppure no.

Voglio aggiungere che anche gli uffici del Senato, ai quali avevo chiesto di congiungere le tre interrogazioni che ho presentato sull'argomento, non contribuiscono a creare quel clima complessivo di chiarezza,

perché è evidente che lei, Sottosegretario, ha risposto solo al terzo atto di sindacato ispettivo, benché fossero tutti diretti al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro da lei rappresentato.

Cercherò di ricostruire brevemente, nei limiti di tempo che il Regolamento mi assegna, tutti i segmenti che tratteggiano questo mostro. Il decreto di compatibilità ambientale del 23 giugno 2004, emanato dal Ministero dell'ambiente, è la prima perla: infatti, l'insediamento della centrale insiste su un'area di circa 80.000 metri quadrati, sita nella zona industriale di Salerno, già occupata dalla ex Ideal Standard.

La cosa simpatica, signor Sottosegretario, è che quest'area è stata sottoposta a sequestro penale per moltissimi anni, anche perché sembra che sull'affare vi sia stato l'interesse della criminalità organizzata. Mi chiedo allora come è possibile analizzare la compatibilità ambientale dell'intervento partendo dall'esistente e proiettandolo su ciò che dovrà essere realizzato, senza eseguire nemmeno un sopralluogo nell'area sottoposta a sequestro penale.

Il decreto racconta che l'intervento verrà realizzato nella zona industriale di Salerno che dista circa 15 chilometri dall'abitato della città. È evidente che quell'istruttoria è stata fatta soltanto sulla carta, giacché l'area ex Ideal Standard, come sanno tutti coloro i quali sono venuti a Salerno, compreso il suo collega sottosegretario Saponara che saluto, dista soltanto un chilometro e mezzo dall'abitato di Salerno.

Dopo la mia prima interrogazione del luglio 2004, qualcuno si è accorto dell'errore, che travolge tutta la finta istruttoria, e si è preoccupato di correggere quel dato sul sito del Ministero dell'ambiente: è stata aggiunta una virgola e i 15 chilometri sono diventati 1,5 chilometri. Peccato che sul decreto originale restino 15 chilometri, peccato che sull'istruttoria proposta dalla Energy Plus, alla quale il Ministero si è pedissequamente attenuto, il dato indicato sia quello di 15 chilometri! Si tratta di un falso così grossolano e macroscopico da non meritare ulteriori commenti.

Quella interessata è, inoltre, un'area che dista poche centinaia di metri dal Comune di Pontecagnano ed è un'area già satura dal punto di vista ambientale perché accoglie il delocalizzato cementificio, un termodistruttore e, fra poco, ospiterà anche il polo dei fonditori di Salerno.

Ecco perché ogni valutazione ambientale, alla quale il Sottosegretario ha fatto riferimento, andava fatta tenendo conto del carico effettivo che nasce già dal contesto nel quale la zona ricade. La valutazione d'inquinamento da polveri, di carico termico e di carico acustico andava fatta non sulla carta, ma considerando ciò che già esiste.

Ed ancora: tutta questa grande operazione per una centrale di 780 MW, che è sproporzionata per la provincia di Salerno e che richiede un investimento economico di circa un milione di euro, da chi viene proposta? Dalla Energy Plus, una società napoletana con un capitale sociale di 11.000 euro (pari a vecchi 20 milioni), che però spende molte decine di migliaia di euro in sponsorizzazioni. Ma è possibile che a nessuno venga in mente di considerare sospetta questa circostanza?

PRESIDENTE. La prego di concludere.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, dato che erano originariamente tre le interrogazioni presentate e che è stata inserita all'ordine del giorno soltanto l'ultima, ho chiesto di integrarle e, dovendole trattare assieme, cerco di riassumerle.

PRESIDENTE. Le concedo ancora del tempo, allora.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Non appare ridicolo che una società con 11.000 euro di capitale, pari a 20 milioni di vecchie lire, si appresti a realizzare un intervento di un 1 milione di euro e spenda decine e decine di migliaia di euro per sponsorizzazioni? Non so.

La cosa simpatica, per così dire, è che la costruenda centrale, pur essendo localizzata in zona ASI, è lontanissima dalle zone di approvvigionamento energetico. Occorreranno, infatti, lo ha ben detto il Sottosegretario, 36 chilometri di metanodotto e 13 chilometri di elettrodotta. Il metanodotto dovrà attraversare, per 20 chilometri, il Parco dei Monti Picentini che non ha partecipato alla Conferenza dei servizi, perché, al momento di esprimere il parere sulla compatibilità ambientale, vi era un commissario reggente, il quale non si è minimamente preoccupato di rispondere a quelle domande o di avanzare quelle perplessità che, invece, con la nota alla quale chiedevo di rispondere, venivano avanzate. Secondo me, è evidente quindi che la procedura è sostanzialmente viziata.

L'altra domanda che mi permetto di porle è la seguente: le iniziative approvate in Campania sono cinque per un totale di 3.200 megawatt; con quelle autorizzate in Calabria si arriva, signor Sottosegretario, a 7.200 megawatt. Sono compatibili tali interventi con le necessità del Piano energetico nazionale o costruiremo, ancora una volta, delle cattedrali nel deserto che costituiranno soltanto un grave spreco di risorse pubbliche, un veicolo di corruzione ed un impoverimento del nostro sistema ambientale? E degli enti locali cosa vogliamo dire? Vogliamo dire che il Comune di Pontecagnano, quello di Salerno e la Provincia hanno votato contro?

Allora, a quale logica di ristrutturazione, di potenziamento del Paese si va incontro quando gli interventi sono previsti in questo modo truffaldino – me lo consenta – contro la volontà degli enti locali? Di chi si fa l'interesse? Delle comunità amministrative o di chi pensa di speculare su un dato come questo?

Molte altre sono le domande che potrei porre, ma il tempo, del quale ho già abusato e per il quale ringrazio la Presidenza, non me lo consente.

Le altre domande resteranno quindi sospese nell'aria, convinto come sono che nessuna risposta potrà esserci perché i grandi affari non hanno bandiera politica (come si diceva una volta, *pecunia non olet*) e chiaramente – signor Sottosegretario – non posso che dichiararmi insoddisfatto. Spero solo che la sua curiosità la spinga a guardarsi anche gli altri atti di sindacato ispettivo e ad allontanarsi dal compito che ha svolto in Aula, cercando di affrontare – se me lo consente – seriamente la vicenda.

PRESIDENTE. Seguono l'interpellanza 2-00731 con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, e le interrogazioni 3-02199, già 4-07582, e 3-02200, già 4-08162, sulla crisi del gruppo CIT.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, la predetta interpellanza potrà essere svolta per non più di dieci minuti e che dopo le dichiarazioni del Governo è consentita una replica per non più di cinque minuti.

Ha facoltà di parlare il senatore Malabarba per illustrare l'interpellanza.

MALABARBA (*Misto-RC*). Da ormai un anno si protrae la dichiarata crisi del gruppo CIT (Compagnia Italiana Turismo), azienda storica nel panorama del turismo italiano.

Da questo gruppo dipendono 2.400 lavoratori su tutto il territorio nazionale che, a causa della gravissima situazione economica e finanziaria, non percepiscono lo stipendio da sei mesi e la cui tensione è arrivata a livelli – io credo giustamente – insostenibili. Questa situazione critica alimenta il timore per la continuità aziendale e quindi per la perdita del posto di lavoro di tutti i dipendenti.

La CIT è stata costituita nel 1927 da Ferrovie dello Stato, Banco di Napoli, Banco di Sicilia ed ENIT con l'obiettivo di offrire assistenza agli italiani che volevano andare all'estero e di promuovere l'Italia come meta del turismo internazionale negli anni Settanta e Ottanta, divenendo la prima rete di agenzie a livello mondiale.

A seguito di ristrutturazioni e privatizzazioni, la CIT odierna è strutturata su due aree di attività completamente integrate: la gestione alberghiera e la rete commerciale e di vendita, diventando uno dei primi gruppi nel settore turistico italiano.

La CIT ha sempre servito le istituzioni del Paese attraverso gli *implants* strategici presso moltissimi Ministeri, la Corte dei conti, la Corte costituzionale, il Consiglio di Stato, il CONI e, prima della revoca delle convenzioni, anche le Amministrazioni di Camera e Senato, come non tutti i colleghi sanno, nonché i viaggi degli europarlamentari italiani.

È necessario dare una prospettiva concreta alla crisi aziendale del gruppo CIT e individuare una soluzione positiva, al fine di garantire il mantenimento di un marchio ormai storico nell'interesse del settore turistico nazionale. Come dichiarato anche dal presidente di Confindustria Montezemolo: «Il turismo è un settore strategico per l'Italia quale risorsa fondamentale della nostra economia e dalla quale ripartire per il rilancio del *made in Italy*». Infatti, a fine maggio di quest'anno si sono messe le basi per il progetto ambizioso del «grande polo turistico»: Italia Turismo, società nata dall'accordo tra Sviluppo Italia, azionista di maggioranza, Banca Intesa, IFIL e Marcegaglia. Questi istituti bancari vantano un credito nei confronti dei maggiori *tour operator* italiani, tra i quali la CIT. L'obiettivo sulla carta è di creare poli turistici integrati con uno *standard* internazionale.

In data 30 giugno, con una lettera inviata al neopresidente di CIT, l'avvocato Giulio Macrì, il cavaliere del lavoro dottor Benito Benedini, ex presidente di Assolombarda nonché amministratore indipendente di Banca Intesa, ha riconfermato il proprio interesse a partecipare nell'azionariato del gruppo CIT, nel quadro del risanamento e auspicato rilancio dello stesso. Il cavaliere Benedini lo ha inoltre informato che sta tuttora dialogando con banche ed istituzioni con l'obiettivo di verificare la fattibilità di un'operazione necessariamente integrata.

Secondo indiscrezioni, l'ex Presidente di Assolombarda rilevarebbe il 49 per cento di Compagnia delle Vacanze dall'attuale azionista di maggioranza Gianvittorio Gandolfi.

A questo punto, per sbloccare la situazione, mancherebbero i 10 milioni di euro di finanziamento da Palazzo Chigi e il prestito di un'ottantina di milioni dalle banche.

In data 12 luglio, si è tenuto un vertice a Palazzo Chigi, convocato dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, dottor Gianni Letta, tra il cavaliere Benito Benedini, Sviluppo Italia, il ministro Claudio Scajola, l'*advisor* Livolsi & Partners e le banche creditrici per esprimersi sul piano di rilancio e sulla situazione debitoria della società.

Il gruppo CIT, dal 28 giugno scorso, è presieduto dall'avvocato Giulio Macrì, uomo inviato dalle banche, che è riuscito, come primo atto, ad ottenere una dilazione per la controllata Italiatour spa. Contro la dichiarazione di fallimento della società ha opposto ricorso, ottenendo un'istanza di rinvio al 12 ottobre prossimo.

Si chiede di sapere se risponda al vero quanto ipotizzato come possibile teorico piano di salvataggio e rilancio del prestigioso marchio CIT e la salvaguardia occupazionale di tutti i suoi dipendenti; quali iniziative si intendano adottare perché detto piano si realizzi in tempi rapidi e perché ai dipendenti siano erogate al più presto le retribuzioni arretrate; se non sia necessario istituire un tavolo tecnico di verifica e ufficializzazione del piano di salvataggio con le parti sociali.

Vorrei ricordare che lo scorso febbraio è stato nominato un comitato esecutivo di garanzia, composto da tre membri: l'avvocato Giulio Macrì, l'avvocato Stefano Coen e l'architetto Arcangelo Taddeo, che sono espressione dei soggetti coinvolti nel salvataggio del gruppo, e cioè le banche, il Governo e l'azienda.

Lo stesso comitato ha presentato, in data 18 maggio scorso, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, la domanda volta ad ottenere l'erogazione immediata di risorse, a valere sul Fondo per il finanziamento degli interventi consentiti dagli orientamenti UE sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà, di cui alla legge 14 maggio 2005, n. 80, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35.

Questo riguardava, appunto, i 10 milioni di euro finalizzati all'azione di salvataggio; la delibera quadro da adottarsi da parte del CIPE, anche in via programmatica, per il completamento dei poli turistici integrati, già avviati nel Mezzogiorno con il Ministero delle attività produttive, le Re-

gioni competenti e i Comuni interessati; da ultimo, il rilascio di una fideiussione, quale garanzia da parte dello Stato per assicurare a CIT l'erogazione di un prestito ponte da parte del sistema creditizio, in coerenza con quanto indicato dall'*advisor* finanziario Livolsi & Partners, ai fini dell'attivazione del piano di ristrutturazione.

Questi sono gli antecedenti. Abbiamo però una fase che si sta concretizzando in questi giorni, con moltissime preoccupazioni circa il fatto che alcune delle segnalazioni che venivano indicate come possibili potrebbero non concretizzarsi, oppure esserci ulteriori dilazioni.

Vorremmo conoscere l'impegno del Governo a questo fine, se ci sono le condizioni per arrivare, in tempi rapidi, ad un tavolo che coinvolga le parti sociali per poter risolvere più problemi, tra i quali non metterei in secondo piano neppure quello della mancata retribuzione, ormai da sei mesi, di questi lavoratori, i quali hanno inscenato mobilitazioni e manifestazioni, credo con una pacificità eccezionale e una determinazione, nello stesso tempo, a non mollare in un quadro assolutamente drammatico.

Sembrirebbe, allo stato attuale, che solo i lavoratori siano interessati a mantenere questo marchio, mentre credo che si determinerebbe veramente una perdita molto grande per il Paese se questo gruppo storico e molto noto dovesse finire in niente perché non si è fatto tutto il necessario per riuscire a portare a casa un risultato.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta e alle interrogazioni.

CONTE, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. La ringrazio, signor Presidente.

Senatore Malabarba, la sua illustrazione introduttiva è stata talmente precisa che io non tornerò su quella che lei ha già descritto come una situazione di fatto esistente, ragion per cui risponderò immediatamente alle preoccupazioni che lei ha sollevato.

Le è ben noto che si sono già tenute riunioni l'anno scorso, il 31 agosto, il 18 ottobre e il 9 dicembre, per affrontare la questione.

Lei sa bene che la CIT è un conglomerato di circa 27 aziende, venutasi a trovare in gravi difficoltà a partire dal gennaio scorso; è confermato che i dipendenti, che assommano direttamente a circa 1.200 unità, dal mese di gennaio non ricevono le retribuzioni; peraltro, la Direzione provinciale del lavoro ha stabilito, con valuta 7 luglio, un intervento immediato di 1.000 euro, che mi rendo conto è poca cosa, ma che comunque dimostra un'attenzione rispetto a un problema che sappiamo esistere, anche perché la CIT rappresenta obiettivamente una società *leader* nel settore del turismo ed è, tra l'altro, un marchio storico.

Il problema, come lei sa, senatore Malabarba, riguarda il come risolvere la crisi. C'era stata una lettera di intenti, che lei ha citato, in cui si era pensato di risolvere la questione con l'intervento di un finanziatore esterno che rilevasse il 49 per cento dell'azienda, con la costituzione di una *newco* alla quale avrebbe dovuto partecipare Sviluppo Italia, assistita

da Livolsi & Partners. Questa lettera di intenti è stata considerata, si sono sviluppati ulteriori incontri, fra l'altro anche le delegazioni sindacali della CIT hanno incontrato, presso la Presidenza del Consiglio, la segreteria tecnica del sottosegretario Letta.

Il problema qual è? Lei sa bene, senatore Malabarba, che la CIT, nel tempo, ha chiesto interventi in relazione ai contratti di programma; ce ne sono diversi: alcuni già deliberati dal CIPE, come quelli riguardanti il polo turistico integrato e il polo turistico di Pietralcina; altri, come l'aviosuperficie e due di più recente istruttoria, riguardanti la Piana di Sibari e il villaggio Cala dei Normanni; e, da ultimo, un programma ancora da formulare relativo a Borgo degli Ulivi. Questi contratti rappresentano tutte le iniziative che erano in corso da parte della ex CIT rispetto a un progetto di sviluppo turistico.

La crisi internazionale del settore e la crisi finanziaria hanno messo in condizione il Governo di operare una prima verifica rispetto allo stato dei conti della società, anche perché si sono avviati contatti, con l'assistenza di Livolsi & Partners e con il cavalier Benito Benedini, per verificare se le banche fossero disponibili a un loro contributo.

Questo è stato fatto in un recente incontro, che si è tenuto il 12 luglio scorso presso la Presidenza del Consiglio, nel quale le banche hanno chiesto tempo per dare una propria risposta in relazione al piano industriale presentato, con l'assistenza dell'*advisor*, alle banche.

Naturalmente noi attendiamo – ma seguiamo con interesse – che le banche diano il loro assenso, perché lei comprenderà, senatore Malabarba, che, se le banche non si attivano in questa direzione, è difficile per lo Stato iniziare quel programma di completamento di tutte le iniziative presentate al CIPE senza avere la certezza che la società continuerà la sua esistenza.

Dalle carte che ci sono state fornite risulta che le banche hanno chiesto un limitato periodo di tempo per dare il loro assenso al piano che è stato presentato e riconfermato il 12 luglio scorso. Attendiamo, quindi, il loro responso per dare il via a tutte le iniziative necessarie.

Debbo dire, fra l'altro, che nel piano industriale si sono affrontate anche le questioni relative alle posizioni contributive delle 24 società, posizioni molto diversificate fra loro, che partono dal mancato versamento dei contributi a cominciare dal 2004, in una situazione diversa da società a società. Si sta facendo anche una ricognizione rispetto a questa situazione per poterla inserire nel piano di ristrutturazione complessiva.

Siamo comunque convinti che, a breve, si riuscirà a dare risposte anche alle delegazioni sindacali, che giustamente aspettano notizie rispetto al futuro di tale società.

MALABARBA (*Misto-RC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALABARBA (*Misto-RC*). Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la sua cortesia e anche per lo sforzo dimostrato per andare oltre una risposta burocratica, che spesso ci viene fornita in occasioni come queste. Mi auguro che ciò significhi qualcosa.

Mi pare di capire che le banche non abbiano risposto negativamente, ma sostanzialmente abbiano preso tempo, con il rischio che poi il cavaliere Benedini si blocchi e che il CIPE abbia problemi ad autorizzare l'intervento di 10 milioni di euro necessari per completare l'operazione.

Vi sono quindi elementi più preoccupanti rispetto alle attese delle organizzazioni sindacali, che si auguravano di avere certezze – addirittura nel giro di cinque o sei giorni – sui passaggi preventivati, con la convocazione di un tavolo da parte del Governo per la definizione della questione con le parti sociali.

Ritengo che, a questo punto, bene facciano le organizzazioni sindacali, in primo luogo il SULT, a continuare le mobilitazioni degli ultimi mesi, anche con presidi. Ricordo che c'è stato uno sciopero della fame, un atto coraggioso non violento e di impegno significativo dei dipendenti, che credo riproporranno perché mi sembrano coloro che si stanno battendo maggiormente per difendere questa storica realtà nell'attività turistica del nostro Paese.

Lei ha ricordato anche taluni impegni e proposte. È prevista, se non sbaglio, una realizzazione di ampie superfici dove costruire molti alberghi di diverso livello, con le relative infrastrutture, aeroporti, aree sportive, ristoranti. La CIT ha realizzato insediamenti turistici nei comuni di Carovigno, Scanzano Jonico, Roseto Capo Spulico, Calatabiano, Scandicci, Mezzana e Cesana Torinese, mentre è in previsione l'apertura a Pietralcina e Pesco Sannita. I sindaci di queste aree hanno recentemente concordato che nei loro Comuni la CIT occupi 1.300 persone e che la completa realizzazione dei piani di sviluppo permetterebbe un notevole incremento occupazionale in tali Regioni.

Tutti questi elementi farebbero in qualche modo prevedere che il piano descritto possa vedere effettivamente la luce. Ci sono le condizioni per un rilancio dell'attività della CIT in questo Paese. Mi auguro che il tavolo si possa tenere con un impegno reale del Governo, che – come emerge dalle parole del Sottosegretario – sembra effettivamente esserci. Mi auguro veramente che tale impegno si concretizzi, altrimenti le parole che pronunciamo sul turismo e sull'attività turistica nel nostro Paese rischiano di rimanere vane.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02174 sui fatti accaduti ad una cittadina francese nella località di Bardonecchia.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

SAPONARA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, signori senatori, senatore Vallone, l'argomento non mi consente di svolgere un discorso ampio come quello fatto dal sottosegretario Conte,

quindi sono costretto ad una risposta burocratica, che però penso soddisferà il senatore Vallone, almeno me lo auguro.

Il controllo effettuato nei confronti della cittadina francese Virginie Gaudeneche rientra nell'ordinaria attività di polizia di frontiera.

Dalla ricostruzione dei fatti fornita dalla competente Ia Zona polizia di frontiera di Torino, alle ore 19 del 7 giugno scorso, alla stazione ferroviaria di Bardonecchia, sul treno TGV Parigi-Milano, operatori della Polizia di Stato hanno constatato che la signorina Gaudeneche era priva di documenti e, pertanto, non potendo accedere sul territorio nazionale, è stata invitata a scendere dal treno.

La ragazza era in compagnia del suo fidanzato italiano, che ha subito iniziato a polemizzare con gli agenti e che, rimasto sul treno, alla partenza dello stesso, ha pronunciato, a voce alta e alla presenza di numerosi passeggeri, frasi gravemente offensive indirizzate agli operatori di Polizia; per questo motivo è stato deferito all'autorità giudiziaria per ingiuria ai sensi dell'articolo 594 del codice penale (prima c'era l'oltraggio, adesso c'è l'ingiuria, abbiamo fatto progressi!).

La signorina Gaudeneche è stata, nel frattempo, accompagnata presso l'ufficio di Polizia di frontiera di Bardonecchia per la successiva riammissione in Francia.

Tuttavia, per l'impossibilità da parte degli uffici francesi di assolvere, data l'ora, alle incombenze richieste dalla procedura bilaterale e in quanto il primo treno utile per la Francia sarebbe partito la mattina seguente, si è reso necessario trattenere la giovane durante la notte negli uffici di Polizia.

La signorina Gaudeneche, che ha sempre avuto a disposizione il suo cellulare e non risulta che le sia stato impedito di telefonare, è stata fatta permanere in una saletta TV, in uso allo stesso personale di Polizia, separata da altre persone fermate nel corso della serata.

Il suo fidanzato è andato a trovarla e ha potuto tranquillamente parlare con lei, senza alcun impedimento da parte degli operatori di Polizia.

Da quanto riferito dall'ufficio di Polizia di frontiera di Bardonecchia, non risulta che la signorina abbia richiesto di poter mangiare; richiesta che avrebbe trovato sicura risposta dal momento che lo stesso ufficio dispone, giornalmente, di buoni pasto, che consentono di fornire cibo e bevande.

Aggiungo che, dalle ore 2,00, la ragazza è stata assistita da un agente della Polizia di Stato di sesso femminile e che l'accompagnamento ai servizi igienici rientra nelle normali procedure di sicurezza attuate all'interno di un ufficio di Polizia, che richiedono una costante vigilanza nei confronti delle persone sottoposte a fermo di qualsiasi genere, di carattere penale o amministrativo.

Dalla ricostruzione dei fatti, non sono, pertanto, emersi comportamenti tali da giustificare valutazioni di carattere disciplinare.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, sorridevamo mentre il Sottosegretario leggeva la sua risposta perché ci rendiamo conto che la giustificazione burocratica è una giustificazione burocratica.

Come è possibile pensare all'Unione Europea, ai cittadini di questa Europa, quando un cittadino di questa Europa si trova per errore, perché ha cambiato la borsa, perché ha dimenticato il documento, trattenuto quattordici ore presso un ufficio di Polizia? Si può giustificare tutto, signor Sottosegretario, così come lei ha fatto, ma sicuramente, come me, immagina che in qualche maniera una forma di abuso c'è stata.

È vero, infatti, che non si può far entrare nessuno nel nostro Paese in assenza dei necessari documenti. Ma provi ad immaginare, signor Sottosegretario, se un cittadino normale può decidere di rimanere quattordici ore in guardiola presso un ufficio di Polizia, senza mangiare. Lei dice che non ha chiesto di mangiare; quindi, secondo lei, uno decide autonomamente di rimanere digiuno per quattordici ore!

Mi viene detto, poi, che alla ragazza non è stata negata la possibilità di telefonare. Noi siamo persone intelligenti, comprendiamo le questioni, ma sicuramente, se ce lo raccontassero al bar, entrambi non ci crederemmo.

Allora la verità è un'altra: le nostre forze di polizia, cui spesso noi abbiamo plaudito e di cui abbiamo riconosciuto il ruolo importante e qualche volta anche rischioso, in questo caso non hanno interpretato la legge correttamente.

Non si può negare ad una persona la possibilità di telefonare ai familiari; visto che Bardonecchia dista pochi chilometri dal confine francese, si sarebbe dovuto mettere la cittadina francese in condizioni di poter accedere alla documentazione, magari trasmessa con i sistemi informatici, e di raggiungere Torino, che si trova a meno di 90 chilometri da Bardonecchia.

Credo che sia stato commesso un grave abuso, se all'impossibilità di telefonare aggiungiamo poi (lo ribadisco ed è per questo che sono insoddisfatto) l'impossibilità di mangiare e, guarda caso, l'accompagnamento ai servizi igienici, probabilmente – lo dico in quest'Aula – perché si trattava di una ragazza troppo bella.

Ritengo dunque che dovremmo riflettere, anche in virtù di quell'Unione Europea che desideriamo. Non dobbiamo scandalizzarci quando i cittadini non ci credono: l'Unione Europea deve essere in grado di prestare i servizi necessari ai cittadini e gli enti pubblici devono essere al loro servizio. Se, viceversa, si considerano i cittadini come sudditi, diventa problematico immaginare un'integrazione europea.

Per questi motivi, mi ritengo doppiamente insoddisfatto. Mi auguro che fatti del genere non accadano più, ma ne dubito. Anche noi politici dovremmo cercare di dare un segnale affinché gli enti pubblici e le forze di polizia si mettano al servizio dei cittadini e non accada invece il contrario.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00743 con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, sul contenzioso tra la RAI e un giornalista.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, la predetta interpellanza potrà essere svolta per non più di dieci minuti e che dopo le dichiarazioni del Governo è consentita una replica per non più di cinque minuti.

Ha facoltà di parlare il senatore Zanda per illustrare l'interpellanza.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, l'interpellanza che mi accingo ad illustrare molto sommariamente, sottoscritta da 52 senatori (quindi, praticamente da un sesto dei componenti del Senato della Repubblica), riguarda solo marginalmente il contenzioso tra la RAI e un giornalista.

In realtà, con questa interpellanza si chiede di conoscere le opinioni del Governo circa lo stato di due elementi importanti della gestione della RAI, ed esattamente le politiche di gestione del personale e le politiche di gestione del contenzioso.

Per quanto riguarda le politiche di gestione del personale, si ricorda che è ormai abnorme il numero di dirigenti e giornalisti che riscuotono mensilmente la loro retribuzione e che però vengono lasciati inattivi, senza lavoro; a causa di tale situazione, essi aprono vertenze con l'azienda che vincono regolarmente. Si fa riferimento anche ad un fenomeno che – ritengo di poterlo affermare prima ancora di avere ascoltato la risposta del Governo – ha assunto dimensioni veramente preoccupanti, quello dei contratti a tempo determinato.

La RAI, probabilmente (su questo punto mi aspetto dal Governo qualche informazione più precisa), intrattiene rapporti professionali con molte migliaia di persona con contratti a tempo determinato, che vengono rinnovati regolarmente pur con le cautele necessarie per non violare la normativa del lavoro e quindi per impedire al lavoratore di maturare i diritti all'assunzione.

L'altro quesito che con questa interpellanza poniamo al Governo riguarda le politiche del contenzioso. In particolare, si chiede di conoscere dati ed elementi sul contenzioso della RAI, che – dalle poche notizie che si conoscono – sembra essere arrivato ad un numero preoccupante. Tra l'altro, questo contenzioso fa sì che frequentemente la RAI sia condannata al pagamento dei danni e ciò causa un grave nocumento alla gestione economica dell'azienda.

Ricordo al signor Sottosegretario, che tra poco risponderà a questa interpellanza, che in essa si affrontano temi molto facilmente descrivibili. Si tratta, infatti, di questioni che possono essere illustrate semplicemente enunciando i numeri riferiti a ciascuno di questi fenomeni.

Debbo dirle, dunque, con franchezza, che dalla risposta mi aspetto una descrizione puntuale, quale l'azionista di una società pubblica dovrebbe essere in grado di fare e ho fiducia che così accada.

La ringrazio sin d'ora per la sua risposta.

PRESIDENTE. La rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

ARMOSINO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, colleghi, darò alcune indicazioni perché ho cercato comunque di avere il maggior numero di informazioni possibile, ma vorrei sin d'ora premettere, anche se potrei farlo ugualmente in chiusura del mio intervento, che è già stata fissata l'audizione del direttore generale della RAI presso la Commissione parlamentare di vigilanza, proprio per l'accertamento di tutti i quesiti posti nell'interpellanza.

Tuttavia, sin da ora intendiamo portare a conoscenza degli onorevoli interpellanti tutti gli elementi conoscitivi a nostra disposizione.

I temi oggetto del documento parlamentare sono attualmente all'esame della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, che sta procedendo a specifica istruttoria sulla materia con convocazione del direttore generale della RAI per informative e chiarimenti.

La Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, nelle materie di propria competenza costituisce sede parlamentare appropriata per accertamenti e verifiche, a norma dell'articolo 1, comma 5, della legge 14 aprile 1975, n. 103.

Tuttavia, sulla base delle informazioni che abbiamo ad oggi avuto dalla RAI siamo in grado, per quanto concerne il contenzioso del lavoro, di precisare quanto segue. Alla data del 1° luglio 2005, risultano pendenti dinanzi ai giudici del lavoro, di diverso ordine e grado, 1.330 cause giudiziarie per 1.661 ricorrenti.

In relazione agli esiti delle vertenze giudiziarie, nell'arco temporale che va dal 1° gennaio al 30 giugno 2005 sono state emesse 161 sentenze, di cui un po' più del 30 per cento è favorevole alla RAI, mentre nelle altre essa è soccombente.

Il numero più elevato di vertenze, pari a circa il 40 per cento del totale, riguarda la dedotta nullità dei termini apposti ai contratti di lavoro (cosiddetto precariato) che riguardano figure professionali di vario genere.

Le altre tipologie di controversie hanno per oggetto principalmente le richieste di qualifiche superiori e rivendicazioni economiche a vario titolo.

In relazione alle questioni oggetto prioritariamente di vertenza in sede giudiziaria, dobbiamo precisare che l'Azienda ha affrontato questioni emerse e via via trascinate nel tempo, al fine di addivenire a soluzioni di reciproca soddisfazione d'intesa con le organizzazioni sindacali in materia appunto di precariato del personale.

In tale contesto e sulla base di tale presupposto, la RAI ha sottoscritto, nel febbraio scorso, con il sindacato dei giornalisti (USIGRAI) un accordo per la gestione del fenomeno del cosiddetto precariato giornalistico.

In prospettiva tale accordo consentirà di alleggerire il peso della conflittualità in essere relativa al personale giornalistico, si ritiene con effetti positivi sull'andamento del contenzioso giudiziario e, più in particolare,

sul fenomeno delle reintegrazioni da causa per i prossimi anni. Riteniamo quindi di poter evitare anche un aggravamento di questo non lieve contenzioso.

Al riguardo, l'accordo del giugno di quest'anno con le organizzazioni sindacali relativo ai lavoratori (non giornalisti) a tempo determinato è frutto di una lunga e complessa trattativa tra le parti, anche in considerazione delle molteplici organizzazioni sindacali presenti al tavolo di confronto, dei numerosi profili professionali coinvolti e, di conseguenza, delle diverse realtà interessate.

Anche in questo caso si prevede una garanzia di impegno a termine per tutti coloro che aderiranno ai bacini e una progressiva stabilizzazione con assunzioni a tempo indeterminato per una parte consistente delle risorse.

Per quanto riguarda la problematica dei dirigenti privi al momento di una formale assegnazione di incarico, ivi compreso il personale giornalistico equiparato, si fa presente che la linea di intervento che ha caratterizzato le situazioni di criticità si è, di regola, sostanziata nella ricerca di una valida collocazione per il personale dirigente oggetto di avvicendamento, o rimasto privo di incarico, o in sofferenza a seguito di modifiche organizzative. In moltissimi casi sono state efficacemente formulate idonee proposte di reimpiego, oggetto poi di effettiva formalizzazione che hanno consentito una sanatoria delle situazioni di inoperosità, recuperando anche il rapporto di fiducia con il personale interessato, e consentendo, peraltro, ove esistente, la chiusura del contenzioso, o comunque costituendone una valida piattaforma di trattativa.

Certo è che, purtroppo, a fronte dell'individuazione o formalizzazione di un nuovo incarico e del rifiuto da parte dell'interessato la situazione non si è potuta comporre bonariamente. Di qui l'alto numero di vertenze che ho indicato all'inizio della mia risposta.

Concludo dichiarando la nostra assoluta disponibilità, non appena si svolgerà l'audizione del direttore in Commissione, a fornire tutto il supplemento di informazioni che si volesse ricevere.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, ringrazio la signora Sottosegretario per la risposta.

Intanto – non faceva parte dell'interrogazione, ma ha fatto in qualche modo parte della sua risposta – mi permetta un'osservazione sulla situazione di *governance* veramente originale di un'azienda come la RAI, cioè un'azienda in concessione pubblica, rispetto alla quale – debbo dire – anche un parlamentare che ha una minima conoscenza delle questioni ordinarie e di gestione dell'azienda, come è possibile che io sia, ha difficoltà a capire a chi si deve rivolgere per avere informazioni.

Si tratta di un'azienda nella quale, in realtà, l'azionista è il Ministero del quale lei è Sottosegretario; infatti, è il suo Ministero che vota in assemblea per il bilancio della RAI, è il suo Ministero che designa, o meglio è incaricato di designare i consiglieri di amministrazione assegnati al Governo; viceversa, è un altro Ministero, quello delle telecomunicazioni, che predispone il contratto di programma, che vigila sull'attuazione del contratto di programma e quindi sul funzionamento e sull'attività dell'azienda. Poi, abbiamo una Commissione parlamentare di vigilanza che, per quel che fino a pochi minuti fa ritenevo, aveva una competenza prevalentemente sul controllo del pluralismo dell'informazione e sulle forme «politiche» – tra virgolette e in senso positivo – dell'attività della RAI, mentre apprendo oggi pomeriggio che ha anche competenze sui contenziosi, sul precariato, sul personale che riceve lo stipendio ma non lavora.

Ho alcune perplessità sul fatto che le cose stiano in questo modo, ma chiedo a lei, in quanto rappresentante del Governo che ha riformato da poco la RAI con una legge cosiddetta di sistema – e questo aspetto fa capire quanto poco sistema ci sia stato in quella legge – quale *governance* è quella di un'azienda nella quale comandano in tanti e in modo così confuso che non si capisce bene a chi spettino le competenze primarie.

Il suo Ministero dovrebbe essere incaricato di gestire la cosiddetta privatizzazione della RAI, ma i dati che lei mi ha riferito, per sua stessa ammissione in modo non completo, sono fondamentali per una privatizzazione. Lei non mi ha detto, per esempio, quanti sarebbero i precari. Se sentisse i sindacati o i lavoratori dell'azienda, le parlerebbero di numeri superiori: si tratta forse di 8.000, 9.000 o addirittura 10.000 unità. È vera questa cifra? Non lo so, e per questo motivo ho rivolto una domanda al Governo, azionista della RAI.

Ho chiesto quanti fossero i giornalisti e i dirigenti senza impiego, senza utilizzazione; lei capisce che il numero è fondamentale: dieci persone è un discorso, cento persone sono un altro discorso. Se l'azienda non fornisce all'azionista nemmeno questi dati basilari, è difficile farsi un'idea e, per quanto mi riguarda, mi è impossibile dichiararmi soddisfatto.

Aggiungo un'altra considerazione di fondo. Lei stessa ha dichiarato che il contenzioso non è lieve. In questa sua espressione ho colto, prima di tutto, la sua sensibilità personale, la volontà di non usare un'espressione più pesante, ma ho colto anche il senso politico del giudizio. Trattandosi di situazioni importanti – e l'interpellanza sottoscritta da 52 senatori lo chiedeva espressamente – sarebbe opportuno fare una storia, per capire come questi fenomeni abbiano potuto raggiungere tale dimensione. Il Governo italiano gode del privilegio di potersi avvalere di un organismo di altissima qualificazione, quale l'Avvocatura dello Stato.

Perché non chiede all'Avvocatura dello Stato se esistono responsabilità nella formazione di simili sacche di difetto? Ci sono dirigenti che governano questi settori da anni, da tempo immemorabile, ci sono contenziosi che sono andati aggravandosi continuamente, la dirigenza è stata allarmata per la formazione di questi contenziosi e, ciò nonostante, il feno-

meno è cresciuto in un modo che preoccupa non soltanto un sesto del Senato della Repubblica, ma persino il Governo.

La mia speranza è che il direttore generale Cattaneo, che ha la responsabilità personale della gestione dell'azienda, in Commissione parlamentare di vigilanza sia più preciso di quanto lei abbia potuto essere oggi per mancanza di informazioni.

Signora Sottosegretario, il mio invito è che il Ministro dell'economia dia direttive alla società, di cui voi siete azionisti, perché in Commissione di vigilanza non si ripeta un'imbarazzante esibizione di cifre incomplete. Voglio comunque ringraziarla molto per la puntualità e per la sua evidente volontà di dare una risposta esauriente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02112, già 4-08465, sulla concessione al Comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive.

La rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

ARMOSINO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Con l'interrogazione in esame vengono espresse delle perplessità in merito alla assegnazione in uso governativo alla Guardia di finanza dell'immobile denominato «*ex Anna e Natalia*» sito in Amalfi. In particolare viene chiesto che il bene venga dato in concessione al Comune per essere destinato ad attività sportive polivalenti.

Credo sia noto all'interrogante che l'Agenzia del demanio, Filiale Campania, ha consegnato in data 28 giugno 2002, in uso governativo, l'immobile di cui trattasi al Comando generale della Guardia di finanza, per essere destinato a sede del locale Comando Brigata e che sono in corso opere di ristrutturazione.

La Guardia di finanza ci precisa che è assolutamente indispensabile mantenere la disponibilità dello stabile alla luce della rilevanza del contesto socio-economico in cui si inserisce il Reparto da riallocare nuovamente alla sede di Amalfi. Peraltro, l'esistenza di altri organismi di polizia non riduce tale esigenza, tenendo conto delle diverse e peculiari competenze riconosciute al Corpo in materia di sicurezza economica e finanziaria.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANZIONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, è difficile replicare alla risposta che il sottosegretario Armosino ha fornito in Aula all'atto di sindacato ispettivo che avevo proposto.

È difficile perché chiedevamo al Governo una valutazione comparativa tra le esigenze in campo: da una parte, infatti, abbiamo una struttura, ex orfanotrofio, da sempre utilizzata dalla comunità di Amalfi quale sede

del liceo-ginnasio, palestra con annesso campetto di pallacanestro, circolo dei canottieri e quant'altro; dall'altra parte, vi è l'esigenza della Guardia di finanza di allocare, nello stesso immobile, il Comando generale di brigata.

Chiedevamo uno sforzo al Governo, ma non è venuto: è facile parlare di Amalfi e della Costiera amalfitana, immaginando quello che rappresenta nei mesi estivi; è difficile immaginare come una cittadina come quella, con 5.000 abitanti, abbia un carico sociale difficilissimo da sopportare, una tristezza che purtroppo contagia tutta l'infanzia perché non esiste la possibilità di utilizzare strutture scolastiche e sportive.

Ecco perché questa comparazione era stata chiesta al Governo che, ancora una volta, ci ha deluso perché si è attenuto ad un dato formale amministrativo, burocratico che, purtroppo, vanifica le attese di quella comunità.

Voglio concludere, signor Presidente, leggendo due missive inviate al Ministro dell'economia, onorevole Siniscalco, che è di origini salernitane, Provincia di cui Amalfi fa parte, che testimoniavano l'approccio che quella comunità ha avuto rispetto al problema e qual era il taglio riconosciuto.

La prima è di un avvocato del posto, che si rivolge al ministro Siniscalco e scrive quanto segue: «Le scrivo a nome dei tanti piccoli fanciulli figli delle famiglie appartenenti alla Comunità d'Amalfi, storica città dell'omonima costiera;

proprio per loro, Egregio Signor Ministro, mi sono deciso a supplicarle un po' d'attenzione. (...).

Io non so dirle se la necessità di costruire la nuova Caserma sia prioritaria rispetto a quello di assicurare ai ragazzi una serena fanciullezza, mi affido a Lei che con la sua saggezza saprà prendere una decisione. (...).

Avv.to Dario Bellecca».

La seconda così recita: «A nome di tante famiglie di Amalfi, ..., preoccupate di conservare le poche opportunità di offrire ai propri giovani le indispensabili attività sportive, viste le scarse possibilità che offre la Costa, ci rivolgiamo alla Sua benevola attenzione per sottoporle un problema che verrà presto portato al Suo esame nei previsti *iter* parlamentari.

Esiste in Amalfi un immobile di circa 1100 metri quadrati, sito presso il Lungomare dei Cavalieri da sempre utilizzato ad attività sportive polivalenti per i nostri ragazzi, essendo l'unico spazio nel Centro Urbano destinabile a tale attività.

L'immobile, appartenuto in origine al patrimonio immobiliare ecclesiastico, era divenuto successivamente bene demaniale ed il Comune di Amalfi che lo ottenne in concessione l'ha sempre destinato alle predette attività di pubblico interesse (...).

Ora il Comando di Brigata di Amalfi della Guardia di Finanza sta insistendo nella sua iniziativa tesa ad acquisire lo stabile al fine di installarvi una propria caserma, togliendo la possibilità ai giovani del luogo di

usufruire di quelle poche attività sportive indispensabili per la loro educazione e per la loro formazione umana.

Come genitori noi ci appelliamo vivamente al Suo buon senso per fermare la richiesta della Guardia di Finanza e per assegnare definitivamente l'immobile al Comune di Amalfi e non interrompere così quel benefico uso che ha sempre avuto».

Questa istanza è invece sottoscritta dal sindaco di Amalfi, dottor Antonio De Luca, e dall'arcivescovo di Amalfi Orazio Solicelli.

Concludo. È difficile riuscire a far comprendere alla fredda burocrazia del Ministero che lei rappresenta, onorevole Armosino, quello che c'è dietro una richiesta, una missiva, un'interrogazione. Non sono una serie di parole messe una dietro l'altra dalle quali occorre giustificarsi approntando, in maniera veloce, una risposta, qualunque essa sia, per eliminare un problema. Ci sono delle aspettative reali, che vengono rappresentate – ed ho voluto farlo leggendo le lettere – attraverso le parole più nobili che i rappresentanti della comunità, quella civile e quella ecclesiastica, e i padri di famiglia riescono a rivolgere al mondo della politica.

La risposta è stata – e io purtroppo glielo contesto – assolutamente deludente, assolutamente insoddisfacente; neanche lei ha compreso qual era l'animo della vicenda che veniva sottoposta alla sua attenzione. Capisco che la RAI possa avere un *appeal* molto maggiore; ma chi fa politica deve sempre essere in grado di recuperare quella capacità di distinguere e di leggere in controtuce, in filigrana, le questioni e comprendere qual è l'aspettativa reale e decidere, poi, con equilibrio.

Io comprendo che, purtroppo, ai barbari non è possibile parlare con il cuore in mano, per cui quegli appelli che ho letto resteranno sospesi in quest'Aula e non so che fine faranno. È una tristezza; me ne potrei uscire dicendo che, ancora una volta, come opposizione non sono soddisfatto del comportamento della maggioranza. Ho il dovere invece, facendo autocritica, di dire che, ancora una volta, la politica non riesce a comprendere, il che fa sì che poi fra la gente si determini quella disaffezione che annulla il ruolo della politica stessa. Questo ne è un esempio evidente.

PRESIDENTE. Seguono l'interpellanza 2-00699 e l'interrogazione 3-01624, già 4-06410, sulla società Autostrade per l'Italia.

Ha facoltà di parlare il senatore Zanda per illustrare l'interpellanza.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, sarò breve nell'illustrazione dell'interpellanza, riservandomi di esprimere una valutazione sulla risposta, dato che ritengo che l'interpellanza sia molto chiara.

Essa parte dalla descrizione della situazione della concessione autostradale che lega la società «Autostrade per l'Italia» all'ANAS, e quindi allo Stato italiano, e pone varie domande, ma una centrale, e cioè quale sia l'opinione del Governo sulla richiesta di danni che la società «Autostrade per l'Italia» ha promosso nei confronti della trasmissione televisiva «Report», nei confronti del direttore di tale trasmissione e nei confronti del redattore, che nei mesi passati hanno mandato in onda un'inchiesta

sui servizi pubblici del nostro Paese, e in modo specifico anche sulle autostrade.

Questa trasmissione, che immagino il Sottosegretario che adesso risponderà avrà avuto modo di vedere, altro non faceva che riprendere giornalmisticamente temi ampiamente trattati non solo dalla stampa nazionale, ma anche, con maggior dettaglio e precisione, descritti in numerosi atti ispettivi, ai quali peraltro finora non è stata data risposta; immagino che verrà data subito dopo.

A questa trasmissione la società «Autostrade per l'Italia» ha risposto con una richiesta di 20 milioni di euro di danni.

Signor Sottosegretario, non insisto in modo particolare per avere una risposta dettagliata all'interpellanza e all'interrogazione; vorrei soltanto, se lei lo ritiene, che desse una risposta chiara ed esplicita ed un giudizio chiaro ed esplicito su quest'azione della società «Autostrade per l'Italia» nei confronti di una trasmissione della televisione pubblica italiana, una trasmissione che ripeteva temi già noti, e sulla richiesta di risarcimento di un danno per un ammontare di 20 milioni di euro.

Le chiedo, signor Sottosegretario: non le sembra che esista, in questa richiesta, una volontà intimidatoria nei confronti di chi si occupa professionalmente del funzionamento di servizi pubblici importanti quali quelli autostradali, servizi pubblici peraltro, come lei sa bene, gestiti sostanzialmente in una situazione di monopolio? E non le sembra che queste azioni giudiziarie non rientrino tra i comportamenti che il Governo, nella sua qualità di concedente, debba aspettarsi dai suoi concessionari, cioè da quei soggetti ai quali lo Stato concede non soltanto un'attività molto remunerativa in termini economici, ma anche la gestione di servizi pubblici essenziali?

Ecco, mi basterebbe, debbo dirle sinceramente, una sua risposta chiara su questo punto specifico.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente all'interpellanza testé svolta e all'interrogazione.

UGGÈ, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, ovviamente i due atti ispettivi, l'interpellanza e l'interrogazione, mi impongono di fornire una risposta complessa arrivando anche all'interrogativo che il senatore Zanda ha posto.

In riferimento alle problematiche evidenziate con gli atti ispettivi cui si risponde, l'ANAS, interessata al riguardo, fa preliminarmente presente che le società concessionarie autostradali operano nel rispetto di un articolato insieme di regole stabilite dalla legge, dagli atti di regolamentazione e dall'atto convenzionale stipulato con il concedente. Quest'ultimo in particolare è redatto sulla base di uno schema *standard* approvato dal Consiglio di Stato ed adottato uniformemente per tutte le società autostradali.

La convenzione definisce il complesso degli oneri, delle facoltà e dei diritti riferibili alle società concessionarie, nonché stabilisce i criteri e le

modalità di esercizio della funzione di vigilanza e controllo di competenza del concedente.

Gli aspetti economici risultano invece definiti in un apposito piano economico-finanziario allegato alla convenzione e redatto, anch'esso, sulla base di un modello *standard* approvato con decreto ministeriale n. 123 del 1997.

Le variazioni tariffarie, al pari degli altri elementi costitutivi del rapporto concessorio, sono determinate anch'esse in attuazione di misurazioni obiettive eseguite coerentemente alle procedure indicate nell'atto convenzionale e conformi alla formula tariffaria nota come *price cap*, introdotta con delibera CIPE del 1996.

Tale formula lega la variazione tariffaria a tre fattori oggettivamente ricavabili: tasso d'inflazione, parametro «x» legato alla produttività e variazione del livello di qualità del servizio.

La convenzione originaria, stipulata nel 1997 tra società «Autostrade per l'Italia» ed ANAS, non prevedeva un sistema di connessione diretta tra tariffe e investimenti, che invece è stato introdotto, su iniziativa dell'ANAS, con la stipula del IV atto aggiuntivo alla convenzione.

Secondo il nuovo sistema, le future variazioni tariffarie legate al finanziamento degli investimenti vengono riconosciute unicamente in presenza di un reale avanzamento dei lavori.

I ritardi verificatisi nell'attuazione del piano finanziario della società Autostrade per l'Italia trovano circostanziate motivazioni. L'individuazione delle cause di ritardo risulta di fondamentale rilevanza ai fini di valutare la sussistenza di un'ipotesi di inadempimento contrattuale ed avviare la procedura di decadenza.

Per la società Autostrade per l'Italia SpA il programma degli investimenti inserito nella convenzione con l'ANAS del 4 agosto 1997 prevede la realizzazione di un programma di lavori per un ammontare complessivo di 3,5 miliardi di euro. Gli investimenti riguardano il potenziamento di circa 240 chilometri di rete, oltre ad uno stanziamento di 4,9 miliardi di euro nel periodo 1997-2038 per «altri investimenti» comunque legati alla qualità ed al miglioramento degli *standard* di sicurezza.

La riduzione della spesa sostenuta dipende in larga misura dai ritardi nell'avvio dei lavori legati alla variante di valico. Questo investimento rappresenta oltre il 50 per cento dell'importo complessivo della spesa indicata nel Piano finanziario del 1997.

Inoltre, in relazione all'attuazione del programma dei lavori inserito nel Piano finanziario allegato alla convenzione del 1997 va fatto presente che il tempo necessario al completamento dell'*iter* amministrativo ha comportato maggiorazioni dei costi che rimangono a carico della società concessionaria (spesa aggiuntiva di circa 1 miliardo di euro). È probabile che tale valore, in sede di esecuzione dei lavori, subisca ulteriori incrementi. I ritardi nell'ultimazione delle opere producono un'ulteriore conseguenza negativa sull'equilibrio del Piano finanziario derivante dalla riduzione del periodo di gestione delle nuove opere assoggettabili a pedaggio.

L'esercizio del potere di vigilanza e controllo sulle società autostradali viene svolto dall'ANAS coerentemente ai poteri derivanti dalla legge e dalla convenzione.

In relazione poi ai quesiti specifici oggetto di interrogazione, si forniscono i seguenti chiarimenti.

La variante di valico si è bloccata dopo l'accoglimento del ricorso promosso dalla concessionaria dinanzi al TAR per l'annullamento del decreto del Ministro dell'ambiente e del Ministro per i beni e le attività culturali del 4 maggio 2001.

Secondo la nuova normativa dell'articolo 21 della legge n. 47 del 2004 eventuali ritardi che si dovessero verificare nelle fasi realizzative degli investimenti comportano, secondo l'attuale formulazione del testo convenzionale, il mancato riconoscimento di incrementi tariffari. Ciò per evitare un ingiustificato arricchimento da parte della società concessionaria.

Qualora l'inadempimento da parte della società Autostrade per l'Italia dovesse assumere rilevanza contrattuale, l'ANAS attiverebbe la procedura di cui all'articolo 24 della vigente convenzione.

Con la IV convenzione aggiuntiva sono state sostanzialmente modificate le precedenti norme convenzionali indirizzate proprio alla tutela dello Stato dai mancati investimenti della concessionaria.

In particolare, si evidenziano: il riconoscimento di incrementi tariffari per la realizzazione di nuovi investimenti, diluiti su un periodo di dieci anni al fine di ridurre l'impatto sugli utenti, attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento commisurati al costo del capitale medio ponderato della concessionaria; il riconoscimento del primo aumento tariffario, relativo ai nuovi investimenti, soltanto dopo l'approvazione del progetto da parte della Conferenza di servizi o del CIPE per le opere inserite nella legge obiettivo; il riconoscimento dei successivi incrementi tariffari, relativi ai nuovi investimenti, solo ad inizio lavori; la possibilità di stralciare dalla convenzione investimenti, che per cause di forza maggiore non possono essere realizzati, con contestuale inserimento di altri interventi e rideterminazione del livello tariffario alla luce degli incrementi eventualmente già applicati; la revisione, alla fine di ogni quinquennio, di tutti i piani di convalida economici, al fine di tenere conto, nella determinazione della variabile «x» della formula del *price cap*, anche del recupero degli scostamenti, in più ed in meno, dell'andamento del traffico rispetto a quello previsto nel piano finanziario, che si fossero verificati nel quinquennio precedente.

Dall'esame del bilancio d'esercizio e del *report* ambientale per l'anno 2002 redatti dalla società Autostrade SpA, si riscontra un impegno crescente della concessionaria verso le attività connesse al miglioramento della qualità del servizio, al livello della sicurezza e alla tutela dell'ambiente, ciò anche in relazione alle questioni sorte in ordine al rafforzamento del rapporto tra tariffe ed efficienza del servizio reso.

L'operazione di efficientamento della spesa ha comportato un iniziale rallentamento di attività, bilanciato successivamente da un significativo incremento degli interventi e della qualità dei risultati.

L'andamento della spesa corrente, pur se programmato nelle sue linee principali, è fortemente condizionato da situazioni contingenti, che possono spostare da un anno all'altro l'esecuzione delle opere.

Questi fatti hanno determinato un calo della spesa corrente del 2002 (-8,3 per cento), ampiamente recuperato nel 2003 con una crescita dell'11,5 per cento.

Per quanto riguarda le operazioni invernali, va segnalato il verificarsi di un andamento analogo (una riduzione del 16,3 per cento nel 2002 e un aumento del 31,7 per cento nel 2003).

Gli interventi per la sicurezza, in particolare, hanno consentito di realizzare un notevole miglioramento degli indicatori sull'incidentalità. Nel 2003 sulla rete autostradale il numero totale degli incidenti ha segnato una diminuzione del 10,1 per cento; gli incidenti con conseguenze alle persone hanno registrato una riduzione del 7,6 per cento; gli incidenti mortali sono diminuiti del 9,5 per cento.

L'ANAS riferisce che allo stato attuale non si riscontrano inadempienze della Concessionaria tali da dover applicare la disposizione recante l'eventuale decadenza di cui all'articolo 24.

Per quanto riguarda la stima dei flussi di traffico riportati nel piano finanziario, si richiama quanto precedentemente esposto ed in più si ribadisce che le previsioni di evoluzione del traffico sulla rete gestita dalla Concessionaria sono state formulate prendendo a riferimento le valutazioni espresse in materia dal Nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), approvato dal Consiglio dei ministri il 2 marzo 2001.

Se i flussi di traffico aumentano oltre il tasso previsto il vantaggio per la concessionaria non è evidente, ma se il traffico diminuisce nessuno rifonde i mancati introiti. È come dire che il rischio traffico resta in capo al concessionario ed è uno dei capisaldi dell'istituto della concessione. La tendenza che si è ora venuta evidenziando ipotizza che, oltre un certo limite, l'incremento di introiti dovuti al traffico va rispalmato negli anni successivi con misure in favore degli utenti.

L'ANAS Spa ha comunicato, infine, l'attuale stato di avanzamento e manutenzione dei lavori di competenza della Società Autostrade per l'Italia.

Nel periodo 2001-2005, e precisamente al 1° giugno 2005, sono stati approvati 50 progetti esecutivi per un totale di 2.793 milioni di euro; nel periodo dal 2001 ad oggi sono stati consegnati dalla società 54 interventi per un totale di 2.717 milioni di euro; nello stesso periodo sono stati ultimati 40 interventi per un totale autorizzato (lavori e somme a disposizione) di 450 milioni di euro; la Società attualmente ha in corso 20 interventi per un valore complessivo autorizzato di 2.626 milioni di euro.

L'avanzamento reale medio dei lavori relativo a tali interventi risulta essere al 31 marzo 2005 del 20 per cento circa.

A maggiore contributo di quanto suesposto si mette a disposizione del senatore Zanda e dell'Assemblea la tabella recante i principali interventi in corso, che chiedo venga pubblicata in allegato al Resoconto della seduta odierna.

Per quanto concerne, infine, la questione, pure sollevata nella interpellanza e dalla quale si è tratto spunto per affrontare la tematica, sulla quale il senatore Zanda a lungo si è soffermato per chiedere una risposta precisa, la risposta è molto semplice: circa la regolarità dello svolgimento del rapporto concessorio di cui è titolare la società «Autostrade per l'Italia», si rappresenta che la causa intentata da Società Autostrade nei confronti della RAI per una puntata del programma «Report» riguarda una autonoma decisione aziendale della concessionaria, non di competenza ANAS, in quanto fuori del rapporto concessorio.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Sottosegretario, lei ha iniziato la sua risposta leggendo un documento che iniziava con la frase «L'ANAS fa sapere». Deduco da questa sua testuale affermazione che lei ha riportato qui in Parlamento quanto ha saputo dall'ANAS.

Le faccio rilevare che si trattava di un'interpellanza e di un'interrogazione rivolte al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti ed aveva l'ambizione di conoscere l'opinione del Governo. L'ANAS è una società per azioni concessionaria del Governo e, a sua volta, dà informazioni su una seconda concessionaria, che potremmo definire anche una subconcessionaria, quale la società «Autostrade per l'Italia».

Signor Sottosegretario, con molto rispetto per la sua persona, debbo dirle che mentre lei rispondeva ho pensato ad una sua possibile domanda. È possibile che lei si sia domandato quale perversione possa portare un gruppo di senatori a lavorare a delle interpellanze e a delle interrogazioni, ad esporre dei problemi molto seri per il nostro Paese, venendo di giovedì pomeriggio in Senato, in un'Aula nella quale siamo presenti soltanto in tre, oltre la Presidenza, che ringrazio; quale perversione, ripeto, possa portare un senatore a formulare una domanda per conoscere l'opinione dell'ANAS sui suoi rapporti con la società «Autostrade per l'Italia».

Non so se riesco ad esprimere il mio sconcerto, signor Sottosegretario. Il Governo è altra cosa dall'ANAS, è altra cosa rispetto alla società «Autostrade per l'Italia». Forse avrei dovuto scrivere un'interrogazione chiedendo che cosa il Governo intende per attività concessoria, per concessione, per rapporto tra concedente e concessionario, invece di formulare domande molto puntuali alle quali – debbo dire – non è stata data risposta (e adesso le spiegherò brevemente anche il motivo).

Signor Sottosegretario, comincio dalla fine. Io non volevo sapere se la società «Autostrade per l'Italia» aveva la libertà di querelare la trasmissione «Report». Io volevo sapere che cosa il Governo – proprietario delle strade, concedente all'ANAS e alla società «Autostrade per l'Italia» – pensa di un suo concessionario che ha questo tipo di comportamento. Lei invece ha letto una risposta dell'ANAS, che le ha scritto un biglietto

in cui affermava che la domanda era impropria perché la società «Autostrade per l'Italia» è una società per azioni e quindi delibera ciò che vuole.

Le sembra sensato che il Parlamento ponga una domanda per sentirsi rispondere dal Governo che l'ANAS ha detto che la società Autostrade è una società per azioni? Mi scusi, ma io sono un po' più che insoddisfatto, di fronte a questa risposta.

Signor Sottosegretario, lei conosce l'iter degli ultimi anni della concessione alla società Autostrade per l'Italia? Lei sa che il Ministero dell'economia non sottoscrisse il famoso IV atto aggiuntivo, che lei ha citato nella sua risposta, per il parere contrario del CIPE, motivato con relazioni tecniche del NARS? Lei sa che per fare approvare quel IV atto aggiuntivo il Governo ha presentato un emendamento al cosiddetto decreto-legge mille proroghe, facendolo approvare un pomeriggio in un ramo del Parlamento e, il pomeriggio successivo, al sessantesimo giorno di scadenza, nell'altro ramo del Parlamento?

Lei sa quali sono, rispetto alle previsioni del piano industriale, gli introiti della società industriale? Le ripeto, mi baso sui dati formali, perché non conosco gli atti interni. Ma quando si legge nei bilanci della società che, dal 1998 al 2002, la società ha conseguito utili netti pari a 3.400 miliardi di lire, rispetto ai 1.100 miliardi di lire previsti nel piano finanziario, lei non si domanda qualcosa?

Lei dice che le tariffe sono stabilite in relazione alle previsioni di traffico: se c'è più traffico, la società Autostrade guadagna di più, altrimenti guadagna di meno. Ma se le previsioni di traffico sono costantemente inferiori al traffico che realmente percorre le autostrade e se quindi ci sono regolarmente degli extraprofitti legati a questa sottovalutazione, che si presenta costantemente ogni anno, il Governo – che è concedente – non si pone alcuna domanda, non si chiede come ciò sia possibile? E quando viene chiamato in Parlamento a rispondere, non dà alcuna spiegazione?

Questo dato è statisticamente impossibile. Se ci troviamo davanti ad un errore tecnico, allora chiediamone conto a chi lo ha commesso, perché stiamo parlando di migliaia di miliardi. Oppure ci troviamo di fronte ad un non errore? Ebbene, io credo che un Governo, che si trova tra l'altro in questa difficile congiuntura economica, queste domande debba porsele: son soldi suoi.

Lasciamo perdere la trasmissione «Report», che mi sembra interessi poco, ma le sembra corretto che l'azionista della società «Autostrade per l'Italia» scriva al Presidente della Repubblica, ai Presidenti dei due rami del Parlamento, al Presidente del Consiglio e a mezzo Governo lamentando il comportamento dell'Autorità antitrust? Lamentando l'eccessiva attenzione che l'Autorità antitrust dava all'esercizio della concessione? Scusi, ma che c'entra il Presidente della Repubblica? Cosa c'entrano il Governo o il Parlamento con il comportamento e l'attività di un'autorità indipendente?

E le chiedo anche: qual è l'opinione del Governo rispetto ai comportamenti dell'azionista e del suo concessionario?

A queste domande, signor Sottosegretario, avrei gradito che lei rispondesse. Mi permetto di chiudere con una notazione di carattere generale e la prego di credere che non vi è nulla di personale – non ne avrei motivo – nei suoi confronti. Perché il Governo deve venire in Parlamento per leggere documenti che vengono preparati nemmeno dai propri uffici, ma dagli uffici dei propri concessionari? Perché il Governo non percepisce l'importanza, anche ai fini dell'azione di Governo, di un corretto svolgimento del sindacato parlamentare?

Non ho alcun interesse – glielo dico con molta franchezza – ad esprimere opinioni negative nei confronti dell'attività governativa su questioni di questa delicatezza.

Signor Sottosegretario, abbiamo dei concessionari autostradali che hanno il monopolio del trasporto pubblico su gomma nel nostro Paese. Se lei vuole andare in macchina da Roma a Milano non ha altra soluzione che prendere l'Autostrada del Sole. Le sue tariffe aumentano automaticamente e gli investimenti non ci sono, e lei mi viene a dire che questo squilibrio non fa parte degli accordi contrattuali tra concedente e concessionario? Mi viene a dire che questo non ha influenza? Che il concessionario può incassare quotidianamente senza investire quanto è tenuto ad investire? E me lo dice senza rammaricarsene, senza avere un moto anche civile di fastidio?

Mi scusi, per concludere, debbo dire che sono molto più che insoddisfatto davanti alla sua risposta. (*Applausi dei senatori Giaretta e Falomi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01610 sulla rete autostradale.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

UGGÈ, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Si fa presente che, relativamente alle modalità di affidamento impiegate dalla società concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A. nello svolgimento di servizi di progettazione e supporto tecnico amministrativo, le argomentazioni prospettate dagli onorevoli interroganti sembrano sottintendere una violazione delle norme nazionali e comunitarie che regolano la materia nella misura in cui la società concessionaria fa ricorso alla controllata SPEA S.p.a., partecipata al 100 per cento.

Al fine di una compiuta disamina delle questioni sottoposte appare quindi necessario richiamare i principi cardine della legislazione applicabile alle società concessionarie di lavori pubblici.

Le concessionarie di lavori pubblici sono tenute al rispetto della legge quadro n. 109 del 1994 e successive modifiche e rinviando alla direttiva 92/50/CEE per l'affidamento di incarichi soprasoglia comunitaria.

La suddetta direttiva è stata pienamente recepita nel nostro ordinamento con il decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157. L'articolo 2 del citato decreto legislativo stabilisce che la normativa si applica alle ammi-

nistrazioni aggiudicatrici, tra cui gli organismi di diritto pubblico comunque denominati. La società Autostrade è dubbio se possa ritenersi tale in quanto di pubblico ha solo l'interesse che riveste la sua attività.

La SPEA spa, una società controllata al 100 per cento da Autostrade per l'Italia spa, potrebbe essere equiparata dalla concessionaria alla stregua di ufficio tecnico o operativo, sebbene costituito sotto forma societaria. Al riguardo, il principio della indistinguibilità tra società controllata e gruppo di appartenenza deriva anche dalla disciplina comunitaria sugli appalti pubblici ed in particolare dall'articolo 3, comma 5, della direttiva 93/37/CEE, laddove è precisato che le imprese collegate (che comprende a maggior ragione anche le controllate) non si considerano terze rispetto alle controllanti.

Coerentemente a quanto esposto si riscontra che sia in campo nazionale, sia in campo internazionale, la sussistenza di società di progettazione nell'ambito di gruppi societari autostradali, infrastrutturali o di servizi è un elemento ricorrente.

Per l'espletamento degli incarichi di progettazione autostradale l'atto convenzionale vigente già impone il rispetto della normativa nazionale e comunitaria di riferimento alla quale la società Autostrade per l'Italia Spa, unitamente a tutte le altre concessionarie, è tenuta ad uniformarsi.

Altro aspetto richiamato attiene alla separazione delle attività progettuali da quelle di costruzione e di gestione. L'essenza del contratto di concessione prevede l'espletamento da parte di un unico soggetto delle attività di costruzione e gestione di un'opera infrastrutturale. I proventi della gestione costituiscono, infatti, il corrispettivo a fronte degli oneri di costruzione. Allo stesso modo, anche l'attività di progettazione costituisce elemento caratterizzante il concessionario di lavori pubblici.

Quanto all'attività di vigilanza, l'ANAS esercita funzioni di vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali essenzialmente in base ai poteri derivanti dal decreto legislativo n. 143 del 1994 e dall'articolo 7 del successivo decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002, n. 178, che ha previsto l'ulteriore trasformazione in società per azioni.

Ne segue che sono escluse differenze di trattamento nella regolamentazione di ciascun aspetto operativo: infatti, l'emanazione dei provvedimenti dispositivi – cosiddette circolari – verso le società concessionarie indica contenuti identici per tutte le società controllate. Tutte le operazioni di accertamento vengono svolte secondo una dettagliata pianificazione e richiedono, quindi, una raccolta e riclassificazione di dati ed informazioni effettuata a intervalli di tempo prefissati.

L'attività di vigilanza e controllo esercitata dall'ANAS è soggetta, oltre che alla supervisione del Ministero delle infrastrutture e trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze in qualità di azionista unico, anche al controllo di legittimità e di merito da parte della Corte dei conti. Quest'ultima, nella relazione annuale relativa al 2003, ha riconosciuto un progresso nell'espletamento delle attività di controllo sulle concessio-

narie, pur in presenza di difficoltà riferibili ad un settore caratterizzato, in tutta l'Europa, da un numero ancora limitato di operatori.

Da ultimo, va ricordato che anche l'Unione Europea, attraverso le Commissioni in cui è articolata, esercita un efficace controllo sulle modalità di esercizio dei servizi di pubblica utilità e con esso sulle società concessionarie, accertando che sia assicurata la più ampia trasparenza e concorrenza nel settore. In questo ambito gli uffici dell'Unione Europea non hanno mancato in passato di avviare indagini conoscitive indirizzate alle modalità di affidamento o esecuzione di opere autostradali, anche rivolte alla società Autostrade per l'Italia.

In ordine alla questione relativa al servizio *telepass*, si precisa che l'ANAS non ha mai corrisposto la somma di 4,9 milioni di euro a favore della società Autostrade per l'Italia e tanto meno procederà in tal senso anche per l'anno in corso.

In relazione al mantenimento delle capacità economico-finanziarie della concessionaria, si fa presente che ANAS effettua un continuo e costante monitoraggio nella realizzazione degli investimenti programmati e sul mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della società stessa.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, alcune osservazioni svolte in replica alla precedente interrogazione potrebbero essere ripetute, ma mi sembra che il pomeriggio non consigli di perdere inutilmente tempo.

Signor Sottosegretario, questa interrogazione poneva sostanzialmente una domanda al Governo; credo che la sua ricostruzione giuridica non sia corretta e sarei contento di poter dare lettura dell'interrogazione ove possono ritrovarsi argomenti i quali dimostrano che la soluzione dal punto di vista giuridico è esattamente opposta a quella da lei ricordata.

La domanda politica che l'interrogazione rivolgeva in modo esplicito è se il Governo condivide o meno la necessità che negli appalti pubblici – e in questo caso siamo in presenza di un importantissimo appalto pubblico – le attività di progettazione siano separate dalle attività di costruzione e di gestione.

Lei ha fatto riferimento ai principi cardine dell'ordinamento. Ebbene, il nostro ordinamento in materia di lavori pubblici, dalla metà degli anni '90, si basa sul fondamentale principio che la progettazione deve essere separata dalla costruzione e dalla gestione.

È necessario che ciò avvenga perché la progettazione, volontariamente o involontariamente – la mia opinione è che accada spesso volontariamente – influenza gli elementi della costruzione: prezzi, quantità, misure. È dunque principio di trasparenza e di buon governo tenere separati i due ambiti.

La Corte dei conti nella relazione riferita agli esercizi ANAS, concedente delle autostrade, a proposito della Società Autostrade, ha ricordato come quest'ultima esclusivamente disponga, quale concessionario, di tutti gli elementi economici e finanziari nella propria azione, sottolineando, quindi, l'esistenza di grandi difficoltà per il concedente per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie. È cioè il concessionario a disporre di tutti gli elementi tecnici.

Se diamo al concessionario anche la possibilità di progettare opere che poi dovrà realizzare e lo facciamo con una estensione alla quale lei ha fatto un cenno, esiste un problema che traspariva anche dalla sua risposta: stiamo parlando di una società che è al 100 per cento di proprietà della Autostrade, ma che è società diversa da un punto di vista giuridico.

Nella sua risposta lei ha detto che possiamo equipararla ad un organo interno, invece non possiamo equipararla affatto: è una società per azioni che il nostro codice civile considera dotata di propria autonomia a fini di bilancio, a fini fiscali, a fini di responsabilità, a tutti i fini che il diritto civile considera. E noi facciamo questa estensione, concedendo ad una società esterna di progettare, in una sequenza che le risparmio, un numero di progetti che occupano una pagina intera del bollettino del Senato? E consentiamo ciò per progettare opere che la stessa società Autostrade realizzerà?

Mi concedo un unico aggancio con l'interrogazione precedente: quanti profitti vogliamo far realizzare al nostro concessionario? Vogliamo consentire di realizzare i profitti delle tariffe, i profitti per i mancati investimenti e ora i profitti per le opere di nuova costruzione e di manutenzione? E vogliamo consentire al concessionario una sistemazione con un progettista che è una sua società ma, per motivi societari e fiscali, non è un organo della società bensì una società per azioni separata, che il Governo considera tuttavia equiparata ad un organo interno?

Mi scusi, le sembra questo il modo per risanare la finanza pubblica? Capisco che questo problema è più vasto, ma in questo piccolo spicchio, che rientra anche nella sua responsabilità, le sembra un modo utile, positivo per intervenire sulla finanza pubblica oppure ritiene ci possano essere dei sistemi più efficaci? Penso che lei personalmente abbia un'opinione diversa da quanto ha testé letto.

Mi farebbe piacere però, ogni tanto, vedere rappresentanti del Governo rispondere ad interrogazioni, esprimendo una propria opinione e non quella degli uffici o degli uffici degli uffici!

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

**Ordine del giorno
per le sedute di martedì 19 luglio 2005**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 19 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10

Seguito delle discussioni generali dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, recante disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione (3523) (*Relazione orale*).

2 Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 maggio 2005, n. 86, recante misure urgenti di sostegno nelle aree metropolitane per i conduttori di immobili in condizioni di particolare disagio abitativo conseguente a provvedimenti esecutivi di rilascio (3511) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

ALLE ORE 16,30

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 30 giugno 2005, n. 115, recante disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità di settori della pubblica amministrazione (3523) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 maggio 2005, n. 86, recante misure urgenti di sostegno nelle aree metropolitane per i conduttori di immobili in condizioni di particolare disagio abitativo conseguente a provvedimenti esecutivi di rilascio (3511) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

3. Deputato CIRIELLI ed altri (*I deputati Cirielli, Arrighi e Bellotti hanno ritirato la propria sottoscrizione alla proposta di legge*). – Modifiche al codice penale e alla legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di attenuanti generiche, di recidiva, di giudizio di comparazione delle circostanze di reato per i recidivi (3247) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– FASSONE ed altri. – Nuova disciplina della prescrizione del reato (260).

– FASSONE ed altri. – Disposizioni in materia di prescrizione del reato alla luce del principio di «ragionevole durata» del processo (2699).

– GUBETTI ed altri. – Norme per la tutela della certezza della pena e per la prevenzione delle recidive (2784).

II. Ratifiche di accordi internazionali (*elenco allegato*)

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. DE CORATO. – Modifica all'articolo 61 del codice penale (1544) (*Relazione orale*).

2. Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico delle disposizioni legislative concernenti la minoranza slovena della regione Friuli-Venezia Giulia (2431) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

3. ALBERTI CASELLATI. – Disposizioni concernenti il reato di manipolazione mentale (1777).

– MEDURI ed altri. – Norme per contrastare la manipolazione psicologica (800) (*Relazione orale*).

4. Disposizioni in materia di contributi e di affidamento di servizi alle associazioni di protezione ambientale (2949) (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Foti e Ghiglia; Paroli ed altri*) (*Relazione orale*).

Ratifiche di accordi internazionali

1. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Federazione russa nel campo dello smantellamento dei sommergibili nucleari radiati dalla marina militare russa e della gestione sicura dei rifiuti radioattivi e del combustibile nucleare esaurito, fatto a Roma il 5 novembre 2003, con allegato e Scambio di Note effettuato a Roma il 2 aprile 2004, a Mosca il 7 maggio 2004 e a Roma il 25 maggio 2004 (3471) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Seguito*).

2. Ratifica ed esecuzione della Convenzione congiunta in materia di sicurezza della gestione del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi, fatta a Vienna il 5 settembre 1997 (3428) (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Calzolaio ed altri e del disegno di legge d'iniziativa governativa*).

3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica kirghiza in materia di cooperazione turistica, fatto a Roma il 3 marzo 1999 (3323).

4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la manutenzione, misura e materializ-

zazione del confine di Stato comune, con Protocollo finale ed Allegati, fatto a Vienna il 17 gennaio 1994 ed il relativo Scambio di lettere integrativo firmato a Roma il 31 ottobre 2000 (3469) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (*ore 17,54*).

Allegato A**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI****Interrogazione sulle centrali termoelettriche di Brindisi**

(3-01872) (14 dicembre 2004)

SPECCHIA. - Ai Ministri delle attività produttive e dell'ambiente e per la tutela del territorio. – Premesso:

che la città di Brindisi è interessata dalla presenza delle centrali Edipower di Brindisi Nord, Enel di Brindisi Sud e Enipower all'interno del Petrolchimico;

che per la centrale Edipower, stando all'ultimo progetto presentato, dovrebbe essere realizzato un gruppo a ciclo combinato di circa 400 megawatt;

che nella convenzione del 1996 tra Enel, Enti locali e Governo fu previsto per la centrale di Brindisi Sud il parziale utilizzo del metano;

che per la centrale Enipower sono in corso di esecuzione i lavori per il ciclo combinato;

che quanto innanzi evidenziato non può prescindere dalla presenza di metano attualmente non disponibile a Brindisi;

che l'interrogante ha presentato nei mesi e negli anni scorsi numerosi atti di sindacato ispettivo sulla realizzazione del metanodotto Bernalda-Brindisi, progettato, secondo documenti ufficiali, per fornire gas naturale alle centrali di Brindisi Nord e Brindisi Sud, ovviamente alla centrale Enipower, e per soddisfare i prevedibili aumenti della richiesta di gas naturale per usi civili e industriali della Puglia;

che la fornitura di gas naturale alle centrali di Brindisi era d'altronde prevista dall'accordo del 25 luglio 1996 firmato dal Ministero dell'ambiente, dal Ministero dell'industria, dall'Enel e da Eni-Snam;

che inoltre il metanodotto Bernalda-Brindisi doveva consentire il potenziamento della rete per creare le condizioni per la realizzazione di un gasdotto Grecia-Italia;

che è stata autorizzata la realizzazione nel porto di Brindisi di un rigassificatore da parte della British Gas e che alcuni sostenitori di detto insediamento hanno strumentalmente affermato che il metano del rigassificatore servirà per alimentare in tutto o in parte le innanzi richiamate centrali;

che invece British Gas ed Enel hanno più volte ufficialmente dichiarato che il metano del rigassificatore non sarà utilizzato dal territorio brindisino;

che l'interrogante, con una lettera del 23 settembre 2004 inviata ai Ministri in indirizzo, ha chiesto notizie sulla concreta disponibilità di metano per le centrali brindisine e quindi sui tempi di completa realizzazione

del metanodotto Bernalda-Brindisi e su quelli relativi al gasdotto Grecia-Italia;rilevato:

che secondo un articolo pubblicato il 12 dicembre 2004 da «La Repubblica» – edizione per la Puglia la Snam avrebbe presentato un avviso per la realizzazione di un raccordo di 4,3 chilometri per collegare il rigasificatore con il metanodotto Bernalda-Brindisi ed in particolare con la rete nazionale che va verso Bari;

che il metanodotto, come innanzi sottolineato, era stato progettato e quasi completamente realizzato per portare il metano alle centrali brindisine, mentre, secondo la notizia innanzi riportata, Brindisi diventerebbe soltanto un punto di passaggio del metano verso la rete nazionale;

che è necessario fare finalmente completa chiarezza su tutta questa complicata situazione anche per l'elementare dovere che tutti abbiamo di informare le istituzioni locali ed i cittadini,

si chiede di conoscere quando sarà disponibile il metano per le centrali di Brindisi, quale sarà la fonte o la rete di approvvigionamento e se rispondano al vero le notizie sull'ultima iniziativa della Snam.

Interrogazione sulla realizzazione di una centrale termoelettrica nel Comune di Salerno

(3-02149) (14 giugno 2005)

MANZIONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia, dell'ambiente e per la tutela del territorio e delle attività produttive.* – Premesso che:

già con atti di sindacato ispettivo del 21 luglio 2004 e del 21 marzo 2005, rispettivamente 4-07116 e 3-02037 (entrambi ancora inevasi e che formalmente si sollecitano), l'interrogante evidenziava i notevoli pericoli per la salute e per la pubblica incolumità, nonché le gravi anomalie collegate all'istruttoria espletata, che si ravvisavano in riferimento alla richiesta da parte della società Energy Plus a r.l. di costruzione di una centrale termoelettrica da 780 mw, da realizzarsi nella zona industriale del Comune di Salerno, a poche centinaia di metri dall'abitato del Comune di Pontecagnano;

sempre con riferimento alla costruenda centrale, il Presidente del Parco Regionale dei Picentini, dott. Sabino Aquino, con nota del 18 maggio 2005, indirizzata al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente ed a quello delle attività produttive, osservava espressamente quanto segue: «Nella qualità di presidente dell'Ente Parco Regionale dei Monti Picentini, ed in relazione alla esecuzione delle opere connesse al metanodotto per l'alimentazione della centrale termoelettrica di Salerno, facendo anche seguito alla comunicazione prot. 564 del 4 maggio 2004 a firma del Commissario dott. Fulvio Correa, rappresento quanto segue. Il tracciato del metanodotto previsto in progetto interessa strutture idrogeologiche che accolgono acquiferi di notevole potenzialità idrica e

di ottime caratteristiche geochimiche ed organolettiche. Tali acquiferi, che per produttività idrica non hanno pari nell'ambito dell'intero Appennino Meridionale, allo stato sono destinati al consumo umano. I sistemi di condotte per il trasporto del gas sono tra i più soggetti a perdite, nonostante tutti gli accorgimenti che vengono adottati nella loro progettazione e realizzazione. Il metanodotto previsto dalla società Energy Plus S.r.l. si sviluppa per circa 20 chilometri nell'ambito delle predette idrostrutture, impegnando situazioni topografiche, idrografiche e idrogeologiche anche molto diverse tra loro, costituendo un elemento di notevole pericolosità potenziale. È noto infatti che la posa in opera nel sottosuolo di tali tipi di infrastrutture comporta sempre una scarificazione notevole del suolo. Le perdite causate da deterioramento (corrosione), dalla rottura o da cedimento di tali tubazioni provocano la fuoriuscita del fluido, altamente inquinante, e la conseguente contaminazione delle acque sotterranee soggiacenti. Altre cause di perdite nelle predette tubazioni sono determinate da saldature difettose, sovrappressioni incidentali, vibrazioni indotte da sismi (si ricorda che il comprensorio interessato dal progettato metanodotto è classificato ad elevata sismicità), traffico pesante, frane e sprofondamenti del terreno. Per tali giustificati motivi i metanodotti vengono iscritti nelle 'carte di vulnerabilità all'inquinamento dei corpi idrici sotterranei' quali produttori reali e potenziali di inquinamento dei corpi idrici sotterranei (C.N.R., Gruppo nazionale per la difesa dalle catastrofi naturali). A ciò va anche aggiunto il notevole rischio connesso a tale tipo di infrastruttura e relativo al pericolo di incendi che, in particolari periodi dell'anno, la stessa può innescare, in occasione di perdite di gas provenienti dal predetto metanodotto che, come è noto, viene esercitato ad alta pressione. A tal proposito si evidenzia che l'area d'interesse è classificata dalla Protezione Civile ad elevato rischio di incendio. Tali importanti motivazioni non si sono potute illustrare nel dettaglio, nell'ambito della conferenza dei servizi indetta in data 13 febbraio 2004 presso il Ministero delle attività produttive, perché l'Ente da me presieduto non è stato invitato... Ad onta di tanto, il mancato invito dell'Ente Parco dei Monti Picentini coinvolge tutti gli atti amministrativi adottati, né il parere reso dal Commissario p. t. dell'Ente Parco può considerarsi sostitutivo della partecipazione richiesta dalla legge 55/2002; infatti, le valutazioni di compatibilità del progetto con l'intero eco-sistema del Parco devono essere necessariamente rese nell'ambito della Conferenza dei Servizi da parte dell'ente portatore degli interessi rilevanti...

In virtù di tanto invito e diffido a concordare con l'Ente Parco Picentini i necessari passaggi procedurali e le ulteriori attività connesse al rilascio delle prescritte autorizzazioni. Vi specifico altresì che, in assenza delle necessarie attività sovrarichiamate, qualsiasi ulteriore attività compiuta da parte della società Energy Plus ... sarà ritenuta illegittima e passibile di tutela nelle opportune sedi giudiziarie»,

in forza della nota sovrariprodotta, si chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le circostanze specificate nella nota riprodotta in premessa;

se i Ministri interrogati abbiano contezza della pesante responsabilità che promana dalle gravi irregolarità e dalle evidenti omissioni evidenziata;

se, in particolare, i Ministri interrogati siano consapevoli della grave situazione di pericolo e di danno per la pubblica incolumità, direttamente collegata alle autorizzazioni rilasciate per la costruzione del metanodotto;

se, infine, i Ministri interrogati non intendano valutare la possibilità di disporre la sospensione delle autorizzazioni già concesse alla Energy Plus.

Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, e interrogazioni sulla crisi del gruppo CIT

I. Interpellanza

(2-00731 p.a.) (15 giugno 2005)

MALABARBA, SODANO Tommaso, RIPAMONTI, DONATI, LONGHI, IOVENE, DI SIENA, PAGLIARULO, FALOMI, CAVALLARO, MARINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

da ormai un anno si protrae la crisi del Gruppo CIT e da circa sei mesi i 2.400 dipendenti non ricevono più alcuno stipendio, in un clima di comprensibile esasperazione;

il 27 giugno 2005 è prevista l'assemblea della società che dovrebbe varare il piano di salvataggio, ma – come rileva il sindacato SULT – si registra un esasperante rimpallo delle responsabilità tra Comitato esecutivo dei garanti (espressione di Governo, banche e azienda), Presidenza del Consiglio, Ministro delle attività produttive, il cav. Benito Benedini (unico potenziale acquirente, già presidente di Assolombarda e ora consigliere indipendente di Banca Intesa) e i revisori del bilancio: Bain, Deloitte, Livolsi Partners, Consob;

il dottor Claudio Gorelli, nel ricevere a Palazzo Chigi una delegazione sindacale nei giorni scorsi, avrebbe affermato che la vertenza non prevede alcun avanzamento; sul piano teorico sarebbero prevedibili i seguenti passaggi: il cav. Benedini nuovo azionista di maggioranza, erogazione di 10 milioni di euro da parte del Governo (relativi all'art. 11 del decreto sulla competitività per l'aiuto alle aziende in crisi), erogazione di 85 milioni di euro da parte delle banche, futura entrata di Sviluppo Italia,

si chiede di sapere:

se risponda al vero quanto da taluno ipotizzato come possibile teorico piano di salvataggio e rilancio del prestigioso marchio CIT e di tutti i suoi dipendenti;

quali iniziative si intenda adottare perché detto piano si realizzi in tempi rapidi e perché ai dipendenti siano erogate al più presto le retribuzioni arretrate.

II. Interrogazioni

(3-02199) (12 luglio 2005) (Già 4-07582)

MALABARBA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

è in crisi il gruppo CIT, già peraltro esternalizzato dal gruppo delle Ferrovie dello Stato con l'obiettivo, allora dichiarato, del rilancio dell'azienda;

la crisi minaccia l'occupazione del gruppo;

il Governo ha ipotizzato l'ingresso di Sviluppo Italia nel pacchetto azionario;

il Governo, tuttavia, non sta convocando i tavoli istituzionali necessari. Sulla stampa specializzata corrono voci di manovre finanziarie poco chiare rispetto al futuro del gruppo;

al contrario sarebbe necessario connettere queste aziende dentro una politica del sistema-paese che aumenti la qualità dell'offerta in materia di turismo,

si chiede di sapere quali siano le valutazioni del Ministro in indirizzo sull'opportunità di un suo intervento al fine di risolvere la crisi del gruppo CIT e difendere l'occupazione.

(3-02200) (12 luglio 2005) (Già 4-08162)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

la CIT (Compagnia Italiana Turismo) è entrata ormai da sei mesi in una crisi gravissima e che sembra non trovare soluzione;

da agosto 2004, quando il Governo ha accolto la richiesta di istituire un tavolo di crisi per il Gruppo CIT, si sono succeduti innumerevoli incontri con presentazioni di piani industriali che hanno subito svariate modifiche al fine di soddisfare di volta in volta le esigenze dei potenziali azionisti (banche, Sviluppo Italia e privati), con l'obiettivo di arrivare all'erogazione di un prestito ponte per poi avviare successivamente una fase, della durata di circa 100 giorni, per il salvataggio ed il rilancio dell'azienda. In questo periodo è stato previsto l'insediamento di un Comitato di Garanzia che ha il compito di supervisionare questa fase e che è composto da tre membri che sono espressione di tutti i soggetti coinvolti: Governo, banche e azienda;

tale fase, nonostante il prestito sia ormai stato erogato da quasi un mese, non riesce a decollare a causa della mancata nomina del terzo garante da parte di Sviluppo Italia e questa situazione rischia di vanificare le azioni compiute finora mettendo in discussione l'esistenza stessa del

gruppo. L'azienda, infatti, non può permettersi di perdere ulteriori giorni di produzione essendo ormai da oltre sei mesi paralizzata in tutte le sue attività,

si chiede di sapere se non si ritenga urgente promuovere iniziative e individuare soluzioni adeguate per la salvaguardia di un marchio storico del turismo italiano, che vede occupati direttamente circa 2.400 lavoratori su tutto il territorio italiano.

Interrogazione sui fatti accaduti ad una cittadina francese nella località di Bardonecchia

(3-02174) (29 giugno 2005)

VALLONE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 7 giugno 2005, alle ore 19,15 circa, il signor Andrea Liguori, residente a Cirié, in provincia di Torino, e la di lui fidanzata, signorina Virginie Gaudeneche, cittadina francese, si trovavano sul treno n. 9247 delle 16,19 che da Lyon-Saint Exupery li portava a Torino-Porta Susa allo scopo di partecipare ad una manifestazione sportiva in un comune della cintura torinese;

alla stazione ferroviaria di Bardonecchia cinque agenti della polizia di frontiera eseguivano un controllo di *routine*, durante il quale la Gaudeneche si accorgeva di aver dimenticato presso l'abitazione in Lione il proprio documento di riconoscimento;

gli agenti invitavano la Gaudeneche a seguirli presso la stazione ferroviaria di Bardonecchia allo scopo di espletare i necessari accertamenti burocratici, peraltro tranquillizzando la stessa ed il signor Liguori che la procedura sarebbe stata rapida e che la cittadina francese avrebbe potuto prendere il successivo treno per Torino, raggiungendo lì il di lei fidanzato;

solo dopo essere stata fatta scendere dal convoglio e quando lo stesso era già in movimento la Gaudeneche veniva informata che in quella giornata non c'erano più treni diretti a Torino;

l'informazione tendenziosa fornita dagli agenti della polizia di frontiera provocava il comprensibile disappunto del Liguori – rimasto sul convoglio – che si lasciava andare ad un epiteto nei confronti degli agenti medesimi;

la reazione di questi ultimi, sproporzionata – a giudizio dell'interrogante – all'entità della locuzione loro rivolta dal Liguori, era tale che il giovane venisse addirittura denunciato a piede libero con l'accusa di «oltraggio a pubblico ufficiale», nonché prelevato dal convoglio alla successiva stazione ferroviaria di Ulx ad opera di una volante della polizia di Stato;

la suddetta imputazione veniva pedissequamente trasformata in quella prevista dall'articolo 509 del codice penale (inosservanza delle norme disciplinanti i rapporti di lavoro);

la signorina Gaudeneche veniva incredibilmente trattenuta l'intera notte tra il 7 e l'8 giugno 2005, fino alle ore 9,15 del giorno seguente, presso il suddetto Commissariato della polizia di frontiera, in Bardonecchia, viale Vittoria n. 1, costretta per oltre quattordici ore nella guardiola degli agenti senza cibo né acqua, in completo isolamento, costretta a dormire nella sala TV con gli agenti in servizio, guardata «a vista» e financo accompagnata ai servizi igienici;

alla Gaudeneche veniva inspiegabilmente impedito di effettuare telefonate: né per chiedere ai genitori di farsi portare il documento di riconoscimento né per chiamare le autorità francesi;

durante il fermo presso il Commissariato della polizia di frontiera di Bardonecchia la signorina Virginie Gaudeneche riferiva, altresì, che alcuni agenti le avevano rivolto le seguenti frasi sibilline, quali: «Non abbiamo un letto da darti, ma c'è posto con me...»; «Il tuo ragazzo è un co..., se vuoi ti presento i miei fratelli...», eccetera;

il giorno seguente una pattuglia della polizia di frontiera accompagnava la Gaudeneche (ed altri cittadini privi di documento di riconoscimento) alla stazione ferroviaria di Bardonecchia e la scortava fino a Modane, ove veniva immediatamente rilasciata dalla gendarmeria francese,

si chiede di conoscere se e quali provvedimenti disciplinari il Ministro in indirizzo intenda adottare a carico degli agenti del Commissariato di pubblica sicurezza, settore polizia di frontiera di Bardonecchia, per il comportamento inadeguato e l'abnorme procedura restrittiva adottata nei confronti della signorina Virginie Gaudeneche.

Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sul contenzioso tra la RAI e un giornalista

(2-00743 p.a.) (29 giugno 2005)

ZANDA, ANGIUS, BOCO, MARINO, FALOMI, ZANCAN, SODANO Tommaso, MONTAGNINO, MONTALBANO, GASBARRI, DI GIROLAMO, BRUTTI Massimo, PETRINI, FASSONE, BAI DOSSI, BARATELLA, DATO, CAVALLARO, GARRAFFA, PAGLIARULO, CREMA, BATTISTI, DANIELI Franco, LABELLARTE, LATORRE, OCCHETTO, D'ANDREA, MARITATI, NIEDDU, DALLA CHIESA, DETTORI, CASTELLANI, LIGUORI, MASCIONI, TURCI, AYALA, D'AMICO, DONATI, ACCIARINI, BRUTTI Paolo, FORMISANO, DONADI, FRANCO Vittoria, VICINI, MODICA, DI SIENA, BONAVITA, MAGISTRELLI, CAMBURSANO, BUDIN, GUERZONI, GIARETTA.
- Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle comunicazioni. -
Premesso che:

è ormai elevatissimo il numero dei dirigenti e dei giornalisti RAI ai quali l'Azienda corrisponde regolare retribuzione mensile ma lascia inattivi e nega loro, immotivatamente, la possibilità di esercitare le mansioni professionali corrispondenti alla loro qualifica;

è ancora più elevato il numero dei dipendenti e collaboratori della RAI che nei confronti dell'Azienda possono vantare titolo a risarcimenti anche cospicui per i danni subiti nel rapporto di lavoro (a cominciare da quanti usufruiscono di contratti di collaborazione a termine che, se rinnovati con continuità, sostituiscono illegittimamente un regolare rapporto di lavoro a tempo indeterminato);

nei mesi scorsi il giornalista della RAI Sandro Ruotolo aveva promosso un'azione giudiziaria contro la stessa RAI per ottenere il risarcimento del danno derivatogli dal biennio di inattività impostogli dall'Azienda e notoriamente motivato dall'essere stato lo stesso Ruotolo componente dell'*équipe* giornalistica di Michele Santoro;

nei giorni scorsi la causa Ruotolo-RAI è stata decisa con sentenza del Tribunale di Roma in funzione di Giudice del lavoro che ha dichiarato l'Azienda inadempiente ai suoi obblighi di datore di lavoro, condannandola al risarcimento del danno arrecato al giornalista Sandro Ruotolo, danno quantificato nella misura di 297.138 euro, oltre alla rivalutazione monetaria, interessi e spese legali;

la sentenza sopra ricordata è l'ultima conosciuta di una numerosa serie di sconfitte già subite dalla RAI in sede giurisdizionale. A titolo esemplificativo, secondo quanto pubblicamente dichiarato in un'intervista al quotidiano «L'Unità» rilasciata lo scorso 25 giugno dal consigliere anziano Sandro Curzi, attualmente presidente facente funzioni della RAI, risulta che solo nell'anno passato l'Azienda ha perso ben 150 cause di lavoro promosse dai suoi dipendenti e, tra queste, certamente la più clamorosa è stata quella vinta da Michele Santoro, che si è conclusa con la condanna della RAI a pagare al giornalista un risarcimento di 1,5 milioni di euro;

in generale il contenzioso dell'azienda con il proprio personale e con i propri collaboratori ha raggiunto livelli elevatissimi, con esiti fortemente penalizzanti per l'azienda,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'economia e delle finanze, nella sua qualità di azionista della RAI, cui istituzionalmente l'ordinamento attribuisce funzioni di controllo, non ritenga che la politica dell'Azienda in materia di personale e di gestione dei contenziosi, determinata ai sensi dello statuto dagli indirizzi del direttore generale e gestita dai direttori delle risorse umane e degli affari legali, sia poco rispettosa dei principi di buona amministrazione, di imparzialità e di correttezza di rapporto nei confronti dei propri dipendenti e collaboratori nonché, più in generale, dei propri contraenti e fornitori;

se il Ministro dell'economia e delle finanze, nell'ambito delle sue funzioni di azionista e sempre al fine di fornire una completa informativa al Parlamento, non ritenga di voler richiedere alla RAI l'elenco nominativo completo di tutti i dirigenti e giornalisti dell'Azienda che pur riscuotendo regolare retribuzione mensile sono lasciati senza incarico, nonché per ciascuno di loro quale sia la retribuzione percepita e da quanto tempo decorra la loro inattività;

se il Ministro dell'economia e delle finanze non ritenga di dover assumere dalla RAI informazioni dettagliate, sulla base delle quali poi riferire al Parlamento, su quale sia alla data della presente interpellanza il numero dei collaboratori legati alla RAI da contratti di consulenza e/o di lavoro temporaneo e se corrisponda al vero che tali contratti interessino molte migliaia di lavoratori delle più diverse specializzazioni professionali, nonché a quanti di tali collaboratori il contratto venga nel tempo rinnovato anche più volte, sempre badando ad interporre tra contratto e contratto quegli intervalli temporali che sono necessari per l'elusione legale della legislazione sul lavoro;

quale sia l'opinione del Ministro dell'economia e delle finanze e del Ministro delle comunicazioni sugli effetti sociali (specie tra i giovani) di un così ampio utilizzo da parte di un'azienda pubblica qual è la RAI di rapporti contrattuali contraddistinti da caratteristiche formali proprie di rapporti a tempo determinato, cui corrisponde però una sostanziale continuità temporale che è, viceversa, propria di contratti a tempo indeterminato;

se, in qualità di azionista unico della RAI - Radiotelevisione Italiana S.p.A., il Ministro dell'economia e delle finanze, sempre ai fini di un'esautiva informativa al Parlamento, non ritenga di disporre l'avvio di una procedura ispettiva volta sia a verificare il rispetto da parte della RAI dei principi sopra richiamati, sia ad effettuare un rigoroso censimento di tutto il contenzioso attivo e passivo, inerente i rapporti di lavoro e non, facente capo alla RAI negli ultimi cinque anni, censimento comprensivo del consuntivo degli esiti di tale contenzioso nel medesimo periodo e nei diversi gradi di giudizio, nonché del numero e dell'esito anche economico delle controversie che l'Azienda ha ritenuto più opportuno o più conveniente concludere con accordi extragiudiziari tra le parti;

se, inoltre, tenendo conto di quanto sin qui esposto, il Ministro dell'economia e delle finanze non ritenga opportuno verificare l'esistenza dei presupposti per l'esercizio di un'azione di responsabilità sia nei confronti del direttore generale della RAI - Radiotelevisione Italiana S.p.A. che verso i singoli dirigenti responsabili di quei comportamenti che la giurisprudenza sopra richiamata dimostra essere stati adottati continuativamente in violazione della normativa di lavoro comunitaria e nazionale;

se il Ministro dell'economia e delle finanze, sempre nella sua qualità di azionista della RAI, non ritenga necessario impartire all'Azienda precise direttive volte a far cessare una metodologia di gestione del personale che ha sinora dato origine ed è tuttora potenzialmente idonea a provocare numerosissimi contenziosi i cui esiti sono ormai scontati e i cui effetti sono inevitabilmente destinati a produrre ulteriori gravi danni economici per l'Azienda e ad indebolirne fortemente il prestigio e la credibilità;

se, sulla base del gravissimo andamento del contenzioso della RAI nei confronti soprattutto di dipendenti e collaboratori, il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro delle comunicazioni non ritengano di dover richiedere l'autorevole avviso dell'Avvocatura dello Stato al fine di

individuare con tempestività eventuali responsabilità contabili dell'alta dirigenza dell'Azienda, così prevenendo inevitabili future censure della Corte dei Conti riguardo un così discutibile utilizzo delle risorse pubbliche di cui la RAI gode a motivo del canone che tutti gli utenti sono tenuti a corrispondere.

Interrogazione sulla concessione al Comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive

(3-02112) (Già 4-08465) (18 maggio 2005)

MANZIONE. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in Amalfi, sul lungomare dei Cavalieri, è ubicato un immobile denominato «ex Anna e Natalia», già appartenente al patrimonio ecclesiastico e originariamente destinato ad ospitare un orfanotrofio, da sempre aperto ai giovani del luogo che vi hanno praticato vari sport;

una volta divenuto bene demaniale dello Stato, l'immobile venne dato in concessione al Comune di Amalfi al fine di assicurare la continuità delle attività sportive ivi svolte (pallavolo, pallacanestro, atletica, canottaggio, eccetera), e ciò sia in ambito scolastico che extrascolastico;

con decreto interministeriale del 20/01/1997 lo stabile suddetto venne trasferito dal demanio marittimo al patrimonio dello Stato e il comune di Amalfi, con verbale del 24/10/1988, lo consegnò all'amministrazione finanziaria dello Stato che consentì il proseguimento in esso delle attività sportive;

con sentenza del 18/07/1997, conseguente all'azione promossa dall'Intendenza di finanza contro il Comune di Amalfi per rientrare in possesso del bene, il Tribunale di Salerno condannava quest'ultimo alla riconsegna dell'immobile in oggetto ed al pagamento di somme complessivamente ammontanti ad oltre 200 milioni di lire;

il Comune di Amalfi ha pagato le somme stabilite dalla sentenza provvisoriamente esecutiva ed ha proposto appello invocando il citato verbale di riconsegna del 24/10/1988, circostanza purtroppo non adeguatamente rappresentata nel giudizio di primo grado, e si è opposto ai tentativi dell'Intendenza di ottenere il rilascio dell'immobile proposti in via amministrativa;

l'amministrazione comunale di Amalfi, inoltre, già con istanza del 2/5/1995, reiterata il 18/11/1997, aveva avanzato richiesta di acquisire lo stabile, a qualunque titolo, per consentire la prosecuzione delle attività sociali di pubblico interesse da sempre svolte;

da alcuni anni il comando brigata di Amalfi della Guardia di finanza ha chiesto ed ottenuto l'assegnazione dello stabile in questione al fine di installarvi una propria caserma;

la storia dell'ex orfanotrofio testimonia che esso è stato costantemente utilizzato per scopi di pubblica utilità ed ha svolto per moltissimi

anni una rilevante funzione sociale (sede del liceo ginnasio, palestra con annesso campo di pallacanestro e pallavolo, sede del circolo canottieri e di affini attività nautiche, ecc.), essendo l'unico spazio nel centro urbano destinabile ad attività sportive polivalenti;

l'immobile, vicino al mare, diviene perciò di vitale importanza per la cittadinanza che, forte di storiche tradizioni marinare, stenta oggi ad avere una sede idonea per la formazione dei giovani agli sport nautici, senza contare che nella città di Amalfi hanno sede la maggior parte delle scuole dell'intero territorio della costiera amalfitana, scuole tutte sprovviste di palestre e facenti capo, per l'educazione fisica, alla summenzionata struttura;

occorre infine considerare che l'acquisizione dell'immobile da parte della Guardia di finanza non comporta per la collettività grandissimi benefici (se rapportati alle enormi privazioni collegate alla perdita dell'immobile), giacché in Amalfi (comune di circa 5.000 abitanti) esiste già un Comando di Compagnia dei Carabinieri (con circa 80 unità) insediato nella relativa caserma con radio mobili ed ingenti mezzi di controllo del territorio; esistono, inoltre, un Corpo di vigili urbani ed un Ufficio della Capitaneria di Porto, presidi sufficienti a garantire la sicurezza della comunità, anche in considerazione del bassissimo tasso di criminalità statisticamente riscontrabile nell'intera costiera amalfitana,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle circostanze illustrate in premessa;

se non ritenga necessario destinare l'immobile «ex orfanotrofio» ad uso del Comune di Amalfi attraverso apposita concessione, affinché ne sia preservata l'indispensabile vocazione alle attività sportive della gioventù amalfitana e della intera costiera.

Interpellanza ed interrogazione sulla società «Autostrade per l'Italia»

I. Interpellanza

(2-00699) (14 aprile 2005)

ZANDA, BRUTTI Paolo, DONATI, CAVALLARO, BATTISTI, DANIELI Franco, BONAVIDA, CADDEO, DI GIROLAMO, FLAMMIA, GRUOSSO, LEGNINI, MASCIONI, MONTALBANO, MONTINO, RONDONO, VALLONE, VICINI, VISERTA COSTANTINI, DE ZULUETA, BEDIN, FALOMI, SODANO Tommaso, MARINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

sono ormai alcune decine gli atti di sindacato ispettivo tuttora pendenti in Parlamento, in attesa della risposta del Governo, riguardanti le condizioni generali di erogazione del servizio autostradale;

tra gli atti ispettivi del Parlamento sopra indicati si segnalano le interrogazioni 3-01610, 3-01624 e 3-01783, con le quali è stato più volte chiesto al Governo di rendere conto delle circostanze che hanno consentito alla società «Autostrade per l'Italia» di conseguire negli ultimi anni ingentissimi extra-profitti, evidentemente favoriti da macroscopici errori di valutazione degli organi amministrativi vigilanti, nonché di ottenere aumenti dei pedaggi senza aver effettuato i corrispondenti investimenti, contrattualmente dovuti;

nelle interrogazioni sopra indicate è stato inoltre segnalato come la stessa società «Autostrade per l'Italia» abbia beneficiato di finanziamenti pubblici per l'ammodernamento del proprio sistema di riscossione dei pedaggi, e – soprattutto – come abbia ottenuto, con procedura del tutto irregolare, il rinnovo dell'ultima convenzione con l'ANAS, nonostante il mancato parere del CIPE, organo presieduto, com'è noto, dal Ministro dell'economia e delle finanze;

un anno fa il rinnovo della convenzione è infatti avvenuto, con procedura di trasparenza e legittimità molto discutibili, attraverso un emendamento del Governo al disegno di legge di conversione di un decreto-legge in scadenza (peraltro anch'esso emanato il 24 dicembre 2003, alla vigilia di Natale), emendamento presentato ed approvato dalla maggioranza a poche ore dal termine per la sua conversione in legge;

sempre nelle medesime interrogazioni è stata anche segnalata l'abnorme disposizione contenuta nella vigente convenzione Autostrade-ANAS, approvata con il citato decreto-legge, secondo la quale per la prima volta in Italia è stato soppresso il parere preventivo del CIPE all'aumento delle tariffe autostradali, aumento che è stato reso in tal modo automatico;

altre interrogazioni giacenti in Parlamento hanno invece richiesto al Governo, per un verso, di far luce sui metodi che contraddistinguono i rapporti tra «Autostrade per l'Italia» e gli organi di stampa; per altro verso, di impedire che autorità pubbliche facenti parte di organi con compiti di vigilanza su «Autostrade per l'Italia» vengano da quest'ultima utilizzate per consulenze retribuite, più o meno temporanee, all'origine di sgradevoli conflitti di interesse;

considerata la rilevanza delle questioni sollevate attraverso le citate interrogazioni e l'accessibilità pubblica di tali informazioni assicurata dalla pubblicità degli atti parlamentari, nonché il tuttora vigente diritto di cronaca e di informazione, una parte di queste denunce e di questi interrogativi sono stati ripresi e riproposti nel corso della trasmissione televisiva «Report», andata in onda il 1° ottobre 2004 su una delle reti del servizio pubblico radiotelevisivo;

a fronte di ciò, la società «Autostrade per l'Italia S.p.a.» ha ritenuto di citare in giudizio la RAI, la direttrice di «Report», l'autrice del servizio e un professore universitario intervistato nel corso della medesima trasmissione;

in particolare, la società «Autostrade per l'Italia» lamenta danni d'immagine, violazione al diritto d'onore e alla reputazione, nonché danni

esistenziali e morali, che sarebbero derivati da un'inchiesta di «Report» sugli esiti della privatizzazione di alcuni servizi pubblici nel nostro Paese, a partire dal caso di «Autostrade per l'Italia»;

il danno presunto per il quale «Autostrade per l'Italia» chiede di essere risarcita in solido dalla RAI e dai tre professionisti citati ammonta alla considerevole cifra di 20 milioni di euro più le spese legali;

l'iniziativa di «Autostrade per l'Italia» è solo l'ultimo atto di un comportamento ad avviso degli interpellanti di inaudita prevaricazione, avente come destinatari, di volta in volta e a seconda delle circostanze, la pubblica amministrazione, l'Autorità garante per la concorrenza e il mercato, il Governo, lo stesso Parlamento, la libera stampa e, adesso, anche la RAI e i professionisti che vi lavorano;

inoltre, numerosi comportamenti di «Autostrade per l'Italia», del suo amministratore Vito Gamberale, cui sono stati delegati tutti i poteri di gestione, e persino del suo azionista confermano una profonda insofferenza per qualsiasi tipo di controllo sulla gestione aziendale, provenga esso dall'Autorità garante per la concorrenza e il mercato ovvero dalla libera stampa e dalla televisione;

la strumentalità di numerosi comportamenti del *management* della società «Autostrade per l'Italia» appare peraltro confermata dal rifiuto da essa opposto ai reiterati inviti della RAI a partecipare, esponendo il proprio punto di vista, alla medesima puntata di «Report» per la quale oggi vengono richiesti 20 milioni di euro a titolo di risarcimento danni. Tale rifiuto è stato motivato con un asserito obbligo di esclusiva che avrebbe vincolato la stessa «Autostrade per l'Italia» ad altra trasmissione della RAI;

la pretestuosità dell'argomento esposto da «Autostrade per l'Italia» è evidente. A prescindere dalla bizzarria di una «esclusiva» riferita non ad una star televisiva, ma ad una intera azienda di servizio pubblico, deve rilevarsi che la RAI non ha mai confermato l'esistenza della presunta «esclusiva» e, soprattutto, che non risulta sia mai andato in onda il programma che ne avrebbe dovuto costituire l'oggetto,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga che i recenti comportamenti della società concessionaria «Autostrade per l'Italia» e dei suoi amministratori – che hanno richiesto alla RAI ben 20 milioni di euro per danni d'immagine per una trasmissione che altro non ha fatto se non dare conto all'opinione pubblica di interrogativi già proposti in interrogazioni parlamentari – evidenzino una esplicita volontà di detta società di limitare la libertà di informazione, sancita tra l'altro dall'articolo 21 della Costituzione, nonché il controllo che il Parlamento è tenuto ad esercitare su un'attività di servizio pubblico;

se il Governo non ritenga che la stessa società stia gonfiando i propri profitti (ed extra-profitti) limitando al massimo possibile gli investimenti, in manifesta violazione degli obblighi contrattuali, e per di più applicando aumenti tariffari al di fuori di qualsiasi controllo tecnico preventivo del CIPE;

in particolare, se non ritenga che tale meccanismo e i maggiori utili che ne risultano siano orientati prevalentemente a due obiettivi ulteriori, altrettanto percepibili ed ambedue estranei all'oggetto della convenzione: consentire all'azionista di «Autostrade per l'Italia» di rientrare velocemente e «automaticamente» dal debito contratto per l'acquisto della società; incidere considerevolmente sulla misura delle «gratifiche» annuali dell'amministratore delegato della società;

se il Governo non ritenga, inoltre, che la richiesta alla RAI e ai suoi collaboratori di 20 milioni di euro di danni si configuri come un atto gravemente intimidatorio nei confronti di chi vuole esclusivamente informare la pubblica opinione sulla gestione industriale e finanziaria di «Autostrade per l'Italia», così come «intimidatorio» (termine usato dal Presidente dell'Autorità garante per la concorrenza e il mercato) era stato lo spirito della missiva che l'azionista di «Autostrade per l'Italia» ebbe ad inviare il 3 marzo 2004 al Presidente della Repubblica e alle più alte cariche dello Stato per esprimere il suo «disappunto» per «i condizionamenti operativi e le ingenti perdite economiche» che deriverebbero alla società Autostrade a causa delle «continue» indagini dell'Autorità garante della concorrenza;

a questo proposito, se non si concordi nel considerare «Autostrade per l'Italia» un'impresa di particolare natura, anche sotto il profilo degli obblighi di trasparenza, in quanto concessionaria di un pubblico servizio e quindi con precise responsabilità nei confronti dello Stato concedente. A tale riguardo appare quanto meno improprio che la società continui a praticare una politica aziendale tutta volta a conseguire «utili record» attraverso il continuo aumento delle tariffe che riscuote dagli automobilisti in regime monopolistico, evitando di impegnarsi negli investimenti contrattualmente dovuti, così anche sottraendo ingenti risorse all'atteso – e sempre ritardato – ammodernamento infrastrutturale del nostro Paese;

in definitiva, se il Governo non ritenga che i fatti e le circostanze citati in questo, come nei precedenti atti di sindacato ispettivo, già presentati in Parlamento dimostrino la violazione da parte della società «Autostrade per l'Italia» degli obblighi inerenti lo *status* di soggetto concessionario di pubblico servizio.

II. Interrogazione

(3-01624) (Già 4-06410) (25 maggio 2004)

ZANDA, BRUTTI Paolo, D'ANDREA, FALOMI, SCALERA, DONATI, VISERTA COSTANTINI, MONTALBANO, VALLONE. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, della giustizia e per le politiche comunitarie.* – Premesso che:

in data 4 agosto 1997 è stata stipulata tra ANAS (concedente) e la Società Autostrade S.p.A. (oggi Autostrade per l'Italia S.p.A, concessionario, completamente privatizzato dal 3 dicembre 1999 e, quindi, non più di

proprietà del gruppo pubblico IRI) la convenzione per la gestione della rete autostradale, integralmente sostitutiva della precedente convenzione stipulata il 18 settembre 1968, n. 9297, e dei suoi atti aggiuntivi;

l'art. 12 della convenzione prevede che il Piano Finanziario – che indica la durata stessa della concessione, la definizione degli investimenti in manutenzione, gli ampliamenti e le nuove opere che il concessionario (Autostrade S.p.A) deve realizzare, i contributi pubblici fissati per una quota degli investimenti, nonché le variazioni attese dei volumi di traffico su cui calcolare la previsione degli introiti tariffari e i conseguenti livelli tariffari – «costituisce parte integrante della stessa ed è aggiornato con periodicità quinquennale»;

è evidente il rapporto stretto che lega tra loro le varie obbligazioni e condizioni previste dal Piano Finanziario a carico del concedente e del concessionario per cui al mancato adempimento di una prestazione non può non corrispondere un corrispondente effetto sulla controprestazione;

il comma 4 dell'art. 22 della convenzione stabilisce che il concedente (ANAS), ai fini della verifica degli obblighi del concessionario (Autostrade), «provvede al controllo dell'attuazione del Piano Finanziario da parte del concessionario, potendo, a tal fine, compulsare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali»;

il comma 1 dell'art. 24 della convenzione stabilisce anche che costituisce causa di decadenza della concessione il perdurare della grave inadempienza di cui alla lettera e), comma 1, art. 3, cioè i mancati investimenti per la progettazione ed esecuzione degli interventi inseriti nel Piano Finanziario;

nel Piano Finanziario allegato alla convenzione del 1997 erano stati previsti investimenti per il periodo 1997-2003 per un totale di 9.543 miliardi di lire;

a quanto risulta, per varie cause (che ai fini della presente interrogazione non rilevano dal momento che, viceversa, qui interessano gli effetti) la Società Autostrade ha accumulato un forte ritardo nell'impiego degli investimenti di ammodernamento della propria rete. Ciò non ha impedito alla stessa di richiedere e ottenere l'adeguamento dei pedaggi in misure anche superiori all'inflazione programmata (inflazione programmata più qualità) e quindi in anticipo rispetto all'inflazione reale e con consistente vantaggio finanziario (1998: 2,30%, 1999: 3,09%, 2000: 1,55%, 2001: 1,79%, 2002: 2,21%), oltre al recupero del differenziale di inflazione (1998/2002) pari allo 0,773% annuo da applicare nel quinquennio 2003/2007. In sostanza il meccanismo di adeguamento verrebbe applicato in favore della Società Autostrade senza che la stessa abbia dovuto sostenere gli oneri finanziari connessi agli investimenti. Gli aumenti tariffari del periodo (1998/2002) hanno, infatti, generato degli extraprofiti rispetto al Piano Finanziario approvato, pari al + 350%;

in particolare, come risulta dai corrispondenti documenti contabili di esercizio, la Società Autostrade ha effettuato nel 1997 lavori per circa 140 miliardi contro 305 previsti nel Piano Finanziario, nel 1998 lavori per

circa 165 miliardi contro i 560 previsti, nel 1999 lavori per circa 330 miliardi contro i 915 previsti, nel 2000 lavori per circa 330 miliardi contro i 1128 previsti e nel 2001 lavori per circa 230 miliardi contro i 1899 previsti nel Piano Finanziario;

come risulta anche all'ANAS nel documento rubricato «Riproposizione investimenti già assentiti in concessione», la Società Autostrade, nel periodo 1997/2001, ha realizzato investimenti pari ad euro 678 milioni (lire 1313 miliardi);

complessivamente pertanto la Società Autostrade nel quinquennio 1997-2001 ha effettuato lavori per circa 3500 miliardi di vecchie lire in meno rispetto a quanto previsto nel Piano Finanziario e, nel contempo, ha ottenuto gli aumenti delle tariffe così come sopra descritto;

inoltre, il Piano Finanziario in base al quale è stata sottoscritta la convenzione del 1997 esprime valori determinati sulla base delle variazioni attese dei volumi di traffico previste sulla rete autostradale concessa secondo una valutazione condivisa se non addirittura indicata dal concedente (ANAS);

i volumi di traffico realmente registrati nel periodo 1997/2001 si sono rivelati molto più elevati di quelli stimati nel Piano Finanziario e sulla base dei quali sono state determinate le diverse obbligazioni che vincolano concedente e concessionario;

il concessionario (Autostrade), nel periodo 1997/2001, grazie ai vantaggi derivatigli da tale errata previsione, ha conseguito maggiori introiti complessivi pari a 1.042 milioni di euro (pari a 2.018,29 miliardi di lire) rispetto a quanto preventivato nel Piano Finanziario utilizzato per individuare la durata della concessione e determinare l'equilibrio economico e gestionale del Piano stesso;

in particolare, le previsioni dei volumi di traffico incluse nel Piano Finanziario per il decennio 1997-2007 individuate dall'ANAS risulterebbero le seguenti: un incremento del 2,5 per cento nel 1997, del 2 per cento nel 1998, dell'1,5 per cento nel 1999, dell'1,5 per cento nel 2000, dell'1,5 per cento nel 2001, dell'1,5 per cento nel 2002, dell'1 per cento nel 2003, dell'1 per cento nel 2004, dell'1 per cento nel 2005, dello 0,5 per cento nel 2006 e dello 0,5 per cento nel 2007;

in realtà, le previsioni sopra riportate per i periodi già trascorsi si rivelano fortemente sottostimate rispetto ai volumi di traffico effettivi, e in particolare risulta un incremento del 4,2 per cento nel 1997, del 4,5 per cento nel 1998, dell'2,8 per cento nel 1999, dell'4,6 per cento nel 2000, dell'3,6 per cento nel 2001, dell'2,97 per cento nel 2002;

gli scostamenti sopra riportati sono costanti e di misura tale da rendere incomprensibile l'errore previsionale e da far supporre che la sottovalutazione dei flussi di traffico rispondesse ad una precisa logica, peraltro non conosciuta;

le previsioni dei volumi di traffico e i conseguenti importi previsti per i ricavi da pedaggi concorrono assieme ad altri parametri alla definizione del corrispettivo della concessione;

la Società Autostrade (dal dicembre 1999 Autostrade per l'Italia S.p.A) nel periodo 1998/2002 ha conseguito utili netti pari a 3413 miliardi di vecchie lire che, rispetto a 1127 miliardi di vecchie lire previsti nel Piano Finanziario del 1997 per il periodo medesimo, costituiscono un incremento di utili netti pari a 2286 miliardi di vecchie lire;

la delibera del CIPE del 24 aprile 1996 richiede, in presenza di una evoluzione dello scenario di riferimento che comporti scostamenti rispetto a quello fissato nella Convenzione, di procedere agli aggiornamenti ed alle revisioni necessarie, anche in decremento;

il decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, ha demandato a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, l'approvazione del IV atto aggiuntivo alla vigente convenzione tra ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A., stipulato il 23 dicembre 2002, nel quale è stato ingiustificatamente previsto l'allungamento da cinque a dieci anni del periodo di verifica dell'attuazione del Piano Finanziario facendo così venir meno la possibilità di interventi tempestivi da parte del concedente (ANAS) nel caso di accertamento di effetti distorsivi della concessione dovuti al comportamento del concessionario o, comunque, a suo vantaggio;

il predetto IV atto aggiuntivo prevede investimenti per il periodo 2002/2009 per un totale di 10.263.890 euro (pari a circa 19.873 miliardi di lire);

degli investimenti previsti, solo la metà riguarda nuove opere per un importo totale di 4.686.650 euro (pari a circa 9.074 miliardi di lire), mentre i rimanenti 5.349.679 euro (pari a circa 10.358 miliardi di lire) riguardano la riproposizione di investimenti già previsti nel Piano Finanziario 1997, che dovevano essere realizzati quindi nel periodo 1997/2003,

si chiede di sapere:

a fronte degli aumenti tariffari ottenuti dal concessionario (dal 3 dicembre 1999 Autostrade per l'Italia S.p.A), quali investimenti tra quelli previsti nella convenzione del 1997 e successivi atti aggiuntivi siano stati dallo stesso realizzati e se sia stato rispettato l'ordine stabilito nel Piano Finanziario, nonché quali siano stati i motivi dell'eventuale mancato rispetto da parte del concessionario (Autostrade per l'Italia S.p.A) delle previsioni di investimento contenute nel Piano Finanziario e quali conseguenze tale inadempimento abbia avuto nella applicazione delle altre clausole previste nell'atto di concessione come contropartita degli investimenti stessi;

considerati i ridottissimi investimenti sinora effettuati da Autostrade per l'Italia S.p.A, se non sia assolutamente artificioso prevedere, come invece viene indicato nel IV atto aggiuntivo (approvato disinvoltamente con legge, vista l'impossibilità di ottenere il necessario parere favorevole del CIPE e vista la motivata e circostanziata censura del NARS), che il concessionario possa investire da oggi al 2009 l'irrealistica somma di ben 20.000 miliardi di lire e, pertanto, attraverso quale pianificazione e con quali controlli sia previsto che tale sproporzionato impegno venga ef-

fettivamente mantenuto, nonché quali sanzioni siano previste nel caso dello scontato inadempimento;

quali cautele il concedente (ANAS) abbia promosso per proteggere lo Stato rispetto al ripetersi anche nel prossimo futuro di comportamenti del concessionario (Autostrade per l'Italia S.p.A) caratterizzati da investimenti molto inferiori al dovuto a fronte di un sistema pressoché automatico di sostanziosi aumenti tariffari e conseguenti cospicui utili;

se corrisponda a verità quanto riportato sul bilancio 2002 e riclassificato nel *Report* ambientale del Gruppo Autostrade per l'Italia a proposito di consistenti e gravi flessioni della spesa corrente nell'anno 2002 per quel che riguarda la sicurezza stradale, la riduzione delle emissioni e del rumore, il miglioramento della flessibilità del traffico e il miglioramento dell'ambiente di lavoro, nonché se tali dichiarate flessioni della spesa corrente non possano aver concorso a determinare i gravissimi disservizi verificatisi nelle scorse settimane allorché la rete autostradale è stata addirittura chiusa (autogrill compresi) a causa di stagionali precipitazioni nevose;

quali orientamenti si intenda adottare in ordine alla decadenza della concessione di Autostrade per l'Italia S.p.A, nel perdurare della grave inadempienza della stessa concessionaria agli obblighi di cui alle lettere *a)*, *b)*, *e)* dell'articolo 3 della convenzione ANAS-Autostrade n. 54782 del 4 agosto 1997, e successivi atti aggiuntivi, a termini dell'articolo 24 della stessa convenzione;

quali criteri e quali modalità di calcolo siano stati utilizzati dall'ANAS per stimare i flussi di traffico inseriti nel Piano Finanziario per il decennio 1997-2007, previsione che come si è visto influenza e determina l'intero rapporto sinallagmatico tra concedente e concessionario squilibrando l'essenziale interdipendenza tra le rispettive prestazioni e controprestazioni, e se lo squilibrio tariffario che è stato sopra evidenziato debba essere addebitato ad incapacità previsionale del concedente (ANAS) ovvero rientri nella sua strategia nei confronti del concessionario (Autostrade per l'Italia), nonché in ogni caso se il concedente (ANAS) non ritenga d'aver determinato un ingiusto ed eccessivo beneficio in favore del concessionario (Autostrade per l'Italia).

Interrogazione sulla rete autostradale

(3-01610) (20 maggio 2004)

ZANDA, BRUTTI Paolo, DONATI, VISERTA COSTANTINI, VALLONE, MONTINO, BASTIANONI, CASTELLANI, DE ZU-
LUETA, TURRONI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, per le politiche comunitarie e della giustizia.* – Premesso che:

la società Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade, oggi Autostrade per l'Italia, concessionaria dell'Anas s.p.a., è titolare a partire dal 3 dicembre 1999 della gestione e costruzione di arterie di collega-

mento viario autostradale a pagamento fondamentali per l'intero sistema nazionale dei trasporti per i connessi collegamenti in base alla convenzione sottoscritta in data 4 agosto 1997, integralmente sostitutiva della precedente convenzione stipulata il 18 settembre 1968, n. 9297, e dei suoi atti aggiuntivi;

la convenzione citata in premessa ha stabilito la scadenza della concessione alla Società Autostrade al 31 dicembre 2038, prorogando di venti anni il termine precedentemente fissato al 2018 e così consistentemente aumentando il valore della concessione stessa;

la suddetta proroga della concessione – registrata «con riserva» per decisione politica del Governo, avendo la Corte dei Conti rifiutato la registrazione sulla base della considerazione che fosse necessaria una gara europea, come previsto dalla normativa comunitaria – è stata sottoscritta dal concedente ANAS sulla base di un preciso Piano Finanziario, nel quale vengono definiti, oltre alla durata stessa della concessione, anche l'entità degli investimenti in manutenzione, ampliamenti e nuove opere che la Società Autostrade per l'Italia dovrà realizzare, nonché i contributi pubblici fissati per una quota degli investimenti e le variazioni attese dei volumi di traffico su cui calcolare la previsione degli introiti tariffari e i livelli tariffari;

la stipula del IV atto aggiuntivo alla vigente convenzione tra ANAS e Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade s.p.a., oggi Autostrade per l'Italia s.p.a., avvenuta il 23 dicembre 2002, in seguito al mancato assenso del CIPE che ne ha impedito la tempestiva sottoscrizione, è stata disposta dal Governo con il decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, che, convertito dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, ha demandato il potere di sottoscrizione del IV atto aggiuntivo a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, cosicché oggi manca solo un visto della Corte dei Conti perché possa scattare, sembra già a partire dal prossimo 1° luglio, il nuovo rincaro dei pedaggi nella misura del 2,26%, rincari che poi sin dal 1° gennaio 2005 potranno essere imposti dalla Società Autostrade per l'Italia senza più la sinora necessaria autorizzazione ministeriale, così come in una recente intervista ha annunciato, con comprensibile soddisfazione, l'amministratore delegato Vito Gamberale;

l'articolo 17 della legge quadro n. 109 del 1994 contiene un'elencazione dei soggetti cui le amministrazioni aggiudicatrici e gli altri enti aggiudicatori o realizzatori di lavori pubblici (di cui all'articolo 2 della medesima legge) possono chiedere «le prestazioni relative alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva nonché alla direzione dei lavori e degli incarichi di supporto tecnico-amministrativo alle attività del responsabile unico del procedimento e del dirigente competente alla formazione del programma triennale di cui all'articolo 14»;

detta elencazione ricomprende gli uffici tecnici delle stazioni appaltanti, gli uffici consortili di progettazione e di direzione dei lavori, gli organismi di altre pubbliche amministrazioni di cui quelle aggiudicatrici possono avvalersi per legge, nonché liberi professionisti singoli o as-

sociati, società di professionisti e quelle di ingegneria ed i loro raggruppamenti temporanei;

con atto di regolazione 8 novembre 1999, n. 6/99, l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ha chiarito che l'elencazione degli affidatari delle prestazioni relative alla progettazione contenuta nella predetta norma è assolutamente tassativa;

lo stesso articolo 17 prevede che si possa ricorrere alla progettazione «esterna» «in caso di carenza in organico di personale tecnico nelle stazioni appaltanti, ovvero di difficoltà di rispettare i tempi della programmazione dei lavori o di svolgere le funzioni di istituto, ovvero in caso di lavori di speciale complessità o di rilevanza architettonica o ambientale o in caso di necessità di predisporre progetti integrali, così come definiti dal regolamento, che richiedano l'apporto di una pluralità di competenze»;

le ipotesi di affidamento «esterno» previste dalla norma non implicano, quindi, momenti di valutazione discrezionale della stazione appaltante, in quanto si concretano in situazioni di fatto individuabili sulla base di ponderazioni solo tecniche, affidate al responsabile del procedimento che le deve «accertare» e «certificare», come espressamente prevede il comma 4 dell'articolo 17 della legge n. 109 del 1994, confermando così la carenza di ogni valutazione con connotati di discrezionalità;

nella formulazione della norma, dunque, il ricorso alla progettazione «esterna» è consentito, oltre che nel caso di carenza di organico delle stazioni appaltanti, anche nel caso di particolare complessità delle relative elaborazioni progettuali, in ogni caso, come già rilevato, accertata e certificata dal responsabile unico del procedimento;

in via ordinaria, pertanto, l'incarico di progettazione esterna deve essere conferito a mezzo di convenzione (articolo 17, comma 12), conseguente ad un appalto di servizi da aggiudicarsi nel rispetto di specifiche procedure che implicano: l'applicazione della direttiva CEE n. 92/50, come recepita nell'ordinamento interno, per gli appalti di importo superiore alla soglia comunitaria (237.000 euro circa); il ricorso ad una procedura di gara disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 554/99 (Regolamento generale della legge n. 109/94) per gli appalti di importo compreso fra 100.000 euro e la soglia comunitaria; in via fiduciaria nel caso di appalti il cui importo stimato sia inferiore a 100.000 euro (articolo 17, commi 10, 11 e 12);

la Società Autostrade S.p.A., concessionaria dell'ANAS per la gestione della rete autostradale in base alla convenzione stipulata in data 4 agosto 1997 e ai suoi atti aggiuntivi, gestisce un bene pubblico qual è la rete autostradale ed è quindi qualificabile come «concessionario di lavori pubblici»;

la direttiva comunitaria sui lavori pubblici n. 71/305/CEE, modificata dalla direttiva n. 93/37/CEE, e l'articolo 2 della legge n. 109 del 1994, da ultimo modificata dalla legge n. 166 del 2002, elencano i concessionari di lavori pubblici tra le «amministrazioni aggiudicatrici»;

la disciplina vigente prevede che «se» un soggetto qualificato come «concessionario di lavori pubblici» (ovvero di servizi pubblici) affida a

terzi incarichi di progettazione, ha l'obbligo di procedere a gara, dal momento che il vigente art. 2, comma 2, lettera *b*), della legge n. 109/94, come modificato dall'art. 7, comma 1, lettera *a*), della legge 1° agosto 2002, n. 166, stabilisce per i concessionari di lavori pubblici l'obbligo di applicare l'art. 17 della predetta legge n. 109, norma non ricompresa fra quelle che detti concessionari sono autorizzati a non applicare;

la Società Autostrade è, quindi, tenuta ad applicare l'articolo 17 della legge n. 109 del 1994, né può ritenersi esentata da tale obbligo sulla base del richiamo all'articolo 19, quarto comma, della legge n. 136 del 1999, che prevede per i concessionari la possibilità di assumere partecipazioni di collegamento o di controllo in altre società per lo svolgimento di attività «analoghe o strumentali ausiliarie del servizio autostradale», atteso che la progettazione non può essere certamente considerata una mera attività «strumentale ausiliaria», ma anzi, secondo la logica che informa l'intera legislazione nazionale ed europea sugli appalti pubblici, deve essere rigorosamente tenuta distinta e separata dall'attività di realizzazione delle opere pubbliche e dalla loro successiva gestione;

l'attività contrattuale della Società Autostrade per l'affidamento di incarichi di progettazione deve, pertanto, svolgersi in conformità alla norma dell'ordinamento comunitario sopra citato e in particolare nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 17 della legge n. 109 del 1994;

viceversa, nel corso degli anni la società Autostrade e le sue società controllate hanno affidato, continuativamente e senza gara, numerosi e importanti incarichi di progettazione alla società SPEA. Tra questi incarichi si ricordano: per RAV – Raccordo autostradale Valle d'Aosta s.p.a. – il progetto di massima, esecutivo e direzione lavori dell'autostrada Aosta-Monte Bianco; per Autostrada Torino-Savona s.p.a. il progetto di massima, esecutivo e direzione lavori del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona; per Autostrade s.p.a. il progetto di massima, esecutivo e direzione lavori della variante di valico Bologna-Casalecchio-Barberino, nodo di Firenze, nodo di Bologna, tangenziale di Bologna, Barberino-Incisa-Valdarno, quarta corsia Modena-Bologna, ampliamento Orte-Fiano Romano, quarta corsia Milano-Laghi, ecc.; monitoraggio, diagnostica e manutenzione programmata dei ponti, viadotti e gallerie della rete del Gruppo Autostrade s.p.a. e collegate (3.500 chilometri); per SAT Autostrada Tirrenica s.p.a. studio di fattibilità, di massima e impatto ambientale di 100 chilometri dell'Autostrada Livorno-Civitavecchia; per tangenziale di Napoli s.p.a. progettazione di massima, esecutiva e direzione dei lavori ampliamento barriera Corso Malta, rampa di accesso nuova stazione zona ospedaliera, altri interventi di adeguamento; per SAM Società Autostrade Meridionali s.p.a. progettazione di massima, esecutiva e direzione dei lavori nuove opere di terza corsia Napoli-Salerno, nuovi svincoli di Torre Annunziata Nord, Torre del Greco, Cava dei Tirreni, Angri, Pompei, Ponticelli, nuova barriera di Nocera Inferiore, ecc. Quindi il Gruppo Autostrade s.p.a., per l'espletamento dei compiti sin qui descritti, ha affidato, *in toto*, alla sua controllata società SPEA, le complesse attività ingegneristiche (progettazione, direzione lavori e tecniche, monitoraggi, ecc.) asse-

gnando a tale società l'espletamento di attività oggetto dei propri compiti istituzionali e convenzionali, direttamente, senza regolare procedura concorsuale, come previsto, invece, per l'aggiudicazione di appalti pubblici di servizi, dalle direttive CEE (direttiva n. 92/50) e dalla legislazione nazionale (legge n. 109/94);

la Società SPEA, anche se controllata da Autostrade, rimane comunque un soggetto distinto dalla stessa, e non può essere affidataria di incarichi di progettazione senza preventivo espletamento di una procedura ad evidenza pubblica;

l'affidamento diretto a SPEA dei predetti incarichi di progettazione non può essere giustificato né dal richiamo all'articolo 5, comma 1, lettera g), del decreto legislativo n. 157/1995, che consente di non affidare in gara servizi di ingegneria in caso di appalti aggiudicati «a un ente che sia esso stesso un'amministrazione aggiudicatrice in base a un diritto speciale di esclusiva di cui beneficia in virtù di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative purché esse siano compatibili con il Trattato», né dall'articolo 19, quarto comma, della legge n. 136 del 1999, che non solo non contiene alcun riferimento specifico alle attività di progettazione, ma deve anche ritenersi esplicitamente superato dalle successive disposizioni speciali in materia di lavori pubblici, ed in particolare dall'articolo 2, comma 2, lettera b), della legge n. 109 del 1999, come modificato dal citato articolo 7 della legge n. 166 del 2002. Quest'ultima disposizione conferma la necessaria applicazione dell'articolo 17 della legge n. 109 del 1994, in coerenza con i principi di concorrenza, trasparenza e parità di trattamento in materia di appalti pubblici che informano il nostro ordinamento giuridico e la legislazione dell'Unione europea;

l'articolo 1 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, che ha disposto, in sostituzione della precedente Azienda, l'istituzione dell'Ente nazionale per le strade (ANAS s.p.a.), dotato di autonomia organizzativa, amministrativa a contabile e con personalità giuridica di diritto pubblico, il cui statuto è approvato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri del tesoro e della funzione pubblica, ha stabilito, all'ultimo comma, che l'Ente è sottoposto all'alta vigilanza del Ministro dei lavori pubblici che detta all'ANAS gli indirizzi programmatici;

il concetto di alta vigilanza, come esplicitato anche dalla norma, implica l'esecuzione di un'attività di indirizzo programmatico sulla complessiva politica stradale, di coordinamento, di direttiva generale e, soprattutto, un potere di verifica e controllo della gestione complessiva dell'azione svolta dall'ANAS anche mediante l'attività dei suoi concessionari;

la Corte dei Conti, nella relazione al Parlamento relativa agli esercizi 1998 - 2000 dell'ANAS, ai sensi della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha segnalato criticamente una «disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, l'esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, la mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie»,

si chiede di sapere:

se i Ministri interrogati condividano o meno la necessità che negli appalti pubblici, compresi quelli rientranti nella concessione di cui è titolare Autostrade per l'Italia s.p.a., le attività di progettazione, in coerenza con lo spirito e la lettera della legislazione nazionale ed europea, debbano essere sempre tenute separate da quelle di costruzione e gestione al fine di impedire che le progettazioni (che determinano i costi, i tempi e le modalità degli interventi), se affidate al medesimo appaltatore incaricato dei lavori, vengano utilizzate talvolta involontariamente, ma altre volte strumentalmente, per determinare non solo il valore delle opere, ma anche le condizioni della loro fattibilità;

se i Ministri interrogati non ritengano di dover richiedere al concedente ANAS di imporre al concessionario Società Autostrade per l'Italia e alle società da questa controllate il ricorso a regolari gare pubbliche ai sensi della legge n. 109 del 1994, del decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 e del decreto legislativo n. 157 del 1995 per l'affidamento degli incarichi di progettazione autostradale;

quali iniziative intendano prendere i Ministri interrogati per sollecitare il concedente ANAS ad imporre al concessionario Gruppo Autostrade per l'Italia s.p.a. il rispetto della normativa comunitaria e nazionale in sede di affidamento di incarichi di progettazione, investendo del caso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato;

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanta parte delle progettazioni affidate da Autostrade per l'Italia s.p.a. e dalle sue società controllate alla società SPEA vengano eseguite direttamente da quest'ultima e quanta parte venga, invece, affidata da SPEA medesima ad altri progettisti e attraverso quali procedure ciò avvenga;

se i Ministri in indirizzo non ritengano di chiedere alla Corte dei conti, al Consiglio di Stato, all'Avvocatura dello Stato e all'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici un parere formale sulle modalità di affidamento degli incarichi di progettazione da parte del concessionario Società Autostrade oggi Autostrade per l'Italia e delle sue società controllate;

se i Ministri interrogati non ritengano che le modalità con le quali l'ANAS svolge i suoi compiti di ente concedente nei confronti del concessionario Autostrade per l'Italia s.p.a. rientrino tra i comportamenti della stessa ANAS recentemente stigmatizzati dall'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici che, con determinazione n. 3 del 21 aprile 2004, ha dichiarato di ritenere che «i bandi di gara indetti dall'ANAS si prestano – per come sono indicate e formulate le prestazioni da affidare – a censure di irregolarità in quanto non rispondono ai criteri e alle condizioni precisate e possono configurare affidamenti di incarichi non compatibili con le disposizioni vigenti»;

se i Ministri vigilanti non ritengano opportuno disporre l'avvio di una procedura di verifica e controllo in relazione alle modalità con le quali l'ANAS esercita le proprie funzioni di concedente nei confronti del concessionario Autostrade per l'Italia s.p.a. sia per quel che riguarda le modalità di affidamento da parte di quest'ultima delle attività di proget-

tazione, sia più in generale sulla gestione complessiva della concessione, anche procedendo, qualora ne ravvisassero la necessità, a sollecitare l'intervento degli organi pubblici di controllo e sorveglianza a cominciare dalla Corte dei Conti;

se, inoltre, tenendo conto di quanto sin qui esposto ed in relazione ad ogni eventuale risultanza della verifica che vorranno promuovere, i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno anche approfondire l'esistenza di eventuali condizioni per l'esercizio di un'azione di responsabilità verso gli amministratori e i membri del Collegio sindacale della Società ANAS, oltre che verso i singoli dirigenti di detta Società responsabili del controllo sulla sottoscrizione di incarichi di progettazione stipulati dal concessionario Autostrade per l'Italia in violazione della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici;

alla luce delle considerazioni svolte, se il Governo non ritenga di adottare un pronto e deciso intervento nei confronti dell'ANAS affinché provveda ad imporre al concessionario Società Autostrade e alle sue società controllate il pieno rispetto dei basilari principi di concorrenza, trasparenza e parità di trattamento in materia di appalti pubblici e, comunque, se non ritenga di notificare alla Comunità europea la situazione creata, al fine di valutare la compatibilità dell'attuale regime di attuazione delle concessioni autostradali alla luce della disciplina comunitaria in materia di appalti pubblici e di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87 del Trattato istitutivo della Comunità europea, anche allo scopo di evitare futuri rilievi e sanzioni allo Stato italiano;

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza che, così come accaduto nel 2003, anche per l'anno in corso il concedente ANAS, per favorire l'uso del *telepass*, intenda versare alla società Autostrade per l'Italia la somma di 4,9 milioni di euro affinché venga promossa una campagna di sconti consistente in una riduzione del 10% del pedaggio durante tutti i giorni festivi dei prossimi mesi di luglio e agosto;

come valutino i Ministri in indirizzo la lettera in data 3 marzo 2004, ampiamente riportata dalla stampa, che il cavaliere del lavoro Gilberto Benetton, azionista di Autostrade per l'Italia e presidente di Edizioni Holding s.p.a., ha inviato anche a nome di tutti i dipendenti del suo Gruppo (compresa, evidentemente, Autostrade per l'Italia s.p.a.) al Presidente della Repubblica, ai Presidenti del Senato e della Camera, al Presidente del Consiglio, ai Ministri dell'economia e delle finanze, delle attività produttive e delle infrastrutture e dei trasporti, al Presidente dell'Autorità Antitrust, al Presidente dell'ANAS, lettera nella quale viene espresso «disappunto» per i «condizionamenti operativi e le ingenti perdite economiche» che deriverebbero alla Società Autostrade a causa delle «continue» indagini dell'Autorità garante della concorrenza;

come valutino i Ministri in indirizzo l'affermazione del cavaliere del lavoro Gilberto Benetton secondo la quale l'indebolimento sopra detto della Società Autostrade derivi «dall'estraneità del Gruppo ai poteri mediatici di cui dispongono altri gruppi industriali e dal non aver mai cercato protezione e favori»;

come valutino, infine, il coinvolgimento che oggettivamente consegue alla lettera del 3 marzo 2004 del cavaliere Gilberto Benetton delle più alte cariche dello Stato, a cominciare dal Governo, nell'attività dell'Autorità garante della concorrenza, attività che il nostro ordinamento prevede debba svolgersi nelle più assolute, totali, incondizionate autonomia e indipendenza da qualsiasi altro potere dello Stato;

se i Ministri in indirizzo non ritengano di dover pubblicamente concordare con il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza, che ha definito la lettera del cavaliere Gilberto Benetton una vera e propria «intimidazione nei confronti dell'Autorità» stessa e se non ritengano, di conseguenza, di dover richiamare, e in quali forme, l'azionista di Autostrade per l'Italia ad un più rispettoso esercizio dei doveri comportamentali propri di chi esercita la responsabilità di concessionario di un servizio pubblico;

se i Ministri interrogati abbiano richiesto al concedente ANAS, ovvero se intendano richiederli, di verificare se a seguito delle recenti operazioni sul proprio azionariato conseguenti alla recente OPA e alle altre operazioni societarie connesse e conseguenti, la Società Autostrade per l'Italia posseda tuttora l'adeguata capacità economica e finanziaria che l'ha sempre caratterizzata prima della privatizzazione e che adesso è richiesta come requisito essenziale per l'attribuzione e l'esercizio della concessione, ovvero se tale essenziale requisito oggi non sussista, così da far dipendere il ripristino esclusivamente dall'esito della più volte annunciata prossima emissione di *bond* che recentemente lo stesso amministratore delegato Vito Gamberale ha, non a caso, definito «la maggiore di quest'anno in Europa»;

infine, come valutino i Ministri in indirizzo il succedersi dei vari atti che segnalano l'anomalia dei rapporti ANAS – Autostrade per l'Italia s.p.a., e in particolare: il rifiuto da parte della Corte dei Conti della registrazione della proroga della concessione a causa della mancata selezione del concessionario con gara europea e la successiva registrazione con riserva; la sottoscrizione del IV atto aggiuntivo disposta con decreto-legge per aggirare il parere contrario del CIPE, cui per legge spetterebbe l'approvazione del contenuto delle convenzioni ANAS-Autostrade; gli aumenti tariffari intervenuti in assenza di investimenti, come già denunciato nell'interrogazione 4-06410, presentata in data 18 marzo 2004; gli extra-profitti maturati da Autostrade a causa della sottostima vistosa e reiterata, da parte dell'ANAS, dei volumi di traffico, come da tempo denunciato nella già richiamata interrogazione 4-06410; i contributi di 4,9 milioni di euro versati da ANAS ad Autostrade per favorire nel 2003 l'uso del *telepass* durante i mesi estivi; da ultimo, gli evidenti ulteriori profitti che da anni Autostrade riceve dall'assegnazione di tutte le attività di progettazione a una società controllata;

se giudichino tali fatti ascrivibili meramente ad uno straordinario succedersi di eventi casuali, ovvero se essi siano riconducibili ad incolpevoli o meno errori tecnici e amministrativi dell'ANAS, oppure se siano il risultato dell'efficacia di specifiche azioni di *lobbying* (ovvero di «intimi-

dazione», così come il Presidente dell'Antitrust ha definito questo tipo di atti) messe in atto da parte della Società Autostrade nei confronti del concedente ANAS, sia pure nelle forme ammesse dal nostro ordinamento, ma purtuttavia, considerata la forza industriale del concessionario Autostrade per l'Italia s.p.a. e l'ampiezza della posizione dominante di cui gode, in grado di condizionare consistentemente le decisioni dell'ANAS stessa.

Allegato B

**Tabella allegata all'intervento del sottosegretario Uggè
in risposta all'interrogazione 3-01624**

Aut.da	Intervento	Prov.	Importo autorizz.	Data inizio
A1	Adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello. Tratto La Quercia - Aglio. Galleria di base (lotti 9-10-11) . .	BO-FI	720.026.853,85	24.02.2004
A1	Potenziamento del tratto Bologna - Firenze - Incisa. Tratto Sasso Marconi La Quercia. Lotto 3	BO	215.557.294,74	23.09.2002
A4	Lavori per la realizzazione della 4ª corsia del tratto Milano -Bergamo. Lotto 3 dell'autostrada A4	MI	196.414.490,08	25.05.2005
A1	Lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello - Tratto La Quercia - Aglio - Lotto Mugello - 1° stralcio dell'autostrada A1 (lotto 12 e svincolo Barberino della variante di valico)	FI	190.696.130,61	31.05.2004
A1	Sasso Marconi - La Quercia - Lotto 2 (variante di valico)	FI	186.349.404,24	10.01.2001
A4	Potenziamento del sistema Autostradale e tangenziale di Bologna dell'autostrada A14. Tratto Borgo Panigale - Caselle. Lotti 1-2-3	BO	161.918.739,48	20.01.2005
A1	Lavori di costruzione tratto Firenze Nord - Firenze Sud. Tratta «C» lotti 7, 8	FI	127.192.335,11	15.07.2004
A1	Potenziamento del tratto Bologna - Firenze - Incisa. Tratto Sasso Marconi La Quercia. Lotto 4	BO	118.248.707,26	23.09.2002
A4	Milano Bergamo - 4ª corsia lotto 2º	MI	117.871.213,40	11.06.2004
A1	Ampliamento 3ª corsia Barberino di Mugello - Incisa - Valdarno. Tratta Firenze Nord - Firenze Sud. Lotti 0-II-III	FI	108.539.323,57	30.10.2003
A4	Lavori per la realizzazione della 4ª corsia del tratto Milano - Bergamo. Lotto 1 dell'autostrada A4	MI	105.371.451,78	25.05.2005
A1	Sasso Marconi - La Quercia - Lotto 1 (variante di valico)	BO	94.416.554,60	20.03.2002

In particolare per la tratta da Modena a incisa (km 164 circa) si evidenzia che su n 32 interventi:

- 3 interventi sono ultimati per un valore di 95 meuro;
- 13 interventi sono in corso per un totale di 2.052 meuro;

5 interventi sono in fase di gara/affidamento per un valore di 765 meuro;

2 interventi sono in istruttoria tecnica presso ANAS;

6 interventi sono in fase di approvazione presso altri enti;

3 interventi sono in fase di progettazione.

Per quanto riguarda gli interventi previsti nella quarta convenzione aggiuntiva tra ANAS e società Autostrade per l'Italia si evidenzia che:

sono in corso i lavori della viabilità di accesso al nuovo polo fieristico di Milano e i lavori di ampliamento alla quarta corsia dell'A4 tra Milano e Bergamo;

è in corso di approvazione presso il Ministero dell'ambiente l'intervento relativo alla terza corsia tra Rimini nord e Pedaso;

è stata approvata in linea tecnica da ANAS sia la terza corsia tra Roma nord e il G.R.A. che la terza corsia sull'A9 tra Lainate e Como;

È in fase di istruttoria presso ANAS il progetto preliminare del Passante di Genova.

Manutenzioni ordinarie

La spesa per interventi di manutenzione ordinaria, nel periodo dal 2000 al 2004, ammonta a 1.280 milioni di euro (circa 106 mila euro a km).

Relativamente all'anno 2004 la spesa per manutenzioni ordinarie è stata così suddivisa:

Pavimentazioni	42%
Sicurezza	18,6%
Operazioni invernali	11,5%
Opere d'arte	5,7%
Verde e pulizia	4,2%
Gallerie	1,4%
Altri elementi del corpo stradale	4,4%
Impianti	3,6%
Edifici	5,9%
Forniture e manutenzioni varie	2,7%

On. UGGÈ

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Sen. Forcieri Giovanni Lorenzo

Disposizioni in materia di prestazioni assistenziali dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (3549)

(presentato in data 14/07/2005)

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 3ª Commissione permanente Aff. esteri

in data 14/07/2005 il Senatore Pellicini Piero ha presentato la relazione sul disegno di legge:

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la manutenzione, misura e materializzazione del confine di Stato comune, con Protocollo finale ed Allegati, fatto a Vienna il 17 gennaio 1994 ed il relativo Scambio di lettere integrativo firmato a Roma il 31 ottobre 2000» (3469)

C. 5597 approvato dalla Camera dei Deputati;

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 14/07/2005 la 12ª Commissione permanente Sanità ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per i disegni di legge:

Sen. Tomassini Antonio

«Istituzione della funzione di coordinamento per le professioni infermieristiche ed individuazione di alcuni profili tecnico professionali operanti nella sanità veterinaria» (1645)

Sen. Tomassini Antonio

«Istituzione degli ordini professionali per le professioni della sanità» (1928)

Sen. Bettoni Brandani Monica ed altri

«Modifiche alla legge 10 agosto 2000, n. 251, in materia di professioni sanitarie e di istituzione dei relativi ordini e albi professionali» (2159)

«Disposizioni in materia di professioni sanitarie non mediche e delega al Governo per l'istituzione dei relativi Ordini professionali» (3236)

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) ha approvato il disegno di legge: Deputato Rosato ed altri. – «Concessione di un contributo al Collegio del Mondo Unito dell'Adriatico, con sede in Duino» (3420) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Governo, richieste di parere su documenti

Il Ministro della difesa, con lettera in data 11 luglio 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), della legge 4 ottobre 1988, n. 436, la richiesta di parere parlamentare sul programma pluri-

nale di A/R n. SMD 19/2005 relativo all'acquisizione di sistemi radar controfuoco (n. 524).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è deferita alla 4ª Commissione permanente, che dovrà esprimere il parere entro il 13 agosto 2005.

Il Ministro della giustizia, con lettera in data 8 luglio 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto interministeriale recante ripartizione dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia, relativo a contributi in favore di enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi, per l'anno 2005 (n. 525).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è deferita alla 2ª Commissione permanente, che dovrà esprimere il parere entro il 3 agosto 2005.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro per le politiche comunitarie, con lettera in data 14 luglio 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 5, della legge 23 giugno 2000, n. 178, la richiesta di parere parlamentare sulla designazione del dottor Gerardo Mombelli, quale Amministratore del Centro nazionale di informazione e documentazione europea (n. 153).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è deferita alla 14ª Commissione permanente, che dovrà esprimere il parere entro il 3 agosto 2005.

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 12 luglio 2005, ha inviato – ai sensi dell'articolo 13, comma 6, della legge 30 luglio 1994, n. 474 – la relazione sulle operazioni di cessione delle partecipazioni in società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato svolte nel corso del 2004 (*Doc. XCIX*, n. 6).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5ª, alla 6ª e alla 10ª Commissione permanente.

Interrogazioni

BARATELLA, DONADI. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

alla fine del 2004 nelle carceri del Veneto erano presenti ben 2738 detenuti a fronte di una capienza regolamentare di 1865 posti complessivi: si configurava una situazione al limite di quella ritenuta dallo stesso Ministero come tollerabile;

il rapporto tra il personale di polizia penitenziaria in ruolo ed i detenuti presenti nelle strutture era nel Veneto tra i più critici dell'intero paese (0,56 contro una media nazionale di 0,74);

il decreto ministeriale 8/02/2001 prevede 1866 persone in organico, ma il personale effettivamente amministrato era pari a fine 2004 a 1556 unità; considerate le unità distaccate o assenti per vari motivi si poteva valutare in circa un migliaio gli agenti preposti alla sorveglianza di oltre 2700 detenuti;

questa situazione così carente nel Veneto risulta ancora più difficile a Rovigo, dove i problemi che derivano dalla presenza di un numero di detenuti ben al di sopra della soglia ritenuta tollerabile dal Ministero e dalla situazione fatiscente della struttura si sommano a quelli che derivano da una endemica carenza di personale;

in questo contesto i distacchi di personale presso altre strutture, recentemente intervenuti, rendono assai problematico, per non dire impossibile, il rispetto delle norme vigenti in materia di lavoro ed il rispetto delle norme contrattuali previste per il personale dipendente,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di questa situazione e se non ritenga opportuno intervenire in relazione alle dotazioni di organico previste per le strutture del Veneto e segnatamente per quella di Rovigo;

quali iniziative intenda assumere con tempestività per garantire il rispetto delle norme vigenti in materia di lavoro ed in particolare delle norme contrattuali previste per il personale dipendente.

(3-02209)

VITALI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

la circolare ministeriale n. 58 del 21 giugno 2005 del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca in materia di organici di fatto per l'anno scolastico 2005-2006 dichiara la sostanziale indisponibilità di risorse per qualsiasi tipo di esigenza per le scuole di ogni ordine e grado;

in tutte le principali aree metropolitane del paese, in particolare in quelle del centro-nord e fra queste in quella di Bologna, vi sono consistenti liste di attesa nella scuola dell'infanzia,

il sottosegretario Valentina Aprea in recenti occasioni, come ad esempio la Fiera del Libro e la Fiera Docet 2005, ha fornito assicurazioni circa la volontà del Governo di tutelare le realtà che risultano maggior-

mente sofferenti anche in relazione alle richieste inevase di tempo pieno e di adeguamento degli organici di sostegno;

visto che l'art. 1, comma 130, della legge 311 del 2004 stanziava 110 milioni di euro per 4 tipi di intervento in relazione alla attuazione del Piano programmatico previsto dal comma 3 dell'articolo 1 della legge 53 del 2003 e fra questi venivano indicate proprio l'attuazione degli anticipi e la generalizzazione della scuola d'infanzia;

considerato che:

gli stanziamenti effettuati in organico di diritto a questo scopo sono stati apprezzabili (in tutto 818 posti su scala nazionale) ma del tutto insufficienti per quanto riguarda le regioni centro-settentrionali e le grandi aree metropolitane del centro-sud;

non risulta che siano stati esauriti gli stanziamenti di cui all'art. 1, comma 130, della legge finanziaria 2005,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda riferire con urgenza alle competenti Commissioni di Camera e Senato circa il quadro dettagliato delle tipologie di intervento e la distribuzione per aree geografiche degli stanziamenti già disposti con il fondo previsto dall'art. 1, comma 130, della legge 311 del 2004;

se non intenda riferire altresì circa l'esistenza di stanziamenti residui ancora non destinati su quel fondo;

se non intenda utilizzare gli stanziamenti eventualmente residui su quel fondo per fare fronte alle esigenze impellenti di apertura di nuove scuole dell'infanzia per il prossimo anno scolastico 2005-2006 nelle aree metropolitane del Paese che manifestano la maggiore sofferenza, e tra queste a Bologna.

(3-02210)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

FASOLINO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che la Salernitana sport S.p.a. rischia di non essere iscritta al campionato di calcio di Serie B per i debiti erariali ai fini dell'imposta IRPEF vantati dall'Agenzia delle entrate nei confronti della società stessa;

considerato che la COVISOC ha deciso di escludere la Salernitana, il Perugia, il Torino ed il Messina dalla partecipazione al Campionato 2005-2006;

visto che:

la Salernitana Sport S.p.a. ha già presentato da tempo una richiesta di transazione per dirimere la pendenza fiscale al fine di rateizzare il debito erariale contratto;

l'Agenzia delle entrate territoriali, dopo un'attenta analisi della posizione debitoria, ha accertato la regolarità e la fondatezza della richiesta,

dandone comunicazione all'Agenzia delle entrate centrale, per il definitivo nulla osta;

appare evidente quindi che la COVISOC non avrebbe potuto assolutamente escludere la Salernitana sport S.p.a. dalla partecipazione al campionato senza attendere la definitiva decisione dell'Agenzia delle entrate di Roma,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano al corrente della vicenda di cui in premessa e quali iniziative intendano adottare al fine di evitare che gli organi federali competenti prendano decisioni assolutamente arbitrarie, che impediscano l'iscrizione in serie B della Salernitana S.p.a, compromettendo non solo il regolare svolgimento del campionato di calcio ma creando i presupposti di eventuali manifestazioni, non facilmente contenibili, della tifoseria locale.

(4-09093)

SPECCHIA. – Ai Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e per la tutela del territorio. – Premesso:

che, proprio in questi giorni, è scoppiata la «parentopoli» per l'AQP (Acquedotto pugliese);

che, infatti, sono state fatte nei primi giorni di luglio 31 assunzioni senza alcun tipo di selezione;

che alcune di queste assunzioni riguardano il figlio dell'Assessore ai Lavori pubblici della Regione Puglia e il figlio di un dirigente dell'ufficio gare dello stesso AQP;

che, per la doverosa trasparenza, è necessario conoscere chi siano gli altri fortunati;

che la politica clientelare nelle assunzioni e negli incarichi di consulenza non è certamente un fatto nuovo per l'AQP;

che, infatti, a parte quest'ultima vicenda, basta andare indietro negli anni alle gestioni Pallesi (Commissario straordinario prima e Amministratore unico dopo) e a quelle precedenti per verificare come si sia proceduto allegramente nel conferire incarichi a «esperti» già collaboratori di aziende interessate alla gestione dei depuratori e come siano state operate assunzioni a tempo parziale e a tempo indeterminato, senza alcuna selezione, che hanno visto interessati, ad esempio nelle province di Bari e di Brindisi, parenti stretti di politici, di sindacalisti, di dirigenti dello stesso AQP, ecc.;

che è necessario fare finalmente chiarezza su tutto ciò;

che sarebbe opportuno che anche la Magistratura si interessasse delle vicende innanzi evidenziate,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere, anche presso la regione Puglia e l'AQP, anche per evitare che dell'AQP si parli ancora come di un Ente che dà da bere, ma anche da mangiare a chi magari non ne ha diritto e comunque a discapito di altri.

(4-09094)

BONFIETTI. – *Ai Ministri degli affari esteri e delle attività produttive.* – Premesso che consta all'interrogante che, in occasione di ricevimenti e incontri ufficiali presso le Ambasciate italiane all'estero, viene utilizzato vasellame sicuramente raffinato, ma con ancora visibili i simboli di casa Savoia e della corona;

considerato che l'Italia è una Repubblica dal referendum del 2 giugno 1946,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro degli affari esteri non intenda, di concerto con il Ministro delle attività produttive, far progettare – con una iniziativa pubblicizzata, magari con un concorso pubblico – e realizzare una nuova linea di vasellame che richiami simbolicamente i valori dell'Italia repubblicana. Tale produzione, in dotazione di tutte le Ambasciate, potrebbe costituire l'elemento per una campagna atta a far conoscere i prodotti italiani all'estero.

(4-09095)

MARTONE. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

con decreto ministeriale 15 aprile 2004 fu disposto l'affidamento all'Istituto di ricerche economiche e formative LABOR, quale mandatario dell'A.T.I. «Aramis», dell'appalto di servizi indetto dal Ministero dell'ambiente con bando di gara pubblicato in data 26 gennaio 2004 (gara d'appalto per l'affidamento del servizio di assistenza per la gestione contabile, fiscale e previdenziale del personale facente parte della *task force*, attivata presso l'Amministrazione al fine di potenziare le autorità centrali e regionali, e, in particolare, destinata alla realizzazione del Programma Operativo Nazionale di Assistenza Tecnica e Azioni di Sistema, progetto PON ATAS);

la gara era stata dal Ministero aggiudicata alla A.T.I. «Aramis», della quale LABOR era mandatario, preferita allo studio legale tributario associato Cocco-d'Andria-Lattanzi-Taverna, che aveva partecipato alla gara, classificandosi (con punti 37,1047) nella graduatoria finale a ridosso dell'ATI «Aramis» (punti 39,4267), di cui era mandatario appunto l'Istituto di ricerche economiche e formative «LABOR» ed alla quale il servizio è stato aggiudicato, dopo l'esclusione disposta nei confronti della società A.C.G. Auditing & Consulting Group s.r.l., prima classificata con punti 81,00;

con sentenza n. 01235 del 10.2.2005 della Sezione II-*bis* del T.A.R. del Lazio, sul ricorso n. 5120/2004 proposto dallo studio legale tributario associato Cocco-d'Andria-Lattanzi-Taverna contro il Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio, in persona del Ministro p.t., e contro la Commissione di concorso presso il Ministero, e nei confronti dell'Istituto ricerche economiche e formative LABOR, il Tribunale Amministrativo ha tra l'altro stabilito che:

«l'Istituto LABOR, quale associazione non riconosciuta senza fine di lucro, non avrebbe dovuto essere ammesso alla gara in questione, essendo soggetto non legittimato a concludere un contratto di appalto di

servizi con la Pubblica Amministrazione, in forza dell'individuazione dei «prestatori di servizi» contenuta nella Direttiva Cons. C.E.E. 18 giugno 1992, n. 50 (cfr. Cons. Stato, 23 maggio 2003, n. 2785)» e che «l'Istituto LABOR, a causa della sua natura di associazione non riconosciuta senza scopo di lucro, deve ritenersi privo dell'indispensabile titolo soggettivo per accedere alla contrattazione con l'Amministrazione intimata»;

l'Istituto LABOR, quale soggetto privo della qualità di imprenditore o di libero professionista, non poteva produrre né il certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A. né quello di iscrizione all'albo professionale, come prescritto, a pena di esclusione, dall'art. 5 del Capitolato d'onori, espressamente richiamato dall'art. 14 del bando di gara;

il Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio «avrebbe dovuto decretare l'esclusione dalla gara del raggruppamento temporaneo di imprese denominato «Aramis» del quale l'Istituto LABOR è mandatario»;

la citata sentenza del TAR del Lazio, per le sopra citate motivazioni ha stabilito:

la condanna del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio al risarcimento del danno ingiusto arrecato allo studio ricorrente, attraverso la reintegrazione in forma specifica dello studio ricorrente, «che l'Amministrazione resistente avrà cura di attuare senza indugio, affidando l'esecuzione dell'appalto all'interessato per la residua durata del relativo contratto»;

l'annullamento degli atti impugnati;

l'annullamento, per illegittimità derivata, dello stesso contratto stipulato in data 3 maggio 2004, con cui l'Amministrazione aveva affidato la gestione del servizio in contestazione alla ATI Aramis del quale l'Istituto LABOR è mandatario;

considerato che:

l'Istituto di ricerche economiche e formative LABOR è una recente conoscenza di questo Ministero e nel corso degli ultimi anni tale Istituto – che, come si legge nell'art. 1 dell'atto costitutivo di associazione in data 12 febbraio 2003, è connotato quale associazione senza finalità di lucro, che «è apartitica, apolitica ed ha finalità esclusivamente umanitarie», in quanto è «costituita da persone liberamente associate e desiderose di tradurre in impegno concreto il loro senso morale e civile» – risulta avere sottoscritto una serie di contratti a carattere oneroso con più Direzioni generali del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio, in particolare per attività di consulenza giuridico-fiscale, attività di comunicazione istituzionale ed in tutta una serie di iniziative difficilmente riconducibili all'oggetto dell'atto costitutivo, regolate per di più da compensi altamente onerosi sottoscritti dall'Amministrazione e passati al vaglio degli Uffici competenti, senza che nessuno abbia mai eccepito quanto da ultimo osservato dal TAR circa la mancanza dei presupposti giuridico-fiscali che permettevano allo stesso Istituto LABOR di avere incarichi da parte della amministrazione pubblica;

l'Amministrazione, non tenendo evidentemente in conto la sentenza del TAR del Lazio, sta tranquillamente continuando a sottoscrivere altri contratti con detto Istituto,

si chiede di sapere:

quando, come e in collegamento con chi LABOR si sia originariamente imposta all'attenzione dell'Amministrazione quale possibile contraente dei numerosi contratti in seguito sottoscritti con l'Istituto stesso;

come sia possibile che nessuno abbia mai eccepito, sia presso l'Amministrazione che presso gli Uffici di controllo, che l'Istituto LABOR, quale soggetto privo della qualità di imprenditore o di libero professionista, non poteva produrre né il certificato di iscrizione alla C.C.I.A.A. né quello di iscrizione all'albo professionale;

quante siano state fino ad oggi presso il Ministero le procedure ristrette nelle quali LABOR sia stato preferito ad altri concorrenti;

se la sentenza del TAR sia stata portata a conoscenza di tutte le Direzioni del Ministero e, se ciò non fosse avvenuto, per quali motivi;

quali provvedimenti siano stati presi nei confronti della Commissione di concorso;

quali direttive siano state impartite perché in futuro non abbiano a ripetersi aggiudicazioni di questo tipo;

quali provvedimenti cautelativi intenda eventualmente adottare l'Amministrazione per gli altri contratti ancora in essere con la LABOR ed in svolgimento presso il Ministero;

se risultino all'Amministrazione possibili collegamenti di LABOR con uno o più consulenti già operanti presso il Ministero;

se sia stata mai richiesta la regolare certificazione antimafia;

se sia stato mai regolarmente acquisito agli atti lo statuto dell'associazione per verificare se le attività svolte coincidessero con i fini della associazione;

se risponda al vero che recentemente la Corte dei Conti ha imposto alla Amministrazione la revoca di un ennesimo contratto con la LABOR dell'importo che sfiora di poco il milione di euro e che, a causa di una attivazione anticipata delle attività, disposta dall'Amministrazione indipendentemente dai controlli preventivi di legge, la LABOR abbia svolto le attività previste nel contratto poi revocato;

se risponda al vero che l'Amministrazione sta procedendo comunque con altre modalità al pagamento;

se sia stato portato a conoscenza della Corte dei Conti, nella fase di controllo preventivo dell'atto di impegno, che il contratto milionario in premessa aveva avuto comunque esecuzione anticipata.

(4-09096)

MALABARBA, SALVI. – *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

la facoltà di lingue e letterature straniere dell'Università di Lecce ha soppresso bruscamente l'insegnamento di storia del movimento ope-

raio, tenuto dal prof. Antonio Moscato, cattedra seguita per oltre venti anni da un consistente numero di studenti;

tale decisione sembrerebbe essere stata assunta quando il Preside della facoltà, prof. Antonio Fino, ha appreso che dal 1° novembre 2005 il titolare della cattedra sarebbe stato collocato in posizione «fuori ruolo»;

questa collocazione, estremamente controversa e applicata in maniera diversa da Università a Università, dovrebbe consentire al docente di svolgere varie attività nei tre anni che precedono il pensionamento ma, di fatto, equivale a un pre-pensionamento se il docente rimane senza il corso a cui collegarsi;

il provvedimento, deciso senza consultare o almeno informare l'interessato, è stato adottato dapprima in una riunione di un Consiglio di Dipartimento di comunicazione linguistica interculturale, di cui l'interessato non fa parte, e poi in un Consiglio di facoltà, nel corso di una seduta che non prevedeva tale argomento all'ordine del giorno;

contestualmente veniva attivato l'insegnamento di Diritto privato, che si aggiunge ai numerosi insegnamenti di analogo indirizzo già attivi nella stessa facoltà (Diritto dell'Unione europea, Diritto dei contratti, Legislazione del turismo, *Marketing* internazionale, Economia aziendale e Storia del capitalismo) che, per sua stessa ammissione, il preside della facoltà avrebbe introdotto su sollecitazione della locale associazione degli industriali,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che la decisione di sopprimere la cattedra di Storia del movimento operaio si configuri come un atto discriminatorio nei confronti del prof. Moscato;

quali risulti siano stati i criteri adottati per decretare la soppressione della cattedra e se rispondano, tali criteri, a quelli definiti dalla normativa in vigore.

(4-09097)

