SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 139

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 21 al 28 dicembre 2004)

INDICE

BOCO: sull'impianto Enel di Lacco Ameno (4-05771) (risp. DELL'ELCE, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) *Pag.* 8073

CASILLO: sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno (4-07460) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8076

DEMASI: sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-07641) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8081

FABRIS: sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-07533) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8082

FASOLINO: sul settore degli appalti pubblici (4-06421) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8086

FIRRARELLO: sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-07604) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8087

LABELLARTE: sull'Istituto italiano di cultura di Mosca (4-07361) (risp. ANTONIONE, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 8088

LAURO: sul diritto di voto ai cittadini stranieri (4-06759) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 8094

MANZIONE: sulle dichiarazioni rese al quotidiano «Il Mattino» dal presidente di alcune cooperative di parcheggiatori (4-05136) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 8097

MENARDI: sul potenziamento della rete autostradale (4-07059) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) *Pag.* 8100

MUGNAI: sull'esercizio dell'uso civico da parte delle popolazioni dell'Isola d'Elba (4-06994) (risp. D'ALÌ, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 8101

MULAS: sulla rete stradale della Sardegna (4-07349) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8103

PEDRIZZI ed altri: sullo stato giuridico dei professori universitari (4-04060) (risp. BACCINI, *ministro per la funzione pubblica*) 8105

PETERLINI: sulla Ferrovia del Brennero (4-07006) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8107

VALLONE: sull'uccisione di Enzo Baldoni (4-07752) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 8111

VISERTA COSTANTINI: sul raccordo Teramo-Giulianova (4-07073) (risp. MARTINAT, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*) 8112

ZAPPACOSTA: sulla chiusura di alcuni uffici dell'Enel nella città di Sulmona (4-05799) (risp. DELL'ELCE, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*) 8115

TIPOGRAFIA DEL SENATO (350)

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

che un *bunker* del volume di 11.000 metri cubi è stato realizzato dall'Enel in località Fundera, nel comune di Lacco Ameno (Napoli) sull'isola d'Ischia, a seguito di illegittima concessione edilizia;

che la centrale Enel di Lacco Ameno è stata completata ma non ancora attivata;

che tutta l'operazione potrebbe essere stata pianificata per trovare sistemazione alla commessa, n. 404/87 del valore di circa 60 miliardi di vecchie lire, per Cavi Pirelli ad olio fluido contenente PCB (policlorobifenili);

che le suddette sostanze tossico – nocive furono messe al bando dal decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 216, che vietava l'immissione sul mercato e l'uso nel territorio nazionale dei policlorobifenili e policlorotrifenili, nonché gli impianti, apparecchi e fluidi che li contenevano;

che l'Enel, che doveva iniziare le operazioni di smaltimento di fluidi contenenti PCB, a costi elevatissimi (in impianti speciali in Francia), nel 1991 pianificò una struttura coperta, in pieno centro abitato nel comune di Lacco Ameno – dietro l'ospedale, a fianco della locale scuola media –, dove poter contenere il predetto olio fluido con PCB nonché gli impianti, apparecchi e fluidi che li contenevano: due sistemi di trasformazione ad alta tensione (150/30/20/10 KV) e i relativi radiatori di raffreddamento e apposita vasca di raccolta per olio con PCB;

che nel periodo 15 ottobre 1992 – 31 dicembre 1992 con le posacavi G. Verne e S/V «Punta Libeccio» la Poliservizi srl (società domiciliataria per l'operazione della Pirelli Cavi) posava quattro cavi ad olio fluido nella tratta sottomarina di rilevante interesse archeologico da Cuma fino a Lacco Ameno sull'isola d'Ischia: per consentire la posa dei cavi furono tranciate di netto praterie di poseidonie e distrutte con mezzi meccanici scogliere naturali dei fondali marini in perimetrazione S.I.C. IT 8030010;

che l'autorizzazione e concessione demaniale per la posa e il mantenimento dei quattro cavi ad olio fluido risulta essere la n. 113, rilasciata il 14 giugno 1994;

che con istanza in data 19.11.1993 l'Enel richiedeva alla regione Campania l'autorizzazione per un elettrodotto a 150.000 Volt e, con delibera del presidente della giunta regionale n. 3651 dell'11.4.1994, venivano autorizzati l'elettrodotto in cavo sotterraneo e una nuova cabina fuori terra 150/20 KV a Lacco Ameno;

che, con istanza acquisita al protocollo di Lacco Ameno al n. 2217 del 28.05.1995, l'Enel comunicava di adeguare il proprio progetto elaborando una soluzione completamente interrata e una nuova cabina 150/30/20/10 KV;

che con delibera del consiglio comunale di Lacco Ameno n. 46 del 25.11.2002 veniva acquisita la relazione finale della commissione di inchiesta nominata con delibera di giunta comunale n. 233 del 29.12.2000: tale commissione era stata incaricata di verificare la legittimità della concessione edilizia sotto il profilo urbanistico e paesistico e di ogni altro titolo rilasciato per la cosiddetta cabina Enel della Fundera;

che dalla suddetta relazione risultò che la concessione edilizia n. 1810 del 5/11/1996 era stata rilasciata in maniera illegittima, in violazione e contrasto con la normativa paesistica e urbanistica vigente, e alla luce di quanto recepito il consiglio comunale determinava di procedere e di porre in essere tutti gli atti consequenziali, tra i quali quello dell'annullamento, in regime di autotutela, della suddetta concessione edilizia;

considerato:

che si deve porre attenzione in merito all'utilizzo di un liquido della famiglia dei PCB, denominato commercialmente askarel;

che l'attuale quadro legislativo considera «askarel» anche un liquido dielettrico che contenga, anche in proporzioni ridotte, questo prodotto;

che la stabilità del suddetto liquido ne implica la bioaccumulabilità, ossia la resistenza al tempo: di conseguenza le numerose tracce di askarel, disperso nell'ambiente o nelle discariche, possono durare illimitatamente e accumularsi, fino a interessare la catena alimentare;

che in una struttura coperta il PCB portato ad alte temperature (nei due sistemi di trasformazione ad alta tensione, 150.000 Volt, di Lacco Ameno si potrebbero raggiungere elevate temperature) perde la sua stabilità e si converte per pirolisi in diossina, gas tossico la cui pericolosità è ampiamente accertata;

che la struttura di Lacco Ameno è ritenuta, tra l'altro, dal Ministero dell'interno «obbiettivo sensibile per l'emergenza terrorismo in atto», come risulta dall'allegato 3 alla relazione Arpac del 14/3/2002;

che la recente brillante operazione della Procura di Napoli e dei NOE ha evidenziato l'enorme interesse delle ecomafie per lo smaltimento di materiale tossico nocivo;

che l'Enel dal giugno 2000 tiene bloccato l'impianto di Lacco Ameno, nonostante un investimento, secondo quanto consta all'interrogante, di oltre 100 miliardi di vecchie lire, e che è possibile ipotizzare che il motivo del blocco sia proprio evitare di bonificare l'area dall'olio fluido contenente PCB, i cui costi di smaltimento sarebbero probabilmente superiori all'investimento stesso,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano indispensabile e urgente accertare la situazione dell'impianto Enel di Lacco Ameno e prendere i conseguenti provvedimenti;

come intendano intervenire perché sia effettuata la bonifica dell'area.

(4-05771)

(10 dicembre 2003)

RISPOSTA. – Si fa riferimento all'interrogazione parlamentare in questione e si premette quanto, tra l'altro, comunicato dalla Prefettura di Napoli al Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio.

Secondo la suddetta nota, la cabina Enel sita in località Fundera del comune di Lacco Ameno (Napoli) è stata realizzata previa autorizzazione ai fini ambientali determinata con decreto ministeriale del Ministero per i beni culturali e ambientali in data 17 aprile 1996, nonché previo rilascio di concessione edilizia in data 5 novembre 1996 del commissario *ad acta* nominato dall'Amministrazione provinciale di Napoli. Tale rilascio avviene sul presupposto che, scaduto il vincolo imposto dal Piano regolatore generale del 1973 ai sensi della legge n. 1187 del 1968 per non essersi il comune dotato in tempo utile di piano particolareggiato o di altro strumento attuativo, l'intervento è da considerarsi ricadente nella cosiddetta «zona bianca» la cui edificabilità, disciplinata dall'articolo 4 della legge n. 10 del 1977 e dall'articolo 4 della legge n. 17 del 1987, include anche l'opera di cui trattasi.

Le prescrizioni imposte dal suddetto provvedimento comprendono l'esecuzione dell'opera entro terra tanto da rendere necessario lo sbancamento di circa 20.000 metri cubi di terreno.

Occorre, ancora, evidenziare che le isole di Ischia e Procida sono attualmente alimentate da 5 scavi a 30 kV, provenienti dalla cabina primaria Foce Vecchia situata sulla terraferma nel comune di Bacoli. Tale alimentazione non garantisce in modo affidabile il servizio di fornitura di energia elettrica a causa della vetustà di alcuni dei cavi e per l'impossibilità, in caso di guasto, di sostituirla con altra alimentazione. L'eventuale guasto dell'impianto di Foce Vecchia comporterebbe, quindi, la totale disalimentazione per lungo tempo delle isole di Ischia e Procida anche in considerazione del fatto che tali isole non dispongono di significative fonti di produzione di energia elettrica.

Al fine di risolvere tali criticità e far fronte al progressivo incremento dei carichi elettrici l'Enel ha pianificato e realizzato, nel comune di Lacco Ameno, una nuova cabina primaria a 150 kV, alimentata dalla terraferma da fonte indipendente rispetto a quella esistente di Foce Vecchia. La costruzione di tale cabina e della relativa linea di alimentazione è stata autorizzata nell'aprile del 1994 con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania. Tale decreto ha sancito il carattere di pubblico interesse e di pubblica utilità dell'opera. La relativa concessione edilizia è stata rilasciata il 5 novembre 1996. Il TAR della Campania ha affermato la legittimità di tale concessione nel 1997.

La cabina, dalle notizie fornite dall'Enel, in considerazione della rilevanza paesaggistica del sito, è stata progettata con l'obiettivo di ridurre

al minimo l'impatto sul territorio e garantire la piena compatibilità con il contesto ambientale circostante. A tale scopo la cabina è stata interrata. Il solaio di copertura della cabina, situato al livello del piano di campagna, è stato, inoltre, ricoperto con terreno vegetale inerbito e piantumato, ripristinando così lo stato preesistente dei luoghi.

La linea di alimentazione della cabina primaria realizzata è costituita da 4 cavi unipolari a 150 kV, isolati con carta impregnata di olio fluido provenienti dalla cabina primaria di Cuma. La lunghezza del collegamento è di circa 23 chilometri. L'isolamento dei cavi dei trasformatori è garantito da oli isolanti sintetici nei quali, secondo quanto comunicato dalla stessa Enel e recepito in una nota del 3 marzo 2004, dal Direttore dell'ARPAC, la presenza di PCB risulta essere al di sotto dei limiti minimi previsti dalla normativa vigente (decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 216, e decreto ministeriale 29 luglio 1994).

L'impianto è pertanto, secondo le notizie fornite da Enel, da tempo completo in tutte le sue parti e pronto per entrare in servizio nel rispetto delle norme vigenti. Il sindaco di Lacco Ameno, con ordinanza del 1º agosto 2000, ha tuttavia ritenuto di fermare l'attivazione dell'impianto a causa di possibili rischi derivanti dalla presenza di valori di induzione magnetica superiori a 0,2 microtesla.

Al riguardo, si deve ricordare che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003 definisce per la tutela della salute della popolazione nei confronti degli elettrodotti che generano campi elettrici e magnetici con frequenza di 50 Hz valori ben più elevati: rispettivamente 100 microtesla come limite di esposizione, 10 microtesla come valore di attenzione da rispettare nelle aree gioco dei bambini ed in ambienti scolastici ed, infine, 3 microtesla come obiettivo di qualità per i nuovi elettrodotti.

Risulta inoltre che, sempre nel corso del 2000, il comune di Lacco Ameno abbia disposto un ordine di abbattimento della cabina per difformità della stessa rispetto alla concessione edilizia.

L'Enel ha comunicato di aver impugnato tutte le ordinanze emesse del sindaco di Lacco Ameno ottenendone la sospensione sia in primo grado che in appello.

Si ritiene, pertanto, che la complicata vicenda non potrà che essere risolta nella sede giudiziaria; al riguardo, si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
DELL'ELCE

(20 dicembre 2004)

CASILLO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

che alcuni organi di stampa hanno denunciato i gravi disagi che devono subire gli utenti dell'autostrada Napoli–Pompei–Salerno, meglio

conosciuta come SAM (Società Autostrade Meridionali), in relazione alle difficoltà di immissione e di uscita dalla stessa autostrada, dovute ad un servizio carente ed approssimativo («Cronache di Napoli» del 3/9/2004);

che la stessa società esige per tratte anche minime un pagamento del pedaggio di euro 1,40, pari a 2.711 delle vecchie lire;

che la SAM, a fronte del piano di ammodernamento delle strutture (che dovrebbe essere svolto in autofinanziamento secondo la convenzione con l'ANAS), usufruisce di sostanziosi contributi pubblici;

che la SAM è una società del Gruppo Autostrade per l'Italia, quotata in borsa con un bilancio annuo molto positivo,

l'interrogante chiede di sapere:

in quale misura ed a che titolo siano stati erogati i notevoli contributi economici pubblici alla SAM, di cui la Regione Campania tramite l'assessorato ai trasporti è stato ente erogatore;

in che misura sia giustificata l'attuale tariffa di euro 1,40 se, nonostante gli ammodernamenti effettuati con i contributi pubblici, continuano ad esistere i disagi denunciati dalla stampa a fronte di un pedaggio quadruplicato nel giro di alcuni anni e di utili per decine di milioni di euro realizzati nello stesso periodo;

come mai, nonostante i discutibili risultati circa la sicurezza (la SAM risulta essere da anni una delle autostrade più pericolose d'Italia secondo le statistiche dell'ACI) e i notevoli disagi all'utenza, Autostrade per l'Italia – in qualità di azionista di maggioranza – abbia imposto i dirigenti di SAM (Amministratore delegato, direttore tecnico, direttore amministrativo e direttore delle politiche del lavoro) anche nell'altra società campana del Gruppo, Tangenziale di Napoli S.p.A., titolare di una diversa concessione ANAS per la gestione dell'autostrada napoletana;

quali siano i motivi per cui alla gestione degli appalti, nonostante in SAM esista un ufficio ed una direzione preposta, sia stato chiamato il geometra Pierluigi Martelli, ex dipendente di Autostrade e pensionato da anni, al quale, sotto forma di lauta consulenza, sono state affidate la cura e la conduzione delle gare per individuare le imprese chiamate a svolgere i citati lavori per cifre di notevolissimo interesse;

quali siano i motivi per cui detta consulenza è stata anch'essa trasferita in Tangenziale di Napoli S.p.A.;

se, alla luce di quanto su esposto, non sia opportuno disporre un controllo tramite gli enti preposti al fine di garantire i risparmiatori – considerata la quotazione in borsa di SAM e della Capogruppo «Autostrade per l'Italia» – circa l'utilizzo reale delle risorse e la verifica sulle spese di gestione, affinché non sussistano dubbi sulla consistenza della società e sugli obiettivi di una fusione sostanziale ma non formale con Tangenziale di Napoli, società quest'ultima non quotata in borsa.

(4-07460)

(13 ottobre 2004)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS Spa, interessata al riguardo, ha fornito i seguenti elementi di risposta.

Le autostrade che interessano il territorio napoletano sono l'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno di 51,6 chilometri e la Tangenziale di Napoli di 20,2 chilometri, rispettivamente in concessione alle società Autostrade Meridionali Spa (SAM) e Tangenziale di Napoli Spa, ambedue del gruppo Autostrade per l'Italia.

Gli atti disciplinanti dette concessioni sono le convenzioni stipulate con l'ANAS di cui fanno parte integrante i piani finanziari. Con tali atti sono regolati i rapporti tra le parti e stabiliti i piani di investimento, in particolare, legati alla sicurezza delle arterie nonchè le modalità del relativo rientro.

La società stradale rende noto che con le ultime convenzioni di concessione, revisionate ai sensi dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, oltre ai programmi di adeguamento delle infrastrutture, sono stati anche previsti, come nel resto della rete autostradale, recuperi di produttività da parte dei concessionari anche attraverso l'implementazione dei sistemi automatici per l'esazione del pedaggio.

L'obiettivo è quello di perseguire migliori risultati per livello di servizio reso all'utenza, ottimizzando le risorse disponibili.

In tale contesto, ambedue le predette società hanno avviato un programma di riorganizzazione interna tendente alla valorizzazione di professionalità esistenti.

Inoltre, escludendo tagli di personale, è prevista la riqualificazione e la ricollocazione di parte del personale stesso eventualmente disponibile a seguito dell'ammodernamento dei sistemi di esazione dei pedaggi con il suo inserimento in quella parte di attività gestionale che si occupa del miglioramento del servizio, della sicurezza e dell'assistenza all'utenza.

Le figure professionali inserite nelle predette attività sono costituite da tecnici specializzati, ausiliari del traffico ed altro. Accedere a tali qualifiche da parte del personale riconvertito rappresenta sicuramente un'opportunità per il miglioramento dei livelli rispetto a quelli delle precedenti mansioni.

Pertanto, l'ANAS ritiene che dal programma di riordino delle strutture interne delle suddette società concessionarie si otterrà un generale accrescimento di potenzialità con effetti di maggiore efficienza a beneficio dell'utenza e del territorio.

La società stradale informa che con la stipula della convenzione ANAS/SAM, intervenuta l'11 ottobre 1999 con efficacia dal 28 aprile 2000, è stato varato il piano di completo ammodernamento dell'autostrada Napoli-Pompei-Salerno, che prevede interventi strutturali per 300 milioni di euro; in tal modo la capacità dell'arteria verrà sostanzialmente modificata con la creazione della terza corsia di emergenza tra Napoli e Scafati, l'adeguamento degli svincoli e la costruzione di nuovi.

I lavori previsti dal piano degli investimenti sono stati avviati ed attualmente risultano aperti quattro cantieri per la costruzione della terza corsia nei seguenti tratti:

1) tratto S. Giorgio a Cremano-Portici-Ercolano;
2) tratto Ercolano-Torre del Greco;
3) tratto Torre Annunziata nord-Torre Annunziata sud;
4) tratto Torre Annunziata sud-Pompei-Castellammare.

Gli ulteriori ultimi due lotti (1 - nuovo svincolo di Angri, 2 - tratto di ampliamento a tre corsie Torre del Greco-Torre Annunziata nord), i cui progetti sono stati già approvati, saranno messi in gara entro la prossima primavera.

L'ANAS fa presente che alcuni interventi, previsti dal piano di ammodernamento dell'infrastruttura, essendo stati riconosciuti prioritari hanno avuto inizio fin dal 1995, prima del rinnovo della predetta convenzione. Essi sono:

1) nuovo svincolo da Torre Annunziata nord;
2) barriera e nuovo svincolo di Nocera inferiore;
3) nuovo svincolo di Torre del Greco;
4) adeguamento dello svincolo di Cava dei Tirreni.

L'urgenza riconosciuta per la realizzazione di tali ultimi interventi è valsa ad ottenere cofinanziamento da parte della Comunità europea pari a 22,5 milioni di euro per l'anno 2000.

Il suddetto finanziamento europeo, naturalmente, è stato portato in detrazione dei costi di investimento inseriti nel piano finanziario della concessionaria – allegato alla convenzione del 1999 – con corrispondente diminuzione delle esigenze finanziarie del piano stesso, coperte dall'adeguamento tariffario previsto.

Pertanto, l'effetto positivo di tale finanziamento si è riversato sull'utenza con contenimento delle tariffe.

L'attuale tariffa di euro 1,40 per tratti anche brevi di percorrenze, sottolinea l'ANAS, deriva dal fatto che nel sistema di pedaggiamento di tipo «aperto» le percorrenze sono attribuite convenzionalmente, in dipendenza della mancata possibilità di rilevare le stesse ad ogni uscita in assenza di specifici presidi (caselli o barriere).

Ciò può comportare che per taluni brevi tratti il pedaggio risulti leggermente penalizzante, mentre per tratti più lunghi, che peraltro sono la maggioranza, l'attribuzione chilometrica e, quindi, il pedaggio è notevolmente conveniente.

Al riguardo, la società stradale precisa che l'introduzione di un diverso sistema di rilevazione non appare compatibile con l'intero assetto: ciò per gli elevati costi di esazione che si determinerebbero se le uscite fossero tutte controllate, con il conseguente aggravio delle tariffe ed i notevoli intralci che ne deriverebbero per il traffico tramutandosi in danno all'utenza.

Gli adeguamenti tariffari, previsti dai nuovi strumenti convenzionali, sono stati accordati sulla base dell'applicazione della formula del *price-cap*, la quale tiene conto degli investimenti, del recupero di produttività nonchè della qualità del servizio.

Nel caso specifico della società Autostrade Meridionali, gli incrementi autorizzati nel corso degli ultimi anni risentono della necessità di creare risorse a fronte degli ingenti investimenti previsti. Comunque l'entità di tali incrementi risulta senz'altro modesta rispetto al valore dei nuovi interventi.

La percentuale di incremento registrata dal 2000 ad oggi sulle tariffe unitarie della predetta autostrada per la classe A (autovetture) è pari al 42,06 per cento, mentre la percentuale di incremento sul pedaggio finale per la stessa classe è pari al 50,60 per cento.

L'ANAS riferisce che le tariffe unitarie chilometriche applicate sulla autostrada Napoli-Salerno sono in linea con la media della rete italiana e risultano addirittura inferiori se rapportate alle tariffe unitarie applicate da altre società concessionarie autostradali in sistemi aperti.

Relativamente ai finanziamenti pubblici alla società Autostrade Meridionali ed alla Tangenziale di Napoli, l'ANAS ha riferito che tutti i contributi erogati ad ogni società devono obbligatoriamente essere registrati nelle scritture contabili e trovare evidenza nei bilanci d'esercizio conformemente ai princìpi contabili adottati. Contabilmente, i contributi pubblici sono portati in riduzione del valore dei cespiti devolvibili, indicati nell'attivo dello stato patrimoniale, ed indicati in apposito prospetto della nota integrativa al bilancio.

Per quanto attiene alla sicurezza di percorribilità della viabilità in questione, l'ANAS rende noto che i dati sull'andamento dell'incidentalità rilevata nel corso dell'anno 2003 denotano solo lievi variazioni rispetto all'anno precedente. Il numero dei sinistri è passato da 535 nel 2002 a 539, il numero dei feriti si è invece ridotto, scendendo da 320 a 315, ed il numero dei decessi è salito da 7 a 8.

Il tasso globale di incidentalità, che deriva dal rapporto tra numero di sinistri su 100 milioni di chilometri percorsi, consente la misurazione oggettiva del livello di sicurezza dell'autostrada. Per i tratti gestiti dalla società Autostrade Meridionali tale tasso, relativo all'anno 2003, risulta pari a 35,23. Tale valore risulta inferiore alla media ricavata sull'intera rete autostradale italiana. Se invece si rapporta il numero di incidenti alla estensione della tratta in gestione (51 chilometri) si ricava un dato di sinistrosità fuorviante in quanto influenzato del maggiore livello di traffico che contraddistingue la rete di società Autostrade Meridionali rispetto alle altre tratte autostradali nazionali.

Per quanto riguarda la gestione delle gare e degli appalti in ambedue le società in argomento, l'ANAS informa che l'organizzazione e le modalità di svolgimento delle attività operative, ivi incluse quelle connesse all'espletamento delle procedure per l'affidamento di lavori, forniture e servizi, sono rimesse alla discrezionalità degli amministratori. Questi ultimi, sulla base di obiettivi improntati alla produttività, efficienza, trasparenza

ed imparzialità delle procedure, possono decidere di ricorrere a professionalità esterne. Tale ipotesi risulta espressamente prevista dalla normativa di riferimento la quale, peraltro, impone il possesso di specifici requisiti soggettivi dei membri delle commissioni di gara.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

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

la stampa di questi giorni, con riferimento ai lavori sulla autostrada Salerno-Reggio Calabria, attribuisce all'ANAS la dichiarazione secondo la quale, contrariamente a quanto dalla stessa affermato, «l'autostrada Salerno – Reggio Calabria sarà pronta entro il 2008, sempre che il Governo mantenga i suoi impegni in termini di finanziamento dell'opera, come stabilito dal CIPE»;

la dichiarazione, se veritiera, già di per sé imprudente, interviene in un momento particolare, a ridosso della legge finanziaria, che le minoranze hanno già definito poco attenta alle necessità del Meridione, e fa riferimento ad una grande opera che abbiamo ereditato da una gestione non certo commendevole alla quale l'ANAS (anche se prima maniera) ha contribuito;

secondo il parere dell'interrogante, in queste condizioni la pratica dello scarico di responsabilità favorisce la detrazione e non serve la verità;

l'inopportuna affermazione dell'ANAS, in quanto vera, si riferisce ad uno studio sullo stato dei cantieri lungo la suddetta autostrada, le loro prospettive e le ripercussioni sulla economia meridionale. Da tale indagine emergerebbe che:

il costo medio per chilometro aumenterebbe del 400% e sarebbe destinato a crescere per effetto dei subappalti;

appalti e subappalti saranno destinati ad aumentare per effetto del sistema del *general contractor* che, di fatto, produce un processo di deresponsabilizzazione che permetterà l'affidamento in subappalto del 70-80% del lavoro appaltato;

la spesa media per chilometro di autostrada, che con la normativa precedente si attestava a euro 5807,67, salirebbe ora, con gli affidamenti al contraente generale, intorno agli euro 23323,70, con un incremento del costo per chilometro di circa euro 17.000;

i chilometri effettivamente realizzati in sette anni sarebbero solamente 49;

i chilometri appaltati al 31.5.04 sarebbero 265 su 433 complessivi,

si chiede di sapere:

se rientri fra gli intendimenti del Ministro in indirizzo smentire recisamente l'ANAS, sempre ammessa la veridicità della frase attribuitale, ovvero se, decidendo di smentire e ammettendo le conclusioni cui lo stu-

dio Fillea-CGIL è pervenuto, il Ministro non ritenga necessario indicare cause e rimedi che possano essere affidati ai finanziamenti ma che, probabilmente, non dipendono solamente da essi.

(4-07641)

(9 novembre 2004)

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

che il tratto autostradale A3 Salerno-Reggio Calabria è stato inaugurato nel 1973, dopo lo svolgimento di ben 11 anni di lavori di costruzione;

che la A3 consta complessivamente di 73 gallerie, 235 viadotti alti fino a 250 metri e 23 aree di servizio;

che dopo il 1973 la A3 è stata soggetta a continui lavori di ammodernamento, la maggior parte dei quali tuttora in corso;

che la A3 copre una lunghezza pari a 443 chilometri, che verranno ridotti a 430 chilometri al termine dei lavori di ammodernamento;

che la A3 presenta un tratto a tre corsie solamente nei primi 53 chilometri, precisamente nel tratto Salerno-Sicignano;

che al momento la A3 non è soggetta al pagamento di alcun pedaggio;

considerato:

che i continui lavori sono causa di rallentamenti e code chilometriche, che si intensificano maggiormente nel periodo estivo;

che i frequenti restringimenti ad una corsia e la presenza di automezzi di grandi dimensioni provocano di regola il blocco della circolazione;

che i limiti di velocità previsti in alcuni tratti della A3 sono spesso causa di tamponamenti, tanto che in numerosissimi casi i veicoli sono costretti ad uscire forzatamente dall'autostrada per «alleggerire» il traffico;

che, risultando la corsia d'emergenza perennemente occupata dalle auto, i mezzi di soccorso non riescono a transitare agevolmente;

che il termine dei lavori di adeguamento del tratto autostradale A3 (Salerno-Reggio Calabria), previsto inizialmente per il 2006, è stato spostato alla fine del 2008;

che ben 143 chilometri del tratto autostradale A3 devono essere ancora dati in appalto alle imprese che si preoccuperanno di procedere ai lavori di adeguamento;

che a partire dal 2007 potrebbe essere introdotto il pedaggio su circa 4.200 chilometri di strade, dei 20.580 gestiti dall'ANAS, con caratteristiche molto vicine alle autostrade e percorse ogni giorno da un flusso di 20.000 veicoli;

che la proposta del ministro Lunardi, inserita nel Documento di programmazione economico-finanziaria, stima in 1,1 miliardi di euro il potenziale incasso;

che le notizie diffuse sul tratto autostradale in questione da Onda Verde, il notiziario coordinato dai Ministeri delle infrastrutture e dell'interno (in onda sulle reti Rai e Isoradio), risultano spesso imprecise e fuorvianti,

si chiede di sapere:

quando termineranno i lavori di adeguamento del tratto autostradale A3 (Salerno-Reggio Calabria);

se tali lavori termineranno entro il 2008 e, nel caso, come si ritenga possibile rispettare detta scadenza, considerato che 143 chilometri della A3 devono essere ancora dati in appalto;

quali provvedimenti saranno assunti al riguardo;

quando il tratto autostradale in questione dovrà essere soggetto al pagamento di un pedaggio e come sarà tutelata la posizione degli utenti;

come siano assicurate l'attendibilità e la tempestività delle informazioni relative al traffico e alla sicurezza stradale fornite dal notiziario Onda Verde;

per quali motivi ad oggi il Governo non sia ancora riuscito a regolamentare in via definitiva il settore dell'informazione relativa al traffico e alla sicurezza stradale, individuando un unico soggetto che sia in grado di garantire la serietà delle informazioni in materia e la loro diffusione.

(4-07533)

(26 ottobre 2004)

RISPOSTA. (*) – In riferimento ai quesiti posti con le interrogazioni parlamentari indicate in oggetto, l'ANAS SpA, interessata al riguardo, ha fatto presente che negli ultimi anni da parte della società medesima è stata impressa, attraverso una riorganizzazione e razionalizzazione degli investimenti, una decisa accelerazione al progetto di adeguamento ed ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, agevolato dalle innovazioni normative introdotte dalla legge obiettivo.

Per raggiungere tale risultato uno dei criteri adottati è stata la riprogrammazione del lavori e l'accorpamento degli stessi in maxilotti.

La società stradale informa che allo stato attuale i maxilotti sono sette, dei quali i seguenti sono già affidati a contraente generale:

Macrolotto n. 1 – dal chilometro 53+800 (svincolo di Sicignano degli Alburni incluso) al chilometro 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso) – in data 17 ottobre 2003 è avvenuta la consegna dei lavori alla società aggiudicatari CMC s.c.r.l. di Ravenna per l'importo netto di 445 milioni di euro. La data contrattuale di fine lavori è fissata per il 17 ottobre 2006. Dopo le attività propedeutiche, quali espropri, bonifiche belliche, eliminazione di interferenze, autorizzazione antimafia, eccetera, i cantieri di lavoro sono stati avviati nel marzo 2004. A seguito della Direttiva del ministro Lunardi, finalizzata a garantire un più elevato livello di

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

sicurezza della circolazione sulle tratte della Salerno-Reggio Calabria interessate dai lavori, l'ANAS ha sospeso, solo nei tratti in sede, i lavori di ammodernamento nel periodo dal 22 luglio al 6 settembre 2004. I lavori sono pari a circa 20 milioni di euro ed è in fase di emissione il 1° stato avanzamento lavori.

Macrolotto n. 5 – dal chilometro 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km. 423+300 (svincolo di Scilla escluso) – in data 12 luglio 2004 è avvenuta la consegna dei lavori all'associazione temporanea di imprese Impregilo S.p.A. e Società Italiana Condotte per l'importo complessivo di 754,30 milioni di euro. La data contrattuale di fine lavori è fissata per l'11 aprile 2008.

Il Macrolotto n. 6 – dal chilometro 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al chilometro 442+920 (svincolo di Reggio Calabria) è in fase di affidamento. L'aggiudicazione è prevista entro il corrente anno.

Inoltre, l'ANAS rende noto che i Macrolotti con progettazione ultimata sono i seguenti:

Macrolotto n. 2 – comprende 5 lotti e riguarda un tratto di 31 chilometri, dal chilometro 108+000 (svincolo di Padula-Buonabitacolo escluso) al chilometro 139+000 (svincolo di Lauria nord escluso) – Il Consiglio di Amministrazione della società, nella seduta del 27 luglio scorso, ha approvato il progetto definitivo. È stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento a contraente generale.

Macrolotto n. 4b – dal chilometro 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al chilometro 304+200 (svincolo di Falerna incluso) – Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS nello scorso mese di giugno ed il 27 luglio anche il bando di gara ha ottenuto l'approvazione. Allo stato attuale sono già state inviate le lettere di invito ai contraenti individuati.

Infine, la società stradale riferisce che per i seguenti macrolotti è prevista l'approvazione entro il corrente anno:

Macrolotto n. 3 – dal chilometro 139+000 (svincolo di Lauria nord) al chilometro 206+500 (svincolo di Tarsia escluso).

Macrolotto n. 4a – dal chilometro 259+700 (svincolo di Cosenza escluso) al chilometro 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso).

L'ANAS prevede, quindi, che in base all'attuale situazione degli appalti l'autostrada A3 sarà completata tra il 2008 ed il 2009.

In ordine alla sicurezza stradale lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'ANAS ha messo in atto, per lo scorso periodo estivo, un piano mirato alla drastica riduzione del numero di cantieri interferenti con la sede autostradale, al fine di rendere massima la fruibilità della stessa nei tratti in cui sono presenti i lavori di ammodernamento.

Detto piano ha previsto la rimozione dei cantieri e la messa a disposizione di due corsie di marcia per 320 chilometri dell'autostrada, da Sa-

lerno a Lamezia Terme, nonchè una riduzione di quasi il 50 per cento dei cantieri nel tratto da Lamezia Terme a Reggio Calabria.

Sono stati, inoltre, aperti al traffico altri 11 chilometri di autostrada ammodernata: un tratto a Pontecagnano di 1,8 chilometri, un tratto tra Contursi e Campagna di 8 chilometri e la Galleria di Serra Spiga in prossimità dell'uscita autostradale di Cosenza, che era uno dei punti critici per la viabilità dell'intera autostrada.

In termini di sicurezza, la società stradale precisa che sono state messe in atto una serie di azioni mirate ad aumentare il livello di controllo dell'intera tratta autostradale, consistenti principalmente nel potenziamento dei servizi di assistenza e di informazione agli utenti attraverso l'impiego di operatori attivi 24 ore e di mezzi operativi, punti di informazione o di pronto intervento, e un numero verde.

In relazione all'individuazione di percorsi alternativi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria e più in generale per una migliore gestione del traffico, sono stati siglati una serie di accordi con la Polstrada, con le Prefetture, con gli organi locali e, per quanto riguarda l'assistenza agli utenti, con il Dipartimento della protezione civile.

In particolare l'accordo tra l'ANAS e la Polizia stradale ha previsto, tra l'altro, la creazione della Sala Operativa ANAS – Polstrada attrezzata con 23 telecamere fisse poste lungo tutto il percorso autostradale, la quale, in diretto collegamento con i Centri Operativi Autostradali, provvede alla diretta gestione delle informazioni sul traffico da diffondere attraverso i canali deputati (CISS, Isoradio, eccetera).

Si rappresenta, infine, che la rilevata scarsa velocità di esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria era conseguente, in effetti, dell'impostazione data dai precedenti Governi per cui l'ANAS aveva suddiviso i lavori in ben settantasette lotti affidati tutti a progettisti diversi ed appaltati con interminabile stillicidio di procedure.

Questo Governo ha invece provveduto ad inserire l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel programma della «legge obiettivo», ha istituito la figura del contraente generale ed ha indotto l'ANAS a suddividere tutti i lavori in macrolotti.

Analogamente, e con il sistema dei macrolotti, si sta procedendo alla realizzazione della strada statale n. 106 «Jonica» nonché dell'itinerario Catania-Siracusa.

Non sono quindi attualmente riscontrabili lentezze, bensì accelerazioni nella realizzazione delle più importanti infrastrutture del Mezzogiorno da parte del Governo e dell'ANAS che ha, per quanto di competenza, notevolmente incrementato la propria capacità di spesa.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(20 dicembre 2004)

FASOLINO. – *Al Ministro delle attività produttive*. – Premesso che:

in questi ultimi mesi il settore degli appalti pubblici vive un momento di crisi a causa dell'improvviso aumento dei prezzi di acquisto di alcune materie prime;

molte imprese costruttrici hanno segnalato che i prezzi di alcuni materiali utilizzati per la realizzazione di opere hanno subito dei notevoli incrementi;

nello specifico detti aumenti hanno riguardato in particolar modo il ferro, il cui prezzo è rincarato di oltre il 30%, con la previsione di un eventuale ulteriore rincaro pari al 20%;

tale situazione è determinata non solo dalla carenza di materie prime, ma anche dalla riduzione della produzione degli altoforni;

ulteriore problema è rappresentato dal mercato cinese, che continua a sottrarre quote di produzione e materie prime ai mercati europei;

a ciò si deve aggiungere il problema dell'aumento dei prodotti petroliferi e del carbone, nonché gli effetti che a breve produrrà il nuovo contratto collettivo nazionale degli edili, ove è previsto un rincaro medio del costo della manodopera di circa l'8%;

considerato che:

tali aumenti, che risultano del tutto anomali rispetto al tasso di inflazione, stanno determinando un notevole squilibrio nei rapporti contrattuali in essere, tra costi e corrispettivi per cui, di fatto, molte imprese non sono più in grado di garantire l'avanzamento dei lavori;

il meccanismo del massimo ribasso che regola il mercato degli appalti pubblici e che porta nei fatti a prezzi scarsamente remunerativi per le imprese, a ritardi nell'esecuzione dei lavori e all'attivazione del contenzioso anche in sede giudiziaria;

in passato a tali esigenze soccorreva la disciplina della «revisione prezzi», che aveva lo scopo di ristabilire l'equilibrio costi-ricavi di appalto attraverso l'adeguamento del prezzo contrattuale all'aumento del costo della manodopera, dei materiali e dei noli;

il sistema revisionale, una volta abolito, è stato contemporaneamente sostituito dal cosiddetto «prezzo chiuso» (legge n. 109/94, art. 26, commi 3 e 4), ove è stata prevista la possibilità di adeguamento economico contrattuale al verificarsi di mutamenti anomali del tasso di inflazione;

l'attuale meccanismo legislativo non fa fronte all'emergenza evidenziata, in quanto è insufficiente ad ovviare a tutte quelle ipotesi in cui la lievitazione dei costi sia causata da fattori esclusivamente produttivi,

si chiede di sapere se e quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per il futuro, al fine di porre rimedio a tale situazione, nei termini della massima correttezza e trasparenza, in modo da riequilibrare il rapporto contrattuale.

(4-06421)

(18 marzo 2004)

RISPOSTA. – Con riferimento alla fattispecie evidenziata nell'interrogazione cui si risponde, si fa preliminarmente presente che la materia dell'aumento dei prezzi delle materie prime nel settore degli appalti pubblici risulta attualmente disciplinata dall'articolo 26 della legge n. 109 del 1994 che, dopo aver ribadito l'abrogazione dell'istituto della revisione prezzi, ha introdotto, con il comma 4, il meccanismo del prezzo chiuso.

Tale valore consiste nel prezzo dei lavori al netto del ribasso d'asta aumentato di una percentuale da applicarsi, nel caso in cui la differenza tra il tasso di inflazione reale ed il tasso di inflazione programmata nell'anno precedente sia superiore al 2 per cento, all'importo dei lavori ancora da eseguire per ogni anno intero previsto per l'ultimazione dei lavori stessi.

Tuttavia, preso atto dell'emergenza derivante dai fenomeni che vengono riscontrati nell'interrogazione e delle conseguenti ripercussioni sul settore degli appalti pubblici interessato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto opportuno avviare lo studio di una proposta normativa tesa a far fronte alle esigenze di adeguamento del prezzo contrattuale in grado di riequilibrare il meccanismo dei costi delle materie prime.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

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

che è assolutamente evidente che una delle priorità del Mezzogiorno d'Italia deve essere l'adeguamento e lo sviluppo della rete di infrastrutture;

che è altrettanto evidente che, invece, i lavori pubblici al Sud non procedono come dovrebbero;

che, in particolare, ad essere sacrificata è l'arteria autostradale Salerno-Reggio Calabria, oramai da anni al centro dell'attenzione pubblica per la sua inadeguatezza e per la sua pericolosità;

che siamo davanti ad un vero e proprio scandalo quando leggiamo che i lavori in detta autostrada «marciano» al ritmo di circa 7 chilometri l'anno, elemento che fa stimare come data probabile di conclusione dei lavori il 2040;

che, con queste cifre, il Presidente dell'ANAS risponde che i lavori saranno invece completati nel 2008, non considerando però che solo 49 chilometri di lavori sono stati compiuti sino ad oggi;

che appare gravissimo che ci si attardi ancora su grandiosi progetti di infrastrutture per il Sud e non si metta invece concretamente e veramente mano a quelle che sono le priorità vere,

l'interrogante chiede di sapere:

se e quali iniziative si intenda assumere per portare in primo piano il problema vero delle infrastrutture nel Mezzogiorno, lasciando da parte

quelle opere che sono di secondaria importanza ed invece mettendo a disposizione tutte le necessarie risorse per realizzare quanto davvero serve;

se rientri negli intendimenti del Ministro in indirizzo l'adozione di un intervento nella condotta di quanti sono responsabili di dette intollerabili lentezze, valutando anche l'ipotesi di chiedere le dimissioni del Presidente dell'ANAS.

(4-07604)

(3 novembre 2004)

RISPOSTA. – La rilevata scarsa velocità di esecuzione dei lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria era conseguente, in effetti, all'impostazione data dai precedenti Governi per cui l'ANAS aveva suddiviso i lavori in ben settantasette lotti affidati tutti a progettisti diversi ed appaltati con interminabile stillicidio di procedure.

Questo Governo ha invece provveduto ad inserire l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel programma della «legge obiettivo», ha istituito la figura del contraente generale ed ha indotto l'ANAS a suddividere tutti i lavori in cinque macrolotti, tre dei quali sono già stati finanziati e di questi due risultano cantierati e già in corso.

I rimanenti due lotti saranno finanziati ed appaltati nel corso del prossimo anno consentendo così l'ultimazione dei lavori su tutta l'autostrada entro l'anno 2008.

Analogamente, e con il sistema dei macrolotti, si sta procedendo alla realizzazione della strada statale n. 106 «Jonica» nonché dell'itinerario Catania-Siracusa.

Non sono quindi attualmente riscontrabili lentezze, bensì accelerazioni nella realizzazione delle più importanti infrastrutture del Mezzogiorno da parte del Governo e dell'ANAS che ha, per quanto di competenza, notevolmente incrementato la propria capacità di spesa.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

LABELLARTE. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

in data 16 aprile 2004 lo scrivente ha presentato un'interrogazione al Ministro degli affari esteri relativa agli accadimenti verificatisi nell'edificio sito in Malij Koslovskj Pereulok n. 4, sede dell'Istituto italiano di cultura a Mosca;

in data 16 giugno 2004 è pervenuta risposta alla suddetta interrogazione a firma del Sottosegretario di Stato per gli affari esteri Sen. Roberto Antonione;

in relazione ai contenuti della nota, risultano all'interrogante notizie difformi da quelle affermate nella risposta insieme a nuovi episodi che

potrebbero compromettere l'attività dell'Istituto italiano di cultura in Mosca;

inoltre, in data 22 agosto 2004 è apparso un articolo sul quotidiano «La Repubblica» che contestava aspramente la conduzione dell'attuale Direttore dell'Istituto italiano di cultura a Mosca,

si chiede di sapere se al Ministro in indirizzo non risulti che:

i responsabili dell'Ambasciata d'Italia a Mosca sarebbero stati accusati di gravi fatti dagli addetti alla vigilanza e alla sicurezza dell'Istituto italiano di cultura, relativi alle gestioni precedenti a quella attuale della prof.ssa Carpifave, i quali al riguardo hanno presentato denuncia-querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma;

l'Ambasciata avrebbe dato in uso i locali, a tutt'oggi occupati senza titolo legittimo dall'Istituto italiano di cultura di Mosca, di proprietà della ditta italiana Busi Impianti Spa dal dicembre 2001 al settembre 2003, a due ditte russe, delle quali una, »Enotria-Il mondo del vino», svolgeva attività di formazione di *sommelier*, mentre l'altra, la multinazionale «Simple», è azienda russa che opera nel mercato dell'importazione degli alcolici nell'intera Federazione Russa;

la Direttrice, constatato l'uso improprio ed illecito dei locali dell'Istituto, a seguito dell'assunzione delle funzioni (18.9.2003), avrebbe allontanato le ditte russe che li occupavano;

nei locali dell'Istituto si sarebbero svolti traffici di prodotti alcolici provenienti da Francia, Scozia, Cuba, Sud America, Spagna, Cile, Georgia e Armenia;

sarebbero state sottratte le chiavi dell'Istituto al personale di sorveglianza, con evidenti gravi rischi per la sicurezza dell'immobile e l'incolumità del personale in caso, ad esempio, di incendio (tali fatti risulterebbero dalla denuncia-querela presentata dai dipendenti);

all'interno dell'Istituto si sarebbero svolte settimanalmente feste a cui partecipavano uomini d'affari russi;

si sarebbe appreso, dalle dichiarazioni dell'addetto Del Bravo (nota inviata alla Direttrice dell'Istituto) e di altri collaboratori dell'Istituto, che il lettore con incarico extra-accademico presso l'Istituto, prof. Mario Cipriani, avrebbe affermato: «Una banda di malviventi si è impossessata dell'Istituto italiano di cultura di Mosca»;

il ripristino della legalità voluto dalla nuova Direttrice, prof. ssa A. Carpifave, avrebbe causato a quest'ultima, ad alcuni collaboratori dell'Istituto e ad altre persone una serie di intimidazioni e aggressioni fisiche;

in data 28.9.03 la vettura dell'Istituto, parcheggiata davanti all'ingresso dello stabile, sarebbe stata oggetto di un grave attentato: un vetro sarebbe stato frantumato da un colpo di pistola, tant'è che la polizia russa avrebbe parlato di intimidazioni (l'episodio è stato riportato dal quotidiano «Libero» del 20.6.04);

in data 15.11.03, alle ore 21,00, la Direttrice e l'autista dell'Istituto, S. Martinov, sarebbero state vittime di un'aggressione: per tre volte l'auto dell'Istituto sarebbe stata intenzionalmente speronata da ignoti a

bordo di una Mercedes nera (l'episodio è riportato nella denuncia sporta dalla prof.ssa Carpifave presso la Procura della Repubblica di Roma);

in seguito all'invio all'Ambasciata delle relazioni della prof.ssa Carpifave e dell'autista sul grave attentato subito, con le quali si richiedeva di sporgere regolare denuncia sull'accaduto alla polizia russa, nessuna iniziativa sarebbe stata assunta presso l'Autorità giudiziaria russa, nonostante i ripetuti solleciti scritti inviati dall'interessata, costretta all'immobilizzazione a causa delle gravi lesioni riportate;

successivamente, dopo circa 20 giorni, la prof.ssa Carpifave sarebbe stata costretta (non appena le condizioni di salute lo hanno permesso) a sporgere personalmente denuncia alla polizia russa;

in data 15.1.04 il responsabile della ditta «Busi Impianti Spa» sarebbe stato minacciato da ignoti che gli avrebbero intimato di non interessarsi degli affari dell'Istituto, dopo che il medesimo aveva rilasciato dichiarazioni scritte alla Farnesina in ordine al giro d'affari che si svolgeva all'interno dell'Istituto prima dell'arrivo della prof.ssa Carpifave (il fatto risulta essere stato segnalato al Ministero degli affari esteri);

in data 22.4.04, dopo essere stato interrogato dal P.M. della Procura della Repubblica di Roma sui fatti, il rappresentante della ditta «Busi Spa» sarebbe stato raggiunto da una telefonata proveniente dall'Ambasciata, che lo invitava a ritrattare quanto dichiarato all'Autorità giudiziaria;

vi sarebbe stato un intervento dell'Ambasciata d'Italia su Antonio Gramsci, nipote del celebre filosofo, residente in Russia, citato come testimone nella denuncia-querela presentata dalla prof.ssa Carpifave alla Procura della Repubblica, il quale, al riguardo, avrebbe dichiarato in data 6.9.04 di essere stato «minacciato dall'Ambasciata dItalia di non rilasciare testimonianze né verbali né scritte a favore dell'Istituto, pena il rischio del posto di lavoro attualmente occupato presso la scuola italiana a Mosca» (l'episodio è citato in una dichiarazione di un collaboratore dell'Istituto);

il 5.3.04 la Direttrice dell'Istituto sarebbe stata aggredita dall'ex contabile dell'Istituto, Sig. Dmitrij Bassalygo, dopo essere stata a lungo oggetto, insieme ad altri collaboratori, di vessazioni e minacce da parte del medesimo, alla presenza di tre testimoni, riportando la frattura della quinta vertebra cervicale (come certificato dai referti medici delle autorità sanitarie ospedaliere statali russe e del Policlinico Umberto I di Roma); l'aggressore sarebbe stato denunciato dalla prof.ssa Carpifave alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma;

la Direttrice avrebbe chiesto il licenziamento dell'aggressore, che invece è stato trasferito dal Ministero all'Ambasciata d'Italia;

la Direttrice avrebbe presentato denuncia-querela all'Autorità giudiziaria denunciando detti fatti e comportamenti finalizzati a causarle gravi lesioni fisiche e ad estorcerle le dimissioni;

la Direttrice godrebbe di consenso riguardo all'attività dell'Istituto, come risulta dalle lettere di benemerenza, inviate alla sua persona e al ministro Mirko Tremaglia, dal dott. K.V. Bobkov, Direttore generale del Museo Statale Memoriale Letterario Tenuta di A. P. Cechov «Melichovo» del

Ministero per la cultura della regione di Mosca, e da quella inviata allo stesso ministro Tremaglia dal Direttore del Complesso per Concerti «Casa internazionale della musica di Mosca» (Governo di Mosca – Comitato per la cultura);

in assenza della Direttrice (nel periodo di malattia) avrebbero lavorato in Istituto i soli collaboratori russi a contratto autonomo, i quali non avrebbero ricevuto il salario per tre mesi e, in seguito alle ripetute negazioni, per protesta avrebbero iniziato lo sciopero della fame il 12.7.04;

una volta terminato lo sciopero della fame, a fronte dell'aiuto finanziario dato attraverso una colletta organizzata dagli imprenditori italiani vista la gravità della situazione, sarebbe stato omesso il versamento delle spettanze dei mesi giugno-agosto 2004, costringendoli a fare ricorso alle vie legali e a richiedere un risarcimento danni pari a 160.000 euro;

la ditta «Busi Impianti Spa» avrebbe recentemente dato lo sfratto all'Istituto di cultura italiano in seguito alla mancata sottoscrizione del mandato di compravendita;

la Direzione dell'Istituto nei primi sei mesi di attività avrebbe svolto il seguente programma culturale:

svolgimento di quattordici concerti nelle più importanti sale musicali con giovani musicisti italiani organizzati con la collaborazione del Ministero della cultura della Federazione Russa- Filarmonica di Stato, della Casa internazionale della musica, del Museo Statale Tenuta di Cechov «Melichovo», del Museo statale teatrale centrale Bachrushin di Mosca;

realizzazione di due mostre fotografiche, «Sicilia» di M. Mannella e «Il Giardino delle Emozioni» di P. Porto;

redazione del volume «Russia-Italia XVIII – XX secolo;

presentazione alla televisione russa «Cultura» del film «Giacomo Leopardi: il poeta del dolore e dell'amore»;

presentazione al Festival internazionale del cinema del film di Franco Battiato «Perduto amor»;

predisposizione del nuovo sito *web* dell'Istituto e realizzazione del Festival della cultura italiana nel Museo Statale Tenuta di A. Cechov a Melichovo;

partecipazione alle manifestazioni per il centenario di A. Cechov e al V Festival internazionale teatrale, presentazione della mostra personale di I. M. Marchegiani, realizzazione di conferenze su Dallapiccola e Petrassi, termine dei corsi di lingua italiana, per la prima volta gestiti dall'Istituto senza alcun costo, che hanno rappresentato per l'Istituto una cospicua fonte di reddito, con un'affluenza di 250 allievi e che hanno dato lavoro a 12 docenti italiani.

Si chiede altresì di conoscere:

se si intenda disporre un'ispezione amministrativa diretta ad accertare se gli abusi e le omissioni segnalati corrispondano a realtà, al fine di assumere gli eventuali dovuti provvedimenti;

se si intenda accertare la veridicità delle minacce e degli episodi di violenza segnalati dalla Direttrice dell'Istituto e dagli altri dipendenti, al fine eventualmente di disporre le idonee misure di tutela;

se, altresì, si intenda impartire le idonee disposizioni dirette ad evitare lo sfratto (già intimato) dell'Istituto italiano di cultura a Mosca, al fine di evitare l'interruzione della attività svolta.

(4-07361)

(30 settembre 2004)

RISPOSTA. – In relazione a quanto specificamente riportato nell'interrogazione in oggetto, si ritiene opportuno far presente quanto segue.

1. Accuse di gravi fatti a carico delle gestioni precedenti a quella della professoressa Carpifave (quali la cessione per usi impropri e illeciti dei locali dell'Istituto di Cultura, la sottrazione delle chiavi dell'Istituto al personale addetto alla sorveglianza, le presunte intimidazioni ed aggressioni fisiche all'attuale Direttore dell'Istituto e ad alcuni collaboratori e la mancata denuncia da parte dell'Ambasciata alle Autorità russe del danneggiamento dell'auto di servizio dell'Istituto e dell'aggressione subita dal Direttore dall'autista dell'Istituto da parte di ignoti).

Il competente Ispettorato Generale del Ministero degli affari esteri, relativamente alla versione del Direttore dell'Istituto Italiano di Cultura di Mosca su vari eventi che si sarebbero verificati nell'Istituto stesso, è a conoscenza delle varie denunce-querele presentate in merito dal Direttore e dal personale dell'Istituto e su di esse ha già fornito elementi alla Procura della Repubblica di Roma, raccolti durante la missione ispettiva svoltasi a Mosca dal 5 all'8 maggio 2004.

Al riguardo si osserva che, sulla base dei documenti agli atti di questo Ministero, a seguito dei fatti denunciati dal Direttore dell'Istituto di Cultura, verificatisi il 28 ottobre 2003 (denuncia di danneggiamento della vettura di servizio dell'IIC) ed il 15 novembre 2003 (denuncia di aggressione del Direttore dell'IIC e dell'autista), l'Ambasciata d'Italia a Mosca ha fornito la necessaria assistenza al Direttore ed al personale coinvolto, richiedendo in via ufficiale alle Autorità locali l'adozione di particolari misure di sicurezza a favore dell'Istituto di Cultura e a tutela dell'incolumità del Direttore.

2. Denuncia-querela per aggressione nei confronti del Sig. Dmitrij Bassalygo.

In relazione a tale denuncia presentata dal Direttore dell'Istituto, sia presso le Autorità russe che presso quelle italiane, va osservato che la veridicità delle minacce e degli episodi descritti – spesso oggetto di dichiarazioni e di testimonianze contraddittorie – è tuttora in corso di accertamento da parte della stessa Autorità giudiziaria italiana.

Dagli elementi raccolti risulta inoltre che, in data 1° aprile 2004, è stata disposta da parte delle Autorità russe l'archiviazione del procedi-

mento per assenza di reato, in quanto i testimoni indicati dal Direttore non avrebbero confermato l'accaduto.

In merito ai singoli casi, agli atti di questo Ministero, risulta che:

il Prof. Antonio Gramsci, docente presso la Scuola italiana «Costanza Vinci» di Mosca – citato nell'interrogazione quale «testimone nella denuncia-querela presentata dalla dott.ssa Carpifave alla Procura della Repubblica» in quanto oggetto di asserite minacce da parte dell'Ambasciata stessa – ha smentito, in una lettera del 29 ottobre 2004, di aver mai affermato di essere stato minacciato in alcun modo dall'Ambasciata, dichiarando al tempo stesso di essere stato invitato dalla dott.ssa Carpifave a «firmare diverse dichiarazioni riguardanti l'Ambasciata»;

il Sig. Nikolay G. Medvedev, impiegato presso la società di vigilanza dell'Istituto, ha riferito, in una lettera del 27 ottobre 2004, di essere stato oggetto di varie pressioni e minacce fisiche da parte del Direttore dell'Istituto, nell'intento di costringerlo alla firma di dichiarazioni mendaci contro il personale dell'Ambasciata e dell'Istituto;

la dott.ssa Del Bravo riporta dichiarazioni di analogo tenore e contenuto in una lettera del 1º aprile 2004.

3. Mancato pagamento – nel periodo di assenza del Direttore dell'Istituto – dei collaboratori locali utilizzati dall'Istituto stesso.

Sempre da quanto risulta agli atti l'Ambasciata d'Italia a Mosca, reggente *ad interim* dell'Istituto di Cultura nel periodo di assenza della dott.ssa Carpifave, ha comunicato di aver trasmesso in data 20 agosto 2004 lettere personali agli otto collaboratori, invitandoli a presentarsi in Ambasciata per ritirare le spettanze in questione e che, nonostante ripetuti solleciti, al 27 agosto 2004 nessuno del personale interessato si era presentato.

La stessa Ambasciata assicura di aver compiuto ogni possibile sforzo per la risoluzione della questione.

4. Rapporti con la Società «Busi Impianti», proprietaria dell'edificio in cui ha sede l'Istituto di Cultura.

In relazione allo stato dell'operazione di compravendita dell'edificio stesso, non risulta che sia stato dato avvio, da parte della proprietà dell'immobile, ad alcuna azione di sfratto nei confronti dell'Istituto di Cultura.

Rispetto ad una possibile risoluzione del contratto preliminare di compravendita, prospettata dalla Società Busi nel caso di mancata sottoscrizione del contratto definitivo, questa Amministrazione ha confermato alla parte venditrice il proprio interesse e si è adoperata per portare a termine l'acquisto dell'immobile nel più breve tempo possibile, espletando le procedure previste dalla normativa vigente ed autorizzando l'Ambasciata d'Italia a Mosca alla stipula del contratto, attualmente in corso di definizione.

5. Attività dell'Istituto nel corso della gestione della Prof.ssa Carpifave.

Si è a conoscenza delle manifestazioni di consenso alle attività svolte dall'Istituto nel corso della presente gestione, espresse dalle Istituzioni russe citate nell'interrogazione. Peraltro, per quanto attiene in particolare alle attività culturali realizzate dall'attuale Direzione dell'Istituto Italiano di Cultura di Mosca nei primi sei mesi di attività, si osserva che alcune di quelle elencate non risultano né a questo Ministero né all'Ambasciata d'Italia a Mosca che, ai sensi della legge 22 dicembre 1990, n. 401, articolo 3, comma 1, lettera *d)*, è chiamata ad esercitare la vigilanza sull'Istituto Italiano di Cultura di Mosca.

Si sottolinea infine che la situazione dell'Istituto Italiano di Cultura a Mosca continua ad essere oggetto di attento esame da parte di questo Ministero e che – anche a seguito delle risultanze della predetta missione ispettiva del maggio scorso – si è dato avvio all'*iter* per l'adozione dei provvedimenti ritenuti più appropriati.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
ANTONIONE

(13 dicembre 2004)

LAURO. – *Ai Ministri dell'interno e per le pari opportunità.* – Premesso che:

con delibera n.190 del 14.10.2003 il Consiglio comunale di Roma ha approvato il regolamento per il riconoscimento del diritto di voto ai cittadini stranieri;

in forza di quanto disposto dall'art. 3 i cittadini stranieri che intendevano partecipare alla consultazione elettorale celebratasi poi in data 28.3.2004 dovevano iscriversi presso il Municipio territorialmente competente per residenza;

in assenza di una residenza anagrafica, il cittadino straniero poteva iscriversi presso uno dei diciannove Municipi di Roma, sempre che avesse *in loco* dimora o domicilio;

come sancito all'art. 3 del regolamento, il domicilio o dimora erano limitati solo al requisito del lavoro od a quello di studio da desumersi direttamente dalla carta di soggiorno, dal permesso di soggiorno o dalla ricevuta della raccomandata attestante l'avvenuta richiesta di emersione dal lavoro irregolare (cosiddetta «legge Bossi-Fini»);

la richiesta di iscrizione alle liste elettorali dei cittadini stranieri doveva avvenire entro e non oltre il 31.12.2003, termine questo prorogato con delibera n. 191 al 31.1.2004;

rilevato che:

il regolamento elettorale ha adottato criteri difformi da quelli indicati dalla legge elettorale italiana per le votazioni politiche ed amministrative riservate ai cittadini italiani stessi;

la formazione delle liste elettorali, la costituzione delle sezioni elettorali e lo stesso controllo delle operazioni di voto e di scrutinio, a differenza di quanto previsto dalla legge per le consultazioni elettorali riser-

vate ai cittadini italiani, venivano affidati ad uffici ed a funzionari indicati direttamente dal sindaco, cosa peraltro vietata espressamente dalla norma la quale inibisce ai dipendenti del comune ove si svolge la consultazione elettorale la possibilità di far parte dei seggi elettorali stessi;

i cittadini stranieri interessati al voto non potevano esercitare alcun tipo di controllo, non prevedendo il regolamento elettorale né i rappresentanti di lista né i rappresentanti del candidato;

ai candidati, per espressa disposizione regolamentare, veniva impedito anche di intervenire nel verbale delle operazioni di spoglio con proprie osservazioni;

la formazione delle liste elettorali è stata inquinata da migliaia di domiciliazioni false, domiciliando in Roma cittadini stranieri residenti, dimoranti e domiciliati in altri comuni del territorio nazionale, generando grave turbativa elettorale in ordine alla stessa regolarità del voto;

le irregolarità sono state comunicate al Sindaco, al Segretario generale del comune di Roma, al difensore civico, al presidente della sottocommissione per il riconoscimento del diritto di voto ai cittadini stranieri anticipatamente alla data del 28.3.2004 e, nonostante tale comunicazione, il sindaco ha ritenuto comunque di celebrare la consultazione elettorale;

le irregolarità sono state formalmente e puntualmente notificate dal Comitato elettorale interetnico Romano all'avv. Ottavio Marotta – nella sua veste di difensore civico del Comune di Roma – sia prima che dopo la data delle elezioni. L'avv. Marotta prima delle elezioni non ha disposto alcun provvedimento né comunicazione agli organi competenti, e dopo la celebrazione stessa ha scritto che ci sarebbe voluto molto tempo per valutare se vi erano state irregolarità nel voto;

la formazione delle liste elettorali è stata caratterizzata da brogli, da false domiciliazioni e da iscrizioni di cittadini stranieri non residenti nel Comune di Roma;

i candidati e le associazioni che li sostenevano non hanno rispettato il silenzio elettorale imposto dalla legge elettorale italiana;

per paradosso gli elettori, per poter esercitare il diritto di voto, hanno dovuto attraversare turbe di candidati che li invitavano a votare per sé,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno disporre accertamenti circa la regolarità della formazione delle liste elettorali e delle stesse operazioni di voto;

quali provvedimenti si intenda adottare in ordine ad una consultazione elettorale palesemente irrituale, viziata da brogli, da domiciliazioni false e da inquinamento del consenso.

(4-06759)

(11 maggio 2004)

RISPOSTA. – Sulla questione sollevata si premette che l'art. 117, secondo comma, lettera *p),* della Cositutzione, come sostituito dalla legge costituzionale n. 3 del 2001, affida la competenza legislativa in materia

di elezione degli «organi di governo» del Comune in via esclusiva allo Stato.

Il Consigliere comunale aggiunto, al quale fa riferimento l'onorevole interrogante, invece, non è una figura inquadrabile fra i cosiddetti organi di governo dell'ente locale poiché la legge attribuisce a tale tipo di consigliere compiti esclusivamente consultivi e partecipativi all'attività del consiglio comunale, preludendo loro qualsiasi funzione politica.

Tale istituto, peraltro, trova fondamento in quell'attività di promozione di forme di partecipazione popolare, sancita dall'art. 8 del decreto legislativo n. 267 del 2000, che l'ente locale può, nell'ambito della propria autonomia, organizzare e disciplinare con modalità stabilite nel proprio Statuto e nel relativo Regolamento: il termine «elezione» per l'individuazione dei consiglieri aggiunti, dunque, è stato solo una modalità attraverso la quale il Comune di Roma ha dato forma ad un tipo di partecipazione popolare alla vita pubblica locale che, per le ragioni sopra esposte, non è confondibile con l'elezione dei consiglieri comunali i quali, come è noto, svolgono funzioni di tipo politico-amministrativo.

Trattandosi di decisioni rientranti nella sfera di competenza propria del Comune si evidenzia che ogni controllo di legittimità su tali atti degli enti locali è stato soppresso in virtù dei nuovi equilibri costituzionali sanciti dall'art. 114 della Corte costituzionale, introdotti dalla citata legge costituzionale n. 3 del 2001, che pongono in sostanziale piano di parità e pari ordinazione lo Stato e gli enti territoriali, conferendo loro una completa autonomia e libertà di condurre le proprie scelte, ovviamente nell'ambito delle specifiche attribuzioni.

In merito ai fatti specifici richiamati nell'interrogazione il Sindaco di Roma ha precisato che, in attuazione degli artt. 20 e 28 dello Statuto Comunale, l'elezione dei Consiglieri aggiunti è stata disciplinata da un apposito regolamento approvato con delibera consiliare n. 190 del 14 ottobre 2003, successivamente modificato ed integrato con delibera consiliare n. 247 del 12 dicembre 2003.

Riguardo ai requisiti necessari per l'elettorato attivo, l'art. 6, comma 1, lettera *c),* del citato Statuto ha stabilito che avrebbero potuto votare gli stranieri che avessero compiuto il diciottesimo anno di età, legittimamente presenti sul territorio nazionale e residenti nel Comune o aventi in questo il domicilio per ragioni di studio o di lavoro.

Il citato regolamento, all'art. 3, sul punto ha espressamente previsto, tra i diversi requisiti dell'elettorato attivo, che alle consultazioni potessero partecipare, previa iscrizione ad apposita lista su richiesta degli interessati, tutti coloro i quali fossero domiciliati nel Comune di Roma per ragioni, di studio o di lavoro, comprovate da idonea documentazione, in base a carta di soggiorno o permesso di soggiorno in corso di validità o di rinnovo o di richiesta di regolarizzazione prevista dalla cosiddetta legge Bossi-Fini.

Lo stesso Sindaco ha evidenziato che, in questo modo, il Consiglio Comunale ha inteso dare rappresentanza nell'istituzione locale anche a quanti – sulla base di atti di soggiorno ottenuti indistintamente presso qualunque provincia e, per ciò stesso, legittimamente presenti nel territorio

nazionale – fossero in grado di dimostrare, documentandolo, un significativo legame con la città. Una diversa volontà avrebbe illogicamente escluso, quanti, per condizioni mutate successivamente al rilascio del titolo di soggiorno, ovunque ottenuto, avessero solo in seguito eletto Roma come sede delle loro attività lavorative o di studio.

Anche l'organizzazione dei seggi elettorali, composti da soli dipendenti comunali, è stata disciplinata dal citato regolamento che, al fine di assicurare il buon esito delle consultazioni, ha disposto, come poi è stato fatto, che la scelta di tale personale fosse effettuata da parte dei direttori degli uffici municipali in base alle loro caratteristiche professionali.

La scelta di non prevedere i rappresentanti di lista è stata effettuata nello stesso regolamento sulle elezioni poiché i candidati concorrevano separatamente, senza alcun collegamento tra loro.

La possibilità per i candidati di esercitare un potere di controllo sulle operazioni di scrutinio è stata garantita consentendo loro di assistere alle suddette attività nei seggi del Municipio in cui si erano presentati.

A tutela delle operazioni, inoltre, è stato previsto che anche i consiglieri comunali, i consiglieri del Municipio interessato nonché gli elettori di ciascuna sezione potessero intervenire alle operazioni di spoglio delle schede.

Tali persone, inoltre, potevano fare osservazioni, come si può constatare nel verbale delle operazioni di spoglio nel quale è previsto un paragrafo destinato a dar conto di eventuali contestazioni.

Quanto ai presunti «brogli» e «false domiciliazioni» rappresentate nell'interrogazione il Sindaco ha precisato che, a seguito di denuncia presentata alla competente Autorità Giudiziaria, sono in corso accertamenti volti a verificare la legittimità e la correttezza delle azioni poste in essere dall'Amministrazione comunale di Roma e dai suoi uffici in occasione dello svolgimento delle elezioni dei consiglieri aggiunti.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(14 dicembre 2004)

MANZIONE. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia*. – Premesso che:

già con atto di sindacato ispettivo n. 4-00493 del 26 settembre 2001 si riportavano le dichiarazioni rese al quotidiano «il Mattino» da parte di tale Angelo Sorvillo, presidente o responsabile di alcune cooperative di parcheggiatori, il quale – rivolgendosi all'avv. Alfredo Messina, allora da poco tempo eletto sindaco di Cava de' Tirreni (Salerno) – lasciava intendere l'esistenza di oscuri patti contratti prima delle votazioni amministrative e, con tono minaccioso, si lamentava «facendo immaginare scenari molto compromettenti per gli attuali amministratori»;

da alcuni giorni il quotidiano «la Città» di Salerno ha cominciato a pubblicare un memoriale, attribuito a tale Vincenzo Lambiase, sempre di

Cava de' Tirreni, dipendente del Comune, già cliente ed amico del Messina prima che, per un aspro dissidio riconducibile ad un mancato riconoscimento economico collegato alla ricostruzione della carriera, tra i due scoppiasse un violento alterco;

in particolare, nel ricostruire la vicenda relativa alle elezioni a Cava de' Tirreni, il quotidiano ha pubblicato le seguenti, gravissime e sconcertanti affermazioni:

da «la Città» del 27 luglio: «"Voglio fare queste dichiarazioni per un senso di giustizia". Parole dure quelle con cui inizia il *dossier* a firma di Vincenzo Lambiase, consegnato il 5 luglio alla DIA, alla Procura, al Prefetto alla Corte dei conti, alla Questura, ai carabinieri, alla digos. "Già prima delle elezioni...sono stato chiamato da Messina che mi chiese di stare con lui, di collaborare con lui che mi avrebbe aiutato a riparare tutte le ingiustizie che mi avevano fatto al Comune..." "Mi disse, ti risolverò tutti i problemi...(ma)...dopo la vittoria sono stato abbandonato e non ho potuto più parlare con Messina..." Tante le accuse, in un *dossier* che potrebbe far tremare molti. Lambiase si concentra su quanto accaduto in campagna elettorale quando Giovanni Baldi ritirò la candidatura a sindaco del Polo, lasciando spazio a Messina. Questo episodio è al centro delle accuse di voto di scambio fatte da Angelo Sorvillo per gli affari parcheggi. "Capitò (continua Lambiase nel suo dossier) che il candidato doveva essere il dottore Baldi. Petrillo e Messina mi chiamarono a sera tardi....C'è qualcuno che lo sta forzando (il Baldi), trova la strada lo dovete costringere a non fare il sindaco perché lo devo fare io.»...«All'una di notte mi sono recato a casa del padre di Baldi che conoscevo bene. Gli dissi vostro figlio si deve ritirare da candidato a sindaco...Lui rispose, Enzo (il Lambiase) non ti preoccupare sarà fatto tutto come tu dici. Lasciato il padre, mi sono recato...a casa del dottore Baldi. Gli ho detto che è buono per te se ritiri la candidatura perché le elezioni le deve vincere Messina...Lui si impaurì e disse Enzo non ti preoccupare dobbiamo solo aspettare che faccia giorno. Il giorno dopo Petrillo e Messina si congratularono con me davanti al Comune...e mi dissero sei stato grande"»;

appare evidente, a parere dell'interrogante, che il collegamento fra le dichiarazioni del Lambiase (ove verificate) con quelle già rese pubbliche dal Sorvillo, disegna un panorama onestamente inquietante, giacchè entrambi lasciano intravedere un «quadro d'insieme» che è fatto di pressioni indebite, promesse illegittime e condizionamenti anomali,

si chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le circostanze indicate in premessa;

quali e quante indagini della magistratura siano in corso, anche per verificare prioritariamente con chi si accompagnasse il Lambiase quando esercitò indebite pressioni, dirette ed indirette, sul dottore Baldi per costringerlo – su invito, a suo dire, del Messina – a non presentare la sua candidatura a sindaco nelle imminenti elezioni amministrative del Comune di Cava de'Tirreni;

quali urgenti provvedimenti i Ministri interrogati intendano assumere;

quali urgenti provvedimenti siano stati eventualmente assunti dagli organi istituzionali locali.

(4-05136)

(31 luglio 2003)

RISPOSTA. – La situazione segnalata è seguita con attenzione dalla Prefettura di Salerno e dalle Forze dell'ordine in attesa delle determinazioni che la magistratura competente adotterà a conclusione delle indagini in corso.

Ciò detto, si comunica che le dichiarazioni rese dal signor Sorvillo al quotidiano "Il Mattino" riguardano due cooperative parcheggio – la Colca e la Cogela – che hanno gestito il servizio di parcheggio a pagamento a Salerno fino agli ultimi mesi del 2000, quando la precedente amministrazione comunale varò un organico piano affidandone la gestione in concessione all'ACI. In seguito, il signor Servillo, che si è sempre dichiarato rappresentante delle due cooperative, ma che è stato amministratore soltanto della prima fino al 2000, probabilmente contrariato anche dalle richieste di pagamento della TOSAP e della TARSU, avrebbe ricordato alla nuova amministrazione comunale, guidata dal neo sindaco, avvocato Alfredo Messina, il rispetto di asserite promesse fatte per il sostegno assicurato nella fase congressuale del partito di appartenenza del predetto primo cittadino nonché nella campagna elettorale.

Entro pochi giorni dalla pubblicazione dell'articolo, il sindaco Messina e l'assessore Antonio Barbuti, coinvolto anch'egli dalle dichiarazioni del Servillo, hanno proposto una formale querela nei confronti del rappresentante delle cooperative. Tale querela è stata presentata il 25 settembre 2001 alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Salerno che ha avviato un procedimento penale conclusosi, il 7 marzo 2003, con provvedimento del Giudice per le indagini preliminari di non luogo a procedere nei confronti di Angelo Servillo perché il fatto non sussiste.

In merito al ritiro della preannunciata candidatura a sindaco del dottor Giovanni Baldi, secondo le informazioni raccolte dalla locale Prefettura, sembra che tale rinuncia sia stata indotta da ragioni di ordine politico, rispetto alle quali non è dato, evidentemente, intervenire in alcun modo.

Il signor Lambiase per le dichiarazioni riguardanti tale fatto e rese con il memoriale al quale fa riferimento l'onorevole interrogante è stato indagato per il reato di violenza privata nei confronti del dottor Baldi e di calunnia nei confronti del sindaco Alfredo Messina e del signor Petrillo.

Riguardo allo stato delle indagini sugli episodi richiamati nell'interrogazione si soggiunge, infine, che il Ministero della giustizia ha comunicato che a seguito di destinazione del magistrato, titolare delle indagini, alla Direzione distrettuale antimafia, il procedimento è stato assegnato

ad altro pubblico ministro della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Salerno, che non ha ancora adottato alcun provvedimento.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(14 dicembre 2004)

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

venerdì 9 aprile 2004 l'interrogante ha avuto modo di constatare personalmente lo stato in cui versa la rete autostradale del Nord e Centro Italia, recandosi da Mondovì a Roma per lo svolgimento del suo mandato parlamentare, percorrendo in particolare i tratti della autostrade A6, A10, A12, A11 e A1;

il tempo mediamente impiegato per coprire tale percorso è risultato superiore alle 9 ore, poiché il traffico veicolare veniva rallentato da una notevole densità di veicoli, dalla persistente pioggia, da qualche incidente (leggero per fortuna), dalla presenza di alcuni cantieri situati lungo il tragitto; in particolare tali lavori non sono finalizzati alla realizzazione di progetti qualificabili come grandi opere ed i relativi cantieri in questione sembrano interventi di manutenzione minima,

si chiede di conoscere:

quali siano gli adempimenti per il mantenimento in sicurezza delle sedi autostradali sulla base dei quali sono giustificati gli aumenti tariffari applicati con la formula del *price-cap* prevista dalle vigenti convenzioni tra l'Anas e le società concessionarie autostradali;

in che cosa consistano gli interventi, per un importo di 400 milioni di euro circa, che hanno costituito oggetto del recente rinnovo del rapporto convenzionale tra la società Anas e la società Autostrade per l'Italia S.p.A.

(4-07059)

(13 luglio 2004)

RISPOSTA. – Il recente IV atto aggiuntivo stipulato tra ANAS e società Autostrade per l'Italia prevede nuovi investimenti che riguardano rilevanti interventi, quali il Passante di Mestre ed il potenziamento della rete e la realizzazione di terze e quarte corsie nei seguenti tratti autostradali:

autostrada A1 tratto Roma nord – Grande Raccordo Anulare: terza corsia;

autostrada A4 tratto Milano – Bergamo: quarta corsia;

autostrada A9 tratto Lainate – Como: terza corsia;

autostrada A14 tratto Rimini nord-Pedaso: terza corsia.

È opportuno segnalare che nel regolare la materia in questione il Governo ha agito con l'intento di fissare nuove e più incisive regole a tutela degli utenti. Nel caso del IV Atto aggiuntivo alla convenzione con la so-

cietà Autostrade per l'Italia, gli aumenti tariffari si riferiscono al Piano dei predetti investimenti aggiuntivi per circa 4.700 milioni di euro, mentre i maggiori costi delle opere non realizzate nel quinquennio 1997-2002 (sostanzialmente riferibili alla variante di valico Firenze-Bologna) per circa 1.000 milioni di euro, rimarranno a carico della concessionaria senza alcun incremento di tariffa.

In base alle nuove regole sancite dal decreto-legge n. 355/2003 recante «Proroga dei termini previsti da disposizioni legislative», convertito dalla legge n. 47/2004, gli incrementi tariffari relativi alle nuove opere del citato IV Atto aggiuntivo matureranno effettivamente solo a mano a mano che esse verranno realizzate.

La suddetta normativa prevede la possibilità che, nel caso di rilevanti investimenti, gli incrementi tariffari siano distribuibili in un più lungo arco di tempo (10 anni, contro i 5 anni della delibera CIPE 20 dicembre 1996).

Circa le problematiche relative alla manutenzione e alla sicurezza della rete autostradale, si fa presente che il sistema convenzionale vigente già responsabilizza i concessionari autostradali i quali hanno l'obbligo di realizzare gli investimenti previsti nei piani finanziari in manutenzione ordinaria e straordinaria, secondo programmi e progetti concordati ed approvati dal concedente ANAS.

Il meccanismo convenzionale vigente già incentiva l'attenzione del concessionario alle problematiche della manutenzione e della sicurezza. Nella formula di aggiornamento annuale delle tariffe (formula del *price-cap*) è, infatti, compreso un termine per la qualità che assicura un modesto premio o sanzione a seconda che migliori o peggiori nel tempo lo stato delle pavimentazioni (rugosità, fondamentale per la sicurezza) e che diminuiscano o aumentino gli incidenti stradali nelle tratte di competenza.

In sede di concreta attuazione della citata legge n. 47/2004, oltre alla sicurezza della rete autostradale, verrà dato grande risalto anche alla qualità del servizio offerto ed al grado di benessere percepito dall'utente viaggiatore, in quanto anche tali elementi entreranno nella valutazione del termine della «qualità» della formula del *price-cap*.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

MUGNAI. – *Ai Ministri della giustizia, dell'ambiente e per la tutela del territorio e dell'interno.* – Premesso:

che il decreto della Regione Toscana del 30 maggio 2001, n. 2887, «Usi civici – Comune di Campo nell'Elba (Livorno), approvazione progetto esecutivo di liquidazione degli usi civici sull'isola di Pianosa», rende esecutivo il progetto di liquidazione degli usi civici a favore delle comunità di San Piero in Campo e San Ilario ai sensi dell'articolo 15, comma 4, del regio decreto n. 322 del 1928;

che il Sindaco di Campo nell'Elba non ha provveduto agli adempimenti conseguenti all'emanazione del decreto sopra citato per tutelare gli interessi delle popolazioni locali;

che la legislazione citata, che va sotto il nome di legislazione degli usi civici, attualmente regola istituti diversi unificati in una normativa che disciplina i cosiddetti demani comunali e domini collettivi, la liquidazione degli usi civici su terre private, nonché la destinazione delle varie terre di originaria appartenenza, pervenute ai comuni, frazioni, associazioni a seguito dei vari procedimenti previsti dalla stessa legge;

che, in base a tale legislazione e precisamente ai sensi della legge 16 giugno 1927, n. 1766, articolo 26, e alla legge 17 aprile 1957, n. 278, un gruppo di cittadini delle Comunità di San Pietro e San Ilario si è rivolta alla Regione Toscana chiedendo, nel rispetto degli interessi dell'intera collettività frazionale, quanto segue:

1) che ogni operazione di scioglimento delle promiscuità e di liquidazione degli usi civici sull'isola di Pianosa venga sospesa, affinché sia accertata la titolarità dei diritti e la popolazione locale possa partecipare a tali operazioni;

2) che siano indette al più presto le elezioni per la nomina del Comitato per un'amministrazione separata dei beni civici frazionali di San Piero e San Ilario nel Comune di Campo nell'Elba, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, della citata legge sugli usi civici n. 1766/1927 e della legge n. 278/1957,

l'interrogante chiede di conoscere:

in considerazione delle forti tensioni portatrici di interessi di natura sociale che si sono formate nelle Comunità di San Piero in Campo e San Ilario nel Comune di Campo d'Elba, e stante l'inerzia degli enti locali interessati, se i Ministri in indirizzo intendano adottare iniziative urgenti per accertare se le procedure amministrative relative alle funzioni ad essi delegate siano state esperite correttamente;

se siano state rispettate le norme che regolano lo scioglimento delle promiscuità, la verifica delle occupazioni delle terre d'uso civico, la liquidazione degli usi civici, al fine di consentire la legittimazione di situazioni pregresse e recuperare la certezza del diritto nell'interesse delle popolazioni locali;

se si intenda adottare iniziative urgenti per consentire che il patrimonio di proprietà delle collettività locali, ove viene garantito il diritto all'esercizio dell'uso civico, venga utilizzato nel modo più razionale, partendo dal riconoscimento dei diritti acquisiti dalle stesse comunità proprietarie che fino ad oggi, e per secoli, hanno contribuito a tutelare l'ecosistema.

(4-06994)

(1° luglio 2004)

RISPOSTA. – Va premesso, innanzitutto, che le competenze di natura amministrativa in matria di usi civici sono state trasferite alle Regioni

con il decreto legislativo n. 143 del 1997, attuativo della legge n. 59 dello stesso anno.

Per quel che riguarda la vicenda richiamata sulla base degli elementi forniti dalla Prefettura di Livorno, si evidenzia che, nel 1998, i Commissari di Governo incaricati delle procedure di chiusura della struttura carceraria dell'isola di Pianosa accertavano l'esistenza degli usi civici sull'isola a favore delle comunità di San Piero in Campo e Sant'Ilario, località site nel comune di Campo nell'Elba (Livorno).

Nel luglio del 2000, gli stessi Commissari presentavano il relativo progetto di liquidazione, fissando in sei mesi il termine per la presentazione di eventuali ricorsi.

Avverso tale progetto, venivano proposti due ricorsi, di cui il primo, del comune di Marciana (Livorno), anch'esso sito sull'isola d'Elba, è stato rigettato per incompetenza territoriale del ricorrente, mentre il secondo, da parte del Demanio dello Stato, non è stato preso in considerazione perché affetto da vizi formali e sostanziali, quali, ad esempio, la scadenza dei termini.

Pertanto, come ricordato anche dall'onorevole interrogante, in assenza di valide opposizioni, la Regione Toscana, nel maggio del 2001, rendeva esecutivo il progetto di liquidazione, assegnando il territorio in questione e i relativi manufatti al comune di Campo nell'Elba e concordandone con quest'ultimo l'Amministrazione Separata Beni Usi Civici (ASBUC).

Tale progetto risulta, tuttavia, allo stato attuale sospeso a seguito di opposizione presentata dall'Avvocatura dello Stato.

Al riguardo, nel novembre del 2001, il comune di Campo nell'Elba e la regione Toscana hanno sostenuto, innanzi al Commissario per gli usi civici, l'inammissibilità dell'opposizione in quanto fuori termini.

Al momento, il citato organo giurisdizionale non si è ancora pronunciato nel merito, essendosi svolta regolarmente lo scorso 17 novembre l'udienza per la nomina ed il giuramento del Consulente tecnico d'ufficio.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
D'ALÌ

(14 dicembre 2004)

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

che nella Regione Sardegna non sono presenti autostrade;

che la strada statale Olbia/Sassari è considerata una delle più importanti vie di comunicazione della Regione, con un traffico intenso e in continuo aumento, anche per la massiccia presenza di mezzi pesanti provenienti dai porti di Olbia e Golfo Aranci;

che la suddetta strada, fin dall'apertura, a causa del cattivo magistero nella realizzazione delle opere e dell'intenso traffico cui viene sottoposta, ha sempre presentato cedimenti nella sede stradale, stato di intensa

fratturazione dell'asfalto e zone di asfalto viscido, in particolare nel tratto Monti/Oschiri;

che si è cercato di porre rimedio a tale stato di cose con ripetuti e costosi lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria che si sono protratti nel tempo e che comunque non hanno ottenuto i risultati sperati, come dimostrano i numerosissimi incidenti stradali e l'ingente numero di decessi verificatisi negli ultimi anni e, non da ultimo, nei giorni scorsi,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano stati, nel susseguirsi degli anni, il numero di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e l'entità delle somme spese;

se, considerate la mole di traffico, l'inefficacia degli interventi di manutenzione, la pericolosità per gli utenti, non si ritenga necessario adottare provvedimenti finalizzati alla trasformazione della statale in una strada a quattro corsie, con un adeguato collegamento alla superstrada Sassari/Cagliari.

(4-07349)

(29 settembre 2004)

RISPOSTA. – In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo indicato in oggetto, l'ANAS Spa, interessata al riguardo, fa presente che l'itinerario della strada statale n. 597 «del Logudoro», la quale collega Olbia a Sassari, è composta dai seguenti tratti:

1º tratto – dalla strada statale n. 131 a Su Campu

Il tratto ha un'estesa di Km. 5, attraversa il territorio di Logudoro con un andamento planimetrico che prevede curve di medio raggio e presenta una situazione stabile del piano viabile. Per quanto riguarda i lavori di manutenzione, la società stradale informa che il Compartimento ANAS di Cagliari impegna circa 150.000 euro annui per la manutenzione ordinaria Nell'ultimo anno sono stati eseguiti interventi di manutenzione straordinaria per l'installazione di barriere metalliche per un importo di un milione e 600.000 euro.

2º tratto da Su Campu allo svincolo di Monti

Il tratto ha un'estesa di circa km. 25 e costituisce variante al vecchio tracciato delle strade statali n. 199 e n. 597. Tale tronco è stato aperto al traffico nell'aprile 1995 e consegnato nel 1996 all'ANAS su sollecitazione anche della Prefettura di Sassari, in attesa della classificazione a statale della strada e del collaudo definitivo dei lavori, a tutt'oggi ancora non completato per difficoltà di ordine tecnico sollevate dalla Commissione di collaudo sull'esecuzione dei lavori principali.

Contestualmente alla presa in consegna, nelle more della formale statizzazione la Direzione lavori dell'ANAS ha invitato il suddetto Compartimento di Cagliari ad effettuare immediatamente, a mezzo di risorse fi-

nanziarie in propria disponibilità, le lavorazioni urgenti per la messa in sicurezza dell'arteria stessa nonchè a procedere alla redazione di apposite perizie di intervento finalizzate all'esecuzione di quanto necessario per la corretta funzionalità della strada che potesse effettuarsi senza inficiare le operazioni di collaudo.

Sono stati eseguiti interventi di manutenzione straordinaria di un milione e 130.000 euro per risanamenti della sovrastruttura stradale e di 720.000 euro per la stesa di conglomerato bituminoso tipo *bynder*. Sono in corso di ultimazione due interventi di fresatura con successiva posa in opera di una nuova sovrastruttura composta dagli strati di base, *bynder* e tappeto d'usura, per un importo complessivo di 6 milioni e 700.000 euro. Detti lavori hanno interessato l'intera estesa dell'arteria per un totale di Km. 25+590.

3º tratto da Monti ad Olbia

Il tratto, per un'estesa di circa Km. 24, costruito negli anni '80 dall'Amministrazione provinciale di Sassari, è stato regolarmente statizzato e presenta una situazione stabile del piano viabile.

Ad oggi è in appalto per tutto il tratto un intervento che prevede la stesa del tappeto drenante per un importo di 2 milioni e 430.000 euro, mentre sono in esecuzione i lavori per la posa in opera di nuove barriere per 2 milioni di euro.

L'ANAS rende noto, infine, che per quanto concerne l'intervento di adeguamento a quattro corsie dell'arteria, lo stesso è inserito nell'Accordo di Programma Quadro stipulato nel luglio 2003, con la previsione di spesa, per il tratto Ploaghe – Olbia, dell'importo di 330 milioni di euro. Inoltre, lo stesso intervento è stato interamente recepito nella proposta del Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 redatto dalla società stradale.

Attualmente la proposta di Piano Decennale è all'esame della Conferenza Stato – Regione, ai fini dell'*iter* approvativo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

PEDRIZZI, FLORINO, BALBONI, DEMASI, COZZOLINO. – *Ai Ministri per la funzione pubblica, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e dell'economia e delle finanze*. – Premesso:

che i principi generali e le norme che regolano il rapporto di lavoro dei dipendenti pubblici prevedono, in capo a tutti i dipendenti e specialmente ai professori universitari straordinari, un rapporto di lavoro a tempo pieno, con l'esclusività del rapporto di lavoro e con conseguente incompatibilità con altri incarichi a tempo pieno;

che il professor Carlo Capece Minutolo Lefebvre risulta agli interroganti essere docente straordinario di Geografia presso l'Università Gabriele D'Annunzio di Chieti e Pescara;

che lo stesso professore risulta agli interroganti essere, da alcuni mesi, il Direttore Generale del FORMEZ, centro di formazione studi, Agenzia governativa di formazione e ammodernamento degli Enti Locali dipendente dal Dipartimento della funzione pubblica, e che pertanto è logico ritenere che un tale alto incarico comporti un impegno totale del suo tempo di lavoro;

che il Formez opera a livello nazionale ed internazionale con un volume di ricavi per oltre ottanta milioni di euro, circa trecentocinquanta dipendenti e tre sedi operative su Roma, Napoli e Cagliari,

gli interroganti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto in premessa;

se non ritengano che tale doppio incarico sia stato assunto in piena violazione del principio di incompatibilità;

se e come l'Università Gabriele D'Annunzio di Chieti e Pescara abbia autorizzato un incarico di tale prestigio e impegno quale quello di Direttore Generale di un'Agenzia per la formazione pubblica e se, infine, non ritengano che l'attribuzione di tale incarico sia avvenuta con eccessiva discrezionalità.

(4-04060)

(6 marzo 2003)

RISPOSTA. – Va preliminarmente rilevato che la nomlativa concernente lo stato giuridico dei professori universitari è rinvenibile, nella sua generalità, nel decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, il quale interviene, tra l'altro, sia per regolare «l'impegno» dei professori universitari (tempo pieno e tempo definito), sia per disciplinare i casi di incompatibilità relativamente allo svolgimento delle funzioni didattiche o accademiche.

Il Prof. Carlo Lefebvre Capece Minutolo è docente di I fascia presso la Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi G. D'Annunzio di Chieti a decorrere, agli effetti giuridici ed economici, dal 1º settembre 2000, e ha optato fin dall'inizio per il regime a tempo definito. Come è chiaramente previsto dall'articolo 11 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980, coloro che optano per il tempo definito possono svolgere, all'esterno dell'Università, attività professionali e attività di consulenza anche continuativa nonché possono assumere incarichi retribuiti; ciò, ovviamente, senza che sia necessario richiedere la preventiva autorizzazione all'Università di appartenenza.

Il Formez, a sua volta, è, ai sensi del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 285, un'associazione riconosciuta con personalità giuridica di diritto privato, per cui l'affidamento di un incarico presso tale associazione non rientra tra i casi per i quali l'articolo 13 del decreto del Presidente

della Repubblica n. 382 del 1980 configura situazioni di incompatibilità con il conseguente collocamento in aspettativa obbligatoria per i professori universitari.

Ciò premesso, non si rileva alcuna incompatibilità tra l'attività di professore universitario a tempo definito e l'incarico di Direttore generale del Formez, affidato al Prof. Lefebvre in data 21 novembre 2002, svolto dallo stesso in qualità di professionista e come tale, infatti, retribuito dietro presentazione di fatture mensili assoggettate ad IVA.

Il Ministro per la funzione pubblica
BACCINI

(20 dicembre 2004)

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

la realizzazione della galleria di base del Brennero rientra negli obbiettivi delle grandi opere sia a livello nazionale che a livello europeo;

oltre al tunnel di base è prevista una nuova linea di accesso Sud per rafforzare il trasporto ferroviario da Verona fino all'entrata nel tunnel a Fortezza;

la costruzione del progetto principale della galleria di base dovrebbe concludersi entro il 2015 mentre rimarrebbero escluse varie parti della tratta di accesso Sud che – secondo informazioni della RFI (Rete Ferroviaria Italiana) – potrebbero protrarsi fino al 2030;

questa realizzazione graduale avrebbe come conseguenza che la potenzialità della tratta principale aumenterebbe ad oltre 320 treni giornalieri, che poi dovrebbero percorrere la linea ferroviaria tradizionale, che non solo rappresenterebbe un collo di bottiglia, ma porterebbe a grandi disagi per la popolazione lungo la vecchia tratta;

la Provincia autonoma di Bolzano, con deliberazione della Giunta provinciale n. 4786 del 22 dicembre 2003, ha dato il suo assenso al quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero Monaco-Verona apportando le necessarie modifiche ai piani urbanistici dei comuni interessati;

la delibera della Giunta provinciale di Bolzano pone una serie di condizioni, basandosi in particolare sulle delibere della Commissione urbanistica provinciale del procedimento coordinato concernente la valutazione di impatto ambientale (VIA);

in relazione al tracciato in Bassa Atesina a Sud di Bronzolo tutti i Comuni si oppongono a qualsiasi tracciato che attraversi la valle all'aperto, in quanto già l'inquinamento acustico delle infrastrutture esistenti supera la soglia di tollerabilità. I Comuni invece appoggiano il tracciato in sotterraneo fino a Sud di Salorno e si esprimono favorevolmente alla relativa variante documentata nello studio di impatto ambientale (SIA);

il parere VIA prescrive che contemporaneamente alla presentazione del progetto definitivo per la circonvallazione di Bolzano deve essere presentato un progetto preliminare per il tracciato nella Bassa Ate-

sina. Anche la Commissione urbanistica provinciale si è espressa a favore del tracciato in sotterraneo;

il progetto per il tracciato della linea di accesso nella Bassa Atesina e lo studio di impatto ambientale devono essere presentati contemporaneamente con il progetto definitivo della circonvallazione di Bolzano e devono prevedere un tracciato in sotterraneo (si veda il punto 2) della delibera della Giunta);

la Giunta provinciale di Bolzano con deliberazione n. 3224 del 29 maggio 1989 aveva già espresso un parere relativo allo studio di fattibilità della galleria di base, esprimendosi favorevolmente a condizione che venga realizzata il più presto possibile tutta la nuova costruzione, poiché si potrà raggiungere la funzionalità e la capacità di progetto solamente quando sarà ultimata a 4 binari tutta la linea ferroviaria Monaco-Verona;

la Giunta provinciale nel rilascio dell'autorizzazione VIA ha richiesto, tra le altre condizioni, la modifica del programma di esercizio in modo che la capacità di trasporto sulla ferrovia venga utilizzata per assorbire il trasporto merci, mentre tutti i treni passeggeri, anche quelli internazionali, devono fare fermata a Bolzano;

dai risultati della VIA e dai pareri della Commissione urbanistica risultano una serie di modifiche alle strutture inserite nei piani urbanistici lungo tutto l'asse del Brennero;

il punto 9) di queste condizioni prevede che il tracciato tra Ponte Gardena e Cardano venga inserito nella prossima fase di progetto, affinché venga raggiunta la piena capacità dell'infrastruttura ferroviaria sin dall'inizio, ed inoltre che per Prato Isarco il progetto definitivo presenti uno studio complessivo relativo all'inserimento architettonico-paesaggistico delle progettate infrastrutture e del richiesto incapsulamento nell'assetto del paese. In particolare i Comuni chiedono che il *bypass* di Bolzano venga allungato fino ad Est di Prato Isarco e lì connesso alla galleria Sciliar allo scopo di evitare ogni maggiore aggravio per l'abitato di Prato Isarco. Risulta inoltre dalle condizioni che «a Prato Isarco bisogna realizzare come intervento immediato una efficiente protezione acustica lungo la linea esistente»;

il punto 10) delle condizioni della Commissione urbanistica provinciale prevede che la finestra di Cardano venga spostata di 1.000 metri verso Est e che vengano evitate interferenze di utilizzo relative all'area antistante il portale ed impatti negativi sull'abitato di Cardano e che si crei un accesso laterale unico per il *bypass* di Bolzano (lotto 2) e per il lotto di completamento tra Ponte Gardena e Cardano;

la finestra di Laives Sud è da stralciare, come risulta dal parere VIA e dallo stesso studio di impatto ambientale;

il collegamento tra il portale Bronzolo ed il parco ferroviario è da realizzare completamente in sotterraneo,

si chiede di sapere:

per quanto riguarda la ferrovia del Brennero:

se il Governo non ritenga opportuna una realizzazione contemporanea di tutta la tratta da Verona ad Innsbruck o almeno da Trento verso

Nord per evitare i colli di bottiglia e gli impatti per la popolazione lungo la vecchia tratta e corrispondere alla condizione della Provincia autonoma di Bolzano, posta dalla delibera di assenso al progetto (deliberazione della Giunta provinciale n. 4786 del 22 dicembre 2003), che richiede una realizzazione contemporanea per la tratta da Salorno a Fortezza;

quali siano le fasi e le date di realizzazione della galleria di base del Brennero tra Fortezza ed Innsbruck e delle tratte di accesso Sud tra Verona e Fortezza;

se si sia maturato il progetto per il tracciato nella Bassa Atesina fra Bronzolo/Ora e Salorno seguendo la condizione posta dalla Giunta provinciale e dal parere VIA di un tracciato in sotterraneo;

se si provvederà in tempo alla richiesta della Provincia di Bolzano (di cui al punto 2) della su citata delibera) di presentare il progetto preliminare per la linea di accesso nella Bassa Atesina e lo studio di impatto ambientale contemporaneamente con il progetto definitivo della circonvallazione di Bolzano;

se a Bronzolo sia previsto uno scalo ferroviario, quali siano le sue dimensioni, e quali funzioni dovrebbe adempiere tale scalo, ed in particolare se non si ritenga che per il carico/scarico merci non potrebbe bastare lo scalo già realizzato a Gardolo di Trento;

se sarà stralciata la finestra di Laives e sarà garantito il collegamento tra il portale Bronzolo ed il parco ferroviario completamente in sotterraneo;

quale sia la potenzialità attuale della ferrovia del Brennero, in quale percentuale questa potenzialità al momento sia sfruttata e quanti siano i treni giornalieri che transitano su questa linea;

quale sarà la potenzialità della linea del Brennero dopo la realizzazione del tunnel di base, eventualmente scaglionata dalle varie fasi di realizzazione delle tratte di accesso a Sud;

quali saranno gli sviluppi del traffico ferroviario partendo dalle date attuali fino alla data di realizzazione del tunnel di base e per i decenni seguenti, distintamente tra trasporto persone e trasporto merci;

quale sia la relazione del trasporto attuale tra gomma (strada e autostrada del Brennero) e rotaia;

in quale misura si ritenga di poter migliorare questa relazione a favore del trasporto su rotaia;

come il Governo intenda modificare il programma di esercizio, secondo la richiesta della Provincia di Bolzano, in modo da utilizzare la capacità di trasporto sulla ferrovia per assorbire il trasporto merci, e per garantire che tutti i treni passeggeri, anche quelli internazionali, facciano fermata a Bolzano;

a quale punto sia la progettazione per il tracciato tra Ponte Gardena e Cardano ed il progetto definitivo per Prato Isarco, che «deve presentare nello studio complessivo relativo all'inserimento architettonico-paesaggistico delle progettate infrastrutture e del richiesto incapsulamento nell'assetto del paese» (punto 9 della delibera della Giunta). Il *bypass* di Bolzano

sarà allungato fino ad Est di Prato Isarco, e lì connesso alla galleria Sciliar allo scopo di evitare ogni maggiore aggravio per l'abitato di Prato Isarco;

se siano già in atto misure di intervento per un'efficiente protezione acustica lungo la linea già esistente a Prato Isarco;

a quale punto sia lo spostamento richiesto della finestra di Cardano per evitare interferenze ed impatti sull'abitato di Cardano e la creazione di un accesso laterale unico per il *bypass* di Bolzano;

per quanto riguarda l'autostrada del Brennero:

in quale fase di attuazione si trovi l'auspicato rinnovo della concessione alla Società Autostrada del Brennero;

se il Governo non ritenga di dover promuovere il trasferimento dalla gomma alla rotaia, prevedendo anche misure restrittive di trasporto merci su strada e autostrada e aumentando le tariffe autostradali;

se non si ritenga in contrasto con gli obbiettivi di un trasferimento del trasporto merci e persone dalla gomma alla rotaia l'ampliamento dell'autostrada del Brennero prevista dalla società autostradale di un'ulteriore corsia o comunque per corsia cosiddetta dinamica;

se questo ampliamento a tre corsie dell'autostrada del Brennero, o comunque una corsia dinamica fino al casello di uscita di Egna, corrisponda ad una libera decisione dell'autostrada stessa o risulti quale condizione dalla concessione o della Convenzione tra Società Autostrada del Brennero e ANAS;

se la sopra citata Convenzione tra la società Autostrada del Brennero e l'ANAS sia completamente perfezionata e fino a quale termine;

se non si ritenga di fornire all'interrogante copia della Convenzione ANAS e altri documenti utili connessi con le sopra citate domande. (4-07006)

(6 luglio 2004)

RISPOSTA. – Per quanto attiene alla Ferrovia del Brennero si forniscono gli elementi di risposta trasmessi da Ferrovie dello Stato S.p.a.

Il progetto di potenziamento della linea del Brennero, compreso tra le opere strategiche *ex lege* 443/2001, consiste essenzialmente nel quadruplicamento della linea esistente mediante la realizzazione, per fasi, di una nuova linea tra la Galleria di base del Brennero ed il Nodo di Verona, assicurando una capacità coerente con lo sviluppo della domanda di trafico per l'asse Verona - Monaco.

Il quadruplicamento dell'intera linea prevede:

il collegamento a Fortezza con la soluzione prevista dal GEIE BBT per il nuovo valico del Brennero;

l'inserimento nel Nodo di Verona, prevedendo in particolare il collegamento con la linea AC Milano – Venezia ed un collegamento passante con la linea Bologna – Verona;

i collegamenti con le linee diramate esistenti e con i terminali plurimodali esistenti (Quadrante Europa e Roncafort);

le interconnessioni con la linea esistente.

La realizzazione è prevista per fasi funzionali, da attivare in tempi diversi, secondo un programma di priorità degli interventi, finalizzato ad un progressivo aumento della potenzialità dell'asse ferroviario Verona – Monaco, in grado di corrispondere adeguatamente alla crescente domanda di traffico prevista e coerente con la realizzazione del tunnel di base del Brennero, il cui completamento è previsto per il 2015.

Per quanto riguarda la concessione esistente sull'autostrada A22, si rappresenta che il testo della Convenzione di revisione della concessione stipulata tra ANAS e la concessionaria del Brennero, il quale prevede una proroga alla concessione di otto anni, a seguito di accordi informali intercorsi, è stato inviato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti agli organi competenti della Commissione Europea per un esame preliminare al decreto approvativo della stessa.

I servizi della Commissione non hanno espresso parere sul testo, ma hanno contestato alcuni contenuti della Convenzione rispetto ai quali il Governo italiano dovrà relazionare.

In tale contesto, la Convenzione in questione non può considerarsi «completamente perfezionata».

Il Governo garantisce tuttavia il proprio costante impegno presso le istituzioni europee per una rapida soluzione della problematica.

Per ciò che concerne l'ampliamento a tre corsie dell'autostrada in argomento e la creazione di una corsia dinamica, occorre far presente che ogni opera autostradale deve essere prevista in un piano finanziario concordato con la concedente ANAS S.p.A. ed approvato dal Consiglio di Amministrazione. Altra cosa è l'utilizzazione come corsia dinamica della corsia d'emergenza che rientra invece nelle strategie della società concessionaria finalizzate al miglioramento del servizio agli utenti.

A riguardo è opportuno evidenziare come, attualmente, la realizzazione della terza corsia non sia inclusa negli interventi previsti per l'autostrada in questione.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MARTINAT

(20 dicembre 2004)

VALLONE. – *Al Ministro degli affari esteri*. – Premesso che:

il 18 agosto 2004 il giornalista italiano Enzo Baldoni veniva rapito in Iraq da una banda di terroristi e barbaramente ucciso otto giorni dopo;

le circostanze nelle quali venivano condotte le trattative per la sua liberazione rimanevano oscure, così come le stesse circostanze che hanno portato al suo assassinio;

le spoglie del giornalista e volontario italiano non sono mai state consegnate al Governo italiano,

si chiede di conoscere:

se il Governo sia tutt'oggi impegnato per ottenere la restituzione del corpo del nostro connazionale e, nell'ipotesi affermativa, quali siano i canali attivati;

se, in considerazione del fatto che la vicenda sembra essere caduta nell'oblio più totale, il neoministro degli affari esteri, on. Gianfranco Fini, ritenga opportuno imprimere a tale impegno un maggiore impulso, al fine di restituire ai famigliari della vittima le spoglie del loro congiunto, come già avvenuto nel caso di Fabrizio Quattrocchi.

(4-07752)

(24 novembre 2004)

RISPOSTA. – Dal momento della notizia dell'uccisione del giornalista Enzo Baldoni, rivendicata dal sedicente «Esercito Islamico in Iraq», il Ministero degli affari esteri ha immediatamente avanzato – per il tramite dell'Ambasciata a Baghdad – la richiesta di un fattivo interessamento alla pronta restituzione del corpo a interlocutori istituzionali iracheni e di quella società civile con i quali erano stati mantenuti ininterrotti contatti dall'inizio del rapimento.

Il nostro Ambasciatore ha coinvolto personalità del mondo governativo a livello apicale, allargando altresì i contatti con qualificati esponenti iracheni quali influenti capi tribali e autorità religiose sunnite e sciite.

In maniera generalizzata, gli interlocutori contattati, a prescindere dalla propria posizione verso il nostro Paese, hanno espresso vicinanza alla famiglia sul piano umanitario e volontà di adoperarsi al fine di consentire il recupero della salma, assicurandoci l'intenzione di intraprendere quindi concrete iniziative portate avanti con la discrezione e la cautela legate alle condizioni di sicurezza in loco.

Questa incessante azione di contatto e stimolo della nostra Ambasciata in ogni possibile contesto – non essendo stato purtroppo possibile ad oggi ottenere la restituzione della salma del nostro connazionale – non potrà che proseguire con rinnovato impulso.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANTICA

(17 dicembre 2004)

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

è in corso, dopo più decenni di istruttoria procedurale, la realizzazione da parte dell'ANAS del completamento del raccordo a quattro corsie Teramo – Giulianova, costituente la bretella autostradale di raccordo tra le autostrade A24 (casello Villa Vomano) ed A14 (casello autostradale di Mosciano – Teramo – Giulianova);

tale raccordo è in corso di completamento realizzativo, con il 1º lotto aperto al traffico e con il 2º ed il 3º con lavori in appalto ed in corso;

il 3º lotto è stato riattivato nella fase costruttiva, procedendo l'ANAS al riappalto dei lavori temporaneamente sospesi a seguito di un ricorso sulle procedure di gara adottate, recentemente conclusosi;

tale 3º lotto per essere funzionalmente operativo ed attivato richiede la realizzazione di uno svincolo a livelli sfalsati con la strada statale n. 80 in località Mosciano (casello autostradale A14), intervento già previsto nell'ambito dei lavori dell'appalto del 3º lotto stesso;

il suddetto svincolo richiede la riarticolazione ed il potenziamento del casello autostradale esistente, così come richiesto e prescritto dal decreto di valutazione d'impatto e compatibilità ambientale n. 3570 del 19.02.1999;

in tale decreto di valutazione d'impatto ambientale veniva specificatamente prescritta la realizzazione contestuale sia dello svincolo con la strada statale n. 80 sia del riassetto del casello con l'autostrada A 14, con la finalità di eliminare tutti gli innesti a raso oggi esistenti ed un passaggio a livello ferroviario anch'esso da dismettere, fattori tutti di elevata pericolosità per l'utenza, con incidentalità molto elevata;

i suddetti condizionamenti debbono, per motivi di sicurezza, essere oggettivamente eliminati contestualmente alla entrata in esercizio del raccordo autostradale nella sua interezza;

tali esigenze funzionali e di sicurezza risultano più volte espresse da corrispondenza ufficiale del Ministero dell'ambiente – Ufficio valutazione d'impatto ambientale, con note prot. 3072 del 31.03.1998 e prot. 7548 del 08.07.1998 e riconfermate in sede di decreto definitivo;

per assolvere a tali prescrizioni l'ANAS ha prodotto, in collaborazione con la Provincia di Teramo, la progettazione esecutiva, assentita anche dalla stessa Concessionaria Autostrade S.p.A. e trasmessa dalla stessa ANAS al Ministero dell'ambiente con prot. 28196 del 28.07.1998;

la concessionaria Autostrade S.p.A., oggi Autostrade per l'Italia, ai sensi e per gli effetti della Convenzione sottoscritta con l'ANAS in data 4 agosto 1997, n. 230 di rep., e successivi atti aggiuntivi, ha il vincolo di dover procedere alla realizzazione del suddetto intervento di completamento dell'itinerario sopracitato e riguardante per la Concessionaria medesima il solo adeguamento e riassetto del casello esistente;

l'opera è individuata, tra gli interventi posti a carico della Concessionaria Autostrade S.p.A., nell'atto aggiuntivo del 15.01.1998, art. 2 – Svincolo di Giulianova, Km 334 + 028 –;

agli atti sussiste un progetto esecutivo completo, assentito dalla stessa Concessionaria Autostrade S.p.A. e redatto dalla Provincia di Teramo in qualità di soggetto promotore dell'iniziativa, in base alla Convenzione «ANAS-Provincia di Teramo», prot. 15180 del 08.05.1996;

considerato che:

la Società Concessionaria Autostrade S.p.A., nonostante l'impegno ufficiale di procedere al finanziamento dell'opera, ancora oggi non ha attivato le iniziative necessarie per consentire l'appalto dei suddetti lavori;

tali lavori, disponendo di un progetto esecutivo completo ed approvato, possono e debbono essere attivati con tempistiche compatibili con quelle dei lavori già in corso del 3° lotto della «Teramo mare» da parte dell'ANAS;

esiste una indubbia esigenza funzionale che le tempistiche realizzative del casello, nel nuovo assetto, garantiscano la funzionalità completa dello svincolo della strada statale n. 80 ed opere connesse, onde consentire il diretto collegamento dei flussi di traffico tra le due autostrade A14 ed A24, senza interferenze con la viabilità minore,

si chiede di sapere:

quali siano le motivazioni nell'operato dell'ANAS e nell'operato della Società Concessionaria Autostrade S.p.A. (oggi Autostrade per l'Italia) che impediscano la regolare procedura di pubblicazione e di appalto del suddetto intervento di completamento, potendo la Società Concessionaria disporre di un progetto esecutivo completo in tutti gli elaborati e redatto dalla Provincia di Teramo in accordo con gli uffici della Concessionaria stessa, che ha acquisito la totalità dei pareri approvati compresa la procedura di valutazione d'impatto ambientale;

quali siano i tempi previsti per l'inizio concreto dei lavori, per la loro conclusione e per l'entrata in funzione della nuova infrastruttura;

se si intenda assumere provvedimenti per garantire un adeguato servizio pubblico, evitando disagi per la collettività che scaturiscono da una struttura costruita – Stazione A14 di Teramo – Giulianova – nel 1973 e su previsioni di traffico di quel tempo;

se si intenda assumere a carico degli amministratori dalle società concessionaria iniziative sanzionatorie a tutela, nella specie, della collettività.

(4-07073)

(14 luglio 2004)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS S.p.A., in ordine alla realizzazione della viabilità ordinaria afferente il casello di Mosciano, ha riferito quanto segue.

La società stradale ha consegnato in data 8 marzo 2004 i lavori per la realizzazione del 3° lotto della variante alla strada statale n. 80 «del Gran Sasso d'Italia» tra Teramo e Giulianova. Del medesimo lotto è parte integrante un collegamento funzionale tra la costruenda variante ed il casello autostradale di Mosciano, dov'è previsto un sottopasso dell'attuale strada statale n. 80 e della ferrovia.

L'ANAS fa presente, infine, che il suddetto collegamento, la cui realizzazione è prevista entro il secondo semestre del 2006, migliorerà il

flusso del traffico tra le autostrade A14 e A24 senza interferire con la nuova viabilità.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(20 dicembre 2004)

ZAPPACOSTA. – *Al Ministro delle attività produttive*. – Premesso che:

è divenuta di dominio pubblico nella città di Sulmona e nell'area peligna la notizia, trapelata in questi giorni, che l'Enel abbia annunciato di voler chiudere gli uffici commerciali di via Lamaccio nel capoluogo peligno;

il progetto di razionalizzazione delle risorse, umane e strutturali, attraverso il processo di informatizzazione dell'azienda – già svoltosi, peraltro, in gran parte delle regioni italiane, – prevede infatti anche per l'area peligna e il suo storico capoluogo la dislocazione degli uffici dell'ente con l'accentramento di tutti gli sportelli commerciali nel capoluogo regionale di L'Aquila;

un tale, infausto epilogo rappresenterebbe l'ennesimo colpo inferto sul già debolissimo tessuto economico-sociale della città, che sta vedendo in questi giorni entrare in crisi un pò tutte le maggiori aziende industriali che operano nel comprensorio sulmonese; infatti, l'ufficio di via Lamaccio, che serve un bacino di utenti di circa 63.000 unità compresi tra l'Alto Sangro, la Valle Peligna e la Valle Subequana, è passato, negli ultimi anni, da 130 dipendenti a circa 50;

la chiusura degli uffici commerciali di Sulmona costituirebbe la perdita di diverse unità lavorative, soprattutto personale addetto agli sportelli e letturisti;

peraltro, tale operazione sembrerebbe muovere da un intervento su tutto il territorio nazionale che comporterebbe la disdicevole iniziativa di utilizzare sempre più un sistema alternativo di lettura dei contatori, con l'eliminazione della figura del letturista, al quale era comunque demandata, in molti casi, l'unica lettura annuale per i conguagli, ricorrendo alla trasmissione dei dati relativi ai consumi tramite numero verde o sito Internet, con immaginabili disagi per gran parte degli utenti, soprattutto anziani, persone a basso indice di scolarità e «analfabeti informatici»,

si chiede di sapere:

quali interventi si intenda porre in essere affinché venga assolutamente scongiurata la ipotesi del totale ridimensionamento degli attuali uffici dell'Enel di Sulmona e venga confermato il mantenimento dell'attuale organico di servizio;

Se si ritenga di farsi parte diligente presso la dirigenza Enel al fine di rivedere il metodo esclusivo di lettura tramite telefono o *computer*, scongiurando quindi la scomparsa della figura del letturista.

(4-05799)

(16 dicembre 2003)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in questione, sulla base delle informazioni fornite da Enel, si fa presente quanto segue.

Al fine di ottimizzare la gestione della rete di distribuzione, conseguendo standard più elevati di qualità del servizio e di efficienza e di offrire ai clienti la possibilità di dialogare con l'Enel in modo più semplice e continuo, l'Enel Distribuzione ha da tempo avviato la riorganizzazione delle proprie strutture.

Tale riorganizzazione è stata concepita in un'ottica di adeguamento alle disposizioni legislative relative alla liberalizzazione del mercato elettrico (decreto legislativo n. 79/99 e legge n. 239/2004), nonché alle delibere dell'Autorità di settore relative al raggiungimento dei livelli di qualità del servizio (delibera n. 202/99) e alla separazione amministrativa contabile per i soggetti giuridici che operano in tutta la filiera del settore dell'energia elettrica (delibera n. 61/99).

Nella regione Abruzzo, l'Enel costituisce la più importante realtà industriale, operando principalmente nei settori della produzione, trasporto, distribuzione e vendita di energia elettrica e gas, nonché nell'illuminazione pubblica e telecomunicazioni. Nella stessa Regione l'Enel occupa oltre 1.250 unità. Tali risorse – in linea con le politiche occupazionali da sempre adottate dall'Azienda – non sono mai state oggetto di licenziamenti, cassa integrazione o altre forme di mobilità.

L'Enel ribadisce la volontà di continuare a costituire una delle più importanti realtà industriali della Regione. A conferma di ciò sono previsti. nei prossimi quattro anni, investimenti complessivi per circa 260 milioni di euro, che produrranno benefiche ricadute sull'indotto locale. Nella Regione la qualità del servizio elettrico registra standard superiori sia alla media nazionale, sia ai parametri indicati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas. In particolare, si è ridotto il numero dei reclami e quello delle interruzioni passando da 2,91 interruzioni per cliente nel 2000 a 2,54 nel 2002.

Nella Provincia di Chieti la struttura tecnica di Enel Distribuzione è attualmente presente con le Zone di Chieti, Lanciano e Vasto con le sedi di Gruppo Operativo di Chieti, Lanciano, Vasto e Atessa, i Nuclei distaccati di Casoli, Guardiagrele, Ortona, Carunchio, Villa Santa Maria e le sedi di squadre dislocate di Gissi.

La possibilità di un migliore governo delle reti, sulla base dell'introduzione di nuove soluzioni tecnologiche e di una maggiore efficienza operativa determinata da sistemi più evoluti di gestione delle risorse, consentirà una razionalizzazione di tali strutture. In coerenza con il nuovo disegno organizzativo l'organizzazione nella Provincia di Chieti sarà articolata

nelle seguenti unità: la Zona di Chieti, le Unità Operative di Chieti, Lanciano e Vasto e le Squadre Distaccate di Guardiagrele, Atessa e Carunchio.

Le suddette strutture operative continueranno ad assicurare un adeguato presidio, per l'esecuzione delle attività costruttive e manutentive e per tutte le altre attività di più immediato interesse per la clientela, quali riparazione guasti ed interventi sui gruppi di misura. Il nuovo assetto organizzativo, tenendo anche conto dell'attuale dislocazione del personale, garantirà il mantenimento sul territorio di attività e risorse quantitativamente e qualitativamente adeguate ad un efficace presidio.

L'Area di Business «Commerciale Clienti Vincolati» ha sviluppato un nuovo modello organizzativo finalizzato a garantire una semplificazione delle modalità di accesso dei clienti ai servizi commerciali di Enel. Nella Regione Abruzzo il presidio della clientela è garantito da:

Contact Center, presente con un sito a L'Aquila, che assicura, nei casi in cui non occorra la presenza fisica del cliente, tutti i canali di contatto con la clientela di massa (famiglie e piccole aziende fino a 30 kW):

Punto Enel, presso il quale sono gestite le attività complesse presenti sul territorio regionale, nelle città di L'Aquila, Pescara, Chieti e Teramo;

Corner QuiEnel presso i negozi Enel.si e Wind e recentemente anche presso gli Uffici Postali ed alcuni Comuni, a disposizione dei clienti per le principali operazioni commerciali. In Abruzzo ad oggi sono attivi 32 Corner QuiEnel suddivisi tra le province di L'Aquila (7), Chieti (11), Pescara (7), Teramo (7).

Per le medie e grandi aziende sul territorio regionale sono attivi 6 Account Manager che assicurano una gestione personalizzata della clientela business.

Per tutti i clienti, inoltre, è disponibile lo sportello on-line, accessibile all'indirizzo www.prontoenel.it.

Enel Distribuzione è disponibile ad aprire ulteriori corner nei negozi Enel.si, Wind. uffici postali e presso le amministrazioni comunali con il progetto «Enel in Comune». A tal fine sono in corso trattative con i comuni di Sulmona, Tagliacozzo, Castel di Sangro, Torre dei Passeri, Montorio al Vomano e Guardiagrele.

I punti Enel di Vasto e Sulmona, a partire dal 1° luglio 2004, sono stati trasferiti ed accorpati agli uffici rispettivamente di Chieti e L'Aquila, soluzione questa che non ha comportato alcuna riduzione dell'attuale livello occupazionale. Infatti la chiusura di questi uffici ha riguardato complessivamente 13 unità, di cui 4 con funzioni di letturista. Le restanti risorse svolgevano esclusivamente funzioni commerciali (senza contatto con la clientela) e, nella gran parte, sono state trasferite negli altri uffici di Enel Distribuzione esistenti in zona.

Enel Distribuzione ha da tempo avviato la campagna di sostituzione di oltre 30 milioni di contatori, con l'introduzione di un sistema integrato di telegestione che consente il controllo da remoto del contatore elettro-

nico, ivi compresa la lettura stessa, oltre all'esecuzione a distanza di una serie di interventi e manovre, che in passato richiedevano necessariamente tempi lunghi e l'invio sul posto di una squadra di tecnici.

La sostituzione dei vecchi contatori elettromeccanici con i nuovi modelli elettronici verrà completata su tutto il territorio nazionale entro il 2005. L'introduzione del sistema «Telegestore» comporta vantaggi in termini di migliore efficienza e qualità del servizi, maggiore sicurezza della rete di distribuzione, oltre ad un contenimento dei costi riconosciuti in tariffa, il tutto con evidenti vantaggi per il cliente.

In particolare, scompare la fatturazione in acconto, dal momento che il sistema consente la lettura istantanea del contatore, con conseguente fatturazione dell'effettivo consumo di energia elettrica. Inoltre, ogni variazione contrattuale richiesta dal cliente, che comporterebbe un intervento sul contatore, può essere effettuata da remoto in tempi estremamente ridotti, senza alcun disagio o spesa per il cliente stesso. La figura del letturista, con l'introduzione del sistema «Telegestore», è destinata a scomparire, ma per il personale ancora impiegato in tale attività è interesse di Enel Distribuzione effettuare la riqualificazione per impieghi in differenti mansioni.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive
DELL'ELCE

(20 dicembre 2004)