SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Giovedì 14 luglio 2005

843ª e 844ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Avvio 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)**

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 *(Approvato dalla Camera dei deputati).* **(3511)**

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Deputato CIRIELLI ed altri (*I deputati Cirielli, Arrighi e Bellotti hanno ritirato la propria sottoscrizione alla proposta*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1000)

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 *(Approvato dalla Camera dei deputati).* **(3247)**

– 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)**

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

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

4. Disposizioni in materia di contributi e di affidamento di servizi alle associazioni di protezione ambientale *(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). – Relatore* ZAPPACOSTA *(Relazione orale).* **(2949)**

alle ore 16

Interpellanze e interrogazioni *(testi allegati)*

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 – *(Approvato dalla Camera dei deputati).* – *Relatore* PROVERA. *(Seguito)* **(3471)**

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 – *(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).* – *Relatore* PELLICINI. **(3428)**

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. – *Relatore* PROVERA. **(3323)**

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 SULLE CENTRALI TERMOELETTRICHE DI BRINDISI

SPECCHIA. – *Ai Ministri delle attività produttive e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso: (3-01872) (14 dicembre 2004)

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 rigassificatore 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 PONTECAGNANO (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 idro-geologiche 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, sovrapressioni 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 inscritti 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 travolge 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 ecosistema 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 procedimentali 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 evidenziate;

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.

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 mei 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, BAIO 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'esaustiva 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 campetto 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

ZANDA, BRUTTI Paolo, DONATI, CAVALLARO, BATTISTI, DANIELI Franco, BONAVITA, CADDEO, DI GIROLAMO, FLAMMIA, GRUOSSO, LEGNINI, MASCIONI, MONTALBANO, MONTINO, ROTONDO, 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: (2-00699) (14 aprile 2005)

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 irrituale, 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

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

(3-01624)
(*Già* 4-06410)
(20 maggio 2004)

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 extraprofitti 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 gia 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 effettivamente 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

ZANDA, BRUTTI Paolo, DONATI, VISERTA COSTANTINI, VALLONE, MONTINO, BASTIANONI, CASTELLANI, DE ZULUETA, TURRONI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, per le politiche comunitarie e della giustizia*. – Premesso che: (3-01610) (20 maggio 2004)

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 collegamento 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 1º luglio, il nuovo rincaro dei pedaggi nella misura del 2,26%, rincari che poi sin dal 1º 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 associati, 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 1º 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.) assegnando 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 progettazione, 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 creatasi, 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 richiedergli, 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 possegga 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 dipenderne 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 «intimidazione», 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.