

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

n. 68

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 3 al 9 aprile 2003)

INDICE

BERGAMO: sulla stipula dei contratti di locazione (4-03849) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	Pag. 3179	FRANCO Vittoria, ACCIARINI: sulla Galleria degli Uffici (4-03404) (risp. URBANI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	Pag. 3190
sulla stipula dei contratti di locazione (4-03850) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3179	GASBARRI: sull'autostrada A24 (4-02578) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3191
CENTARO: sulla modifica del contenuto dell'ordinanza di protezione civile n. 3190 del 22 marzo 2002 (4-03139) (risp. GIOVANARDI, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i>)	3180	GIOVANELLI: sulla pista carrabile nel comune di Villa Minozzo (Reggio Emilia) (4-02692) (risp. URBANI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	3193
COVIELLO: sul tratto autostradale compreso fra Lagonegro e Lauria (4-03268) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3182	IOVENE: sui collegamenti stradali in provincia di Catanzaro (4-02744) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3195
DATO: sul contratto stipulato fra la RAI ed un noto conduttore televisivo (4-04165) (risp. GASPARRI, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	3184	LONGHI: sulla strada statale n. 28 «del Colle di Nava» (4-03370) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3197
DE PAOLI: sulla strada Sebina orientale (4-03454) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3186	MACONI ed altri: sulle opere autostradali in Lombardia (4-00899) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3198
sulla richiesta di usufruire di permessi inoltrata da un dipendente delle Poste di Verona (4-03679) (risp. GASPARRI, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	3187	MULAS: sulla ristrutturazione del sistema viario in provincia di Sassari (4-03163) (risp. MARTINAT, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	3200
FALOMI: sulle sovvenzioni a favore delle associazioni culturali operanti nel campo della promozione cinematografica (4-03581) (risp. URBANI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	3188	ROLLANDIN: sull'acquisizione dei diritti televisivi delle Coppe del mondo di sci da parte della RAI (4-03664) (risp. GASPARRI, <i>ministro delle comunicazioni</i>)	3202

SODANO Tommaso: sul ritrovamento di un villaggio dell'età del bronzo nel territorio del comune di Nola (4-01554) (risp. URBANI, ministro per i beni e le attività culturali) Pag. 3203

sugli appalti relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria (4-03488) (risp. MARTINAT, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti) Pag. 3205

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

il 6 settembre 2002 è stata sottoscritta una convenzione nazionale (in base agli artt. 4 e 4-bis della legge n. 431/98) tra i sindacati degli inquilini e il coordinamento delle proprietà immobiliari, che prevede la realizzazione di accordi da definire in sede locale per la stipula dei contratti di locazione agevolati, ai sensi dell'art.2, comma 3, della legge 431/98;

la «Generali Properties», proprietaria di centinaia di appartamenti a Mestre, ha incontrato il 19 settembre e il 10 ottobre 2002 SUNIA, SICET e UNIAT, convenendo con le citate organizzazioni sindacali un accordo riferito ai contratti di locazione agevolati che prevede detrazioni fiscali per la proprietà e canoni calmierati per gli inquilini;

per l'accordo è necessario che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emani il decreto previsto dalla convenzione nazionale;

il suddetto decreto doveva essere emanato entro il 7 ottobre 2002, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire con la massima urgenza e tempestività per emanare il decreto di cui sopra, indispensabile per gli accordi territoriali atti ad attenuare la tensione abitativa.

(4-03849)

(11 febbraio 2003)

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

il 6 settembre 2002 è stata sottoscritta una convenzione nazionale (in base agli artt. 4 e 4-bis della legge n. 431/98) tra i sindacati degli inquilini e il coordinamento delle proprietà immobiliari, che prevede la realizzazione di accordi da definire in sede locale per la stipula dei contratti di locazione agevolati, ai sensi dell'art.2, comma 3, della legge 431/98;

la «Generali Properties», proprietaria di centinaia di appartamenti a Mestre, ha incontrato il 19/9 e il 10/10 2002 SUNIA, SICET e UNIAT, convenendo con le citate organizzazioni sindacali un accordo riferito ai contratti di locazione agevolati che prevede detrazioni fiscali per la proprietà e canoni calmierati per gli inquilini;

per l'accordo è necessario che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emani il decreto previsto dalla convenzione nazionale;

il suddetto decreto doveva essere emanato entro il 7 ottobre 2002, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire con la massima urgenza e tempestività per emanare il decreto di cui sopra, indispensabile per gli accordi territoriali atti ad attenuare la tensione abitativa.

(4-03850)

(11 febbraio 2003)

RISPOSTA. (*) – La problematica segnalata è da considerarsi avviata a conclusione in quanto il decreto interministeriale previsto dalla convenzione nazionale tra i sindacati degli inquilini ed il coordinamento delle proprietà immobiliari è stato emanato in data 30 dicembre 2002, registrato alla Corte dei Conti il 12 marzo 2003, e attualmente in corso di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(28 marzo 2003)

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

l'ordinanza emanata il 22 marzo 2002 dal Ministro dell'interno *pro tempore* onorevole Scajola, in materia di autorizzazioni concernenti gli impianti e le discariche per lo smaltimento dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, innovando la disciplina contenuta nella ordinanza emanata nella stessa materia il 25 maggio 2001 dal Ministro dell'interno *pro tempore* onorevole Bianco, ha previsto l'autorizzabilità della costruzione e della gestione delle discariche per rifiuti speciali anche in favore di soggetti privati, pur in assenza del piano di cui all'articolo 22 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, sulla base di comprovate esigenze ambientali;

l'estensione ai privati di tale attività, pur non essendo criticabile in linea di principio, dovrebbe comportare un regime autorizzativo particolarmente restrittivo ed attento all'esigenza di evitare pericolose infiltrazioni criminali in un'attività che registra, come risulta da numerosi processi, una costante attenzione della criminalità organizzata, al punto da indurre il Parlamento all'istituzione nella trascorsa legislatura ed in questa in corso di una Commissione bicamerale di indagine al riguardo;

appare opportuno un più appropriato controllo sui privati mediante norme più restrittive o un'autorizzazione subordinata eventualmente all'impossibilità di realizzazione e di gestione da parte dell'ente pubblico;

comunque, vanno ulteriormente specificate le «comprovate esigenze ambientali» poste a base dell'autorizzazione, alla stregua del dispo-

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

sto dell'articolo 14 dell'ordinanza emessa il 22 marzo 2002 dal Ministro dell'interno *pro tempore*, onorevole Scajola;

il provvedimento in parola va modificato, mediante l'inserimento espresso di una causa ostativa all'autorizzazione, con riferimento alle esigenze ambientali, in caso di elevata concentrazione in zone o territori di altre discariche in esercizio o esaurite;

la valutazione da esprimere in tal caso, ancorché in presenza degli altri presupposti di legge, deve privilegiare la considerazione dell'impatto ambientale, derivante da altri fattori di inquinamento (altre discariche, impianti ad alto rischio di inquinamento, dichiarazione di zona a rischio ambientale, eccetera) giacché non può aggravarsi, pur nell'esistenza delle misure di sicurezza in teoria migliori, la situazione di territori interessati pesantemente dalle problematiche anzi esemplificate;

bisogna avere riguardo, altresì, alla presenza di bacini imbriferi sotterranei e al rischio sismico, poiché costituiscono ulteriori fattori di pericolo;

in particolare, il territorio del comune di Melilli é interessato da sette discariche di rifiuti speciali, delle quali quattro in esercizio e tre esaurite, nonché da altre tre discariche di rifiuti speciali in costruzione ed altra in fase di progettazione (per le ultime quattro sono state richieste le relative autorizzazioni);

le predette discariche sono concentrate nella stragrande maggioranza nel territorio di Villasmundo, frazione del comune di Melilli;

nel territorio dei comuni limitrofi (Priolo, Augusta), oltre che nel territorio di Melilli, insistono impianti industriali (raffinerie, industrie chimiche, imprese metalmeccaniche) potenziali generatori di inquinamento ambientale;

non appare opportuno penalizzare ulteriormente un territorio come quello di Melilli ed, in particolare, come quello della frazione di Villasmundo mediante la realizzazione di ulteriori discariche,

si chiede di conoscere se si ritenga opportuno modificare il contenuto dell'ordinanza del 22 marzo 2002 descritta in premessa nei termini e nei modi suggeriti nella pregressa narrativa ovvero diversamente, al fine di avviare a soluzione le problematiche evidenziate ed eliminare gli inconvenienti lamentati.

(4-03139)

(15 ottobre 2002)

RISPOSTA. – Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo in oggetto, si chiede se si ritenga opportuno modificare il contenuto dell'ordinanza di protezione civile n. 3190 del 22 marzo 2002. L'articolo 14 di tale ordinanza, in particolare, in materia di autorizzazioni concernenti gli impianti e le discariche per lo smaltimento dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, prevede la possibilità di estendere anche a soggetti privati la possibilità di costruire e/o gestire la suddette discariche.

Al riguardo si fa presente che le osservazioni mosse sono state integralmente recepite dal Dipartimento della Protezione civile. Infatti l'articolo 6 dell'ordinanza n. 3265 del 21 febbraio 2003 precisa che le autorizzazioni in argomento «sono rilasciate dai prefetti, previa acquisizione della valutazione di compatibilità ambientale. Ai fini della valutazione di compatibilità ambientale costituiscono elementi ostativi al rilascio delle autorizzazioni l'elevata concentrazione nel territorio prescelto di altre discariche in esercizio o esaurite, la presenza anche in territori limitrofi di impianti ad alto rischio di inquinamento, la dichiarazione di zona ad alto rischio ambientale. Le autorizzazioni sono rilasciate prioritariamente a favore di soggetti pubblici ovvero, se ciò non fosse possibile, a soggetti privati».

È stato, altresì, chiarito che tali autorizzazioni possono essere rilasciate per un periodo non superiore alla durata dello stato di emergenza ai sensi dell'articolo 5 della legge 24 febbraio 1992, n. 255, e solo a favore di progetti conformi alla normativa vigente.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento

GIOVANARDI

(26 marzo 2003)

COVIELLO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che l'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria assume una importanza fondamentale per l'ulteriore crescita dell'economia del Mezzogiorno, e in particolare per le zone interne del Sud attraversate dall'infrastruttura, il cui sviluppo può essere meglio assecondato se nei lavori di adeguamento vengano recepite le proposte degli Enti locali intese a elevare la produttività della nuova struttura sulle economie locali;

rilevato che nelle diverse Conferenze di Servizio del Ministero delle infrastrutture, tenutesi dallo scorso aprile a tutto ottobre 2002 e relative all'adeguamento del tratto autostradale compreso tra Lagonegro e Lauria, venivano segnalate dai rappresentanti del Comune di Lauria varie questioni e in particolare:

l'area di Piana del Galdo dove insiste una delle più importanti sorgenti, sorgente Fiumicello, per l'approvvigionamento idrico del Comune di Lauria, per la quale si teme che le opere necessarie alla realizzazione della variante al tracciato autostradale possano causare un impoverimento della falda acquifera;

lo spostamento lungo la strada statale n. 19 dell'accesso all'autostrada Salerno-Reggio Calabria comporterebbe un ulteriore appesantimento alla circolazione, posto che già ora la gran parte del traffico all'altezza dello svincolo per «Lauria Sud» transita per la predetta strada statale;

nell'area interessata dalle opere di adeguamento del tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono state già programmate, ed in parte realizzate, opere di urbanizzazione industriale;

lungo il nuovo tracciato autostradale è presente una sola stazione di servizio, in luogo delle due precedenti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di adoperarsi affinché l'ANAS tenga conto delle esigenze espresse dal Comune di Lauria volte a realizzare la migliore compatibilità tra l'ammodernamento della rete autostradale nazionale e le esigenze di sicurezza, di mobilità e di vivibilità delle comunità dell'area interessate direttamente dall'adeguamento del tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e in particolare vengano recepite le osservazioni addotte dagli Amministratori locali: valutazione della fattibilità della realizzazione di un punto informativo per il territorio interessato nel tratto compreso tra gli svincoli di Lagonegro Sud e Lauria Nord e conferma della presenza nel territorio del Comune di Lauria della stazione di servizio in direzione Sud.

(4-03268)

(5 novembre 2002)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS SpA, interessata al riguardo, fa presente che il progetto relativo all'adeguamento del tratto di autostrada Salerno-Reggio Calabria compreso tra Lagonegro e Lauria non prevede l'esecuzione di opere invasive tali da determinare sovvertimenti all'equilibrio idrico delle falde.

Il progetto stesso, corredato da verifiche idrogeologiche contenute nello studio di impatto ambientale con le integrazioni e gli approfondimenti apportati, ha difatti ottenuto il giudizio positivo di compatibilità ambientale nel gennaio 2002.

Per quanto concerne lo spostamento dell'accesso all'autostrada lungo la strada statale n. 19, previsto in progetto, la sua individuazione risponde ad esigenze di transitabilità e sicurezza della circolazione in quanto la soluzione prescelta prevede l'ubicazione dell'accesso su un tratto in rettilineo della stessa statale.

In merito, infine, alla localizzazione dell'area di servizio in carreggiata sud, la società stradale rappresenta che questa rientra in un quadro più generale di definizione dei servizi all'utenza sull'intero itinerario autostradale.

La variante di tracciato prevista in corrispondenza dell'attuale area di servizio in località «Galdo» non consente la realizzazione di altre aree di servizio lungo la corsia sud.

Per tale area è stata prevista la delocalizzazione alla progressiva chilometrica 161+000 rientrante nel territorio di Laino Castello, a circa 14 chilometri più a sud.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(27 marzo 2003)

DATO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso che:

il 14 luglio 2000 il conduttore Amadeus aveva firmato con la RAI un contratto per un anno per un compenso complessivo di 1 miliardo e 380 milioni, garantiti senza clausole;

i termini contrattuali, così come dettagliatamente riportati dal quotidiano «Liberò» («Miliardi e segreti del Quiz Show», mercoledì 27 febbraio, pag.3), prevedevano 4,5 milioni a puntata per condurre un programma preserale cinque volte alla settimana; 30 milioni a puntata per condurre speciali di prima serata; 10 milioni per ogni volta che farà l'ospite di programmi di prima serata; un *forfait* di 150 milioni per «impostazione e preparazione»;

il conduttore Amadeus era stato voluto fortemente in RAI da Agostino Saccà, allora Direttore della Rete 1, che puntava come traino preserale sul programma «In bocca al lupo», che, partito poi a settembre, venne sospeso per carenza di *audience*, attestandosi infatti ad uno *share* del 17 per cento contro il 28 per cento del programma «Passaparola», in onda su Mediaset;

«In bocca al lupo» veniva così sostituito da «Quiz show» – programma che la RAI acquistava dalla società Einstein per 100 milioni a puntata – che portava gli ascolti RAI al 27 per cento contro il 24 per cento di «Passaparola», permettendo quindi alla Rete 1 di vincere contro il rivale Mediaset e di rilanciare il TG1;

la stagione successiva, il contratto ad Amadeus veniva rinnovato (compenso pari a 619.748 euro, pari ad un miliardo e 200 milioni più un milione e 100.000 a puntata per ognuna delle duecento puntate previste) e la trasmissione ripartiva registrando uguale consenso, ma il 4 gennaio Saccà decideva di sospendere la trasmissione;

la sera stessa in cui chiudeva «Quiz Show» Amadeus, su Mediaset, autorizzato da Saccà, conduceva uno speciale su Canale 5, nella stessa sera in cui sulla Rete 1 esordiva la *fiction* «Cuccioli», serie interamente prodotta dalla RAI, che, perdendo alla puntata di esordio il confronto con Mediaset, veniva sospesa sul nascere;

«Quiz Show» veniva quindi sospeso e sostituito da un prolungamento della «Vita in diretta» che non riusciva però a divenire traino efficace, perdendo sera dopo sera in maniera sempre più evidente il confronto con «Passaparola», cosa denunciata per altro dall'interpellante in numerose occasioni;

la decisione di sospendere «Quiz Show» assume quindi un costo per l'Azienda notevole: 10 miliardi in più stanziati per il prolungamento della «Vita in diretta», 5 miliardi di pubblicità persi con la chiusura di «Quiz show», per non contare poi i miliardi di pubblicità a rischio per carenza di *share*;

intervenendo in Commissione di vigilanza RAI, Agostino Saccà ha dichiarato il 26 febbraio 2002 che la «chiusura di Quiz Show è stata decisa per risparmiare 20 miliardi (100 milioni a puntata per 200 milioni)», e che riprenderà in ogni caso in prima serata dal 12 marzo, quando invece i

costi sostenuti per la «Vita in diretta» ed i proventi persi sono sicuramente di importo superiore,

si chiede di sapere:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno fornire chiarimenti dettagliati sulle seguenti questioni:

se risponda al vero quanto denunciato efficacemente dal quotidiano «Liberò» in merito ai compensi ed alla decisione di rinnovare il contratto ad Amadeus pur nell'avvenuta decisione di sospendere il programma;

perché Amadeus abbia potuto, nonostante il contratto in esclusiva con la RAI, condurre uno speciale su Canale 5 la sera stessa dell'interruzione di «Quiz Show»;

che senso abbia avuto sospendere un programma di sicuro successo motivando tale sospensione con lo scarso *share* per poi invece riprogrammarlo in una fascia di più difficile *audience*;

quali indennizzi avrà non solo l'azienda RAI, per il danno economico e sostanziale provocato da scelte immotivate, ma anche i cittadini italiani, in qualità di fruitori di un programma di successo e di condiviso consenso che è stato loro arbitrariamente sottratto.

(4-04165)

(20 marzo 2003)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la gestione aziendale ed i rapporti intercorrenti con i propri dipendenti.

Tali problemi rientrano, infatti, nelle competenze del Consiglio di amministrazione della società e ciò esclude qualsiasi possibilità di intervento governativo in quanto tale organo opera, ai sensi della legge 14 aprile 1975, n. 103, nel quadro delle direttive e dei criteri formulati dalla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi a cui è attribuita, altresì, la materia dei controlli sulla programmazione della RAI-Radiotelevisione italiana spa.

Allo scopo, tuttavia, di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale ha precisato che il rapporto di collaborazione con il signor Amedeo Sebastiani, in arte Amadeus, è stato rinegoziato per un periodo di un anno dal 14 luglio 2001 al 13 luglio 2002, con vincolo di esclusiva su richiesta della Direzione di Raiuno.

Il contratto quadro prevedeva l'impegno del collaboratore per il programma a cadenza quotidiana «Quiz Show» e/o nell'ambito di altre produzioni anche di prima serata. I compensi indicati nell'atto parlamentare in esame sono riferiti al precedente contratto (2000-2001).

Nei primi giorni del mese di dicembre 2001 Amadeus concludeva le registrazioni del programma «Quiz Show» che, per scelta aziendale, era stato sospeso. La messa in onda delle puntate era prevista fino al

28 dicembre, ma fu deciso in un secondo tempo di proseguire fino al 4 gennaio 2002.

Nell'imminenza della conclusione dell'impegno per il citato programma, il 3 dicembre 2001 l'agente del collaboratore avanzava richiesta di liberatoria rispetto al vincolo di esclusiva affinché Amadeus potesse condurre il programma televisivo «Come sorelle» in onda il successivo 4 gennaio 2002 su Canale 5.

Il 7 dicembre 2001, ha concluso la RAI, sul presupposto che «Quiz Show» sarebbe terminato il 28 dicembre, su parere favorevole del direttore di Raiuno, veniva concessa all'interessato la liberatoria richiesta, in attesa di una definizione dei nuovi palinsesti di Raiuno ed al fine di evitare qualsiasi possibile contenzioso con il collaboratore per danni all'immagine e/o mancata utilizzazione delle prestazioni.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(1° aprile 2003)

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

che le gallerie della strada statale n.10 situate in località Bersaglio di Iseo e la galleria «Ronchi» in località Pisogne non garantiscono un sicuro transito degli autoveicoli a causa del continuo ristagno dei fumi e dei gas di scarico;

che tale grave situazione potrebbe determinare conseguenze ancora più serie per gli utenti in caso di incidenti stradali,

si chiede di sapere se:

non si ritenga opportuno provvedere alla realizzazione di impianti di aerazione efficienti nonché di una segnaletica orizzontale che vieti i sorpassi così come è stato realizzato nella galleria Trentapassi situata sempre sulla suddetta strada statale n. 510;

se non sia il caso di realizzare una veloce via di fuga in caso di incidente stradale e soprattutto di vigilare con estrema attenzione sui lavori attualmente in corso nelle gallerie del IV – V – VI lotto della strada statale n. 510 situate nel tratto Iseo/Vello di Marone al fine di evitare il verificarsi delle medesime problematiche che si lamentano nelle gallerie oggetto della presente interrogazione.

(4-03454)

(28 novembre 2002)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta così come rappresentati dall'ANAS S.p.A.

Si premette che la strada «Sebina Orientale» (ex strada statale n. 510) è stata trasferita alla provincia di Brescia in ottemperanza alle norme sul decentramento amministrativo.

Tuttavia, la manutenzione degli impianti di ventilazione ed illuminazione delle gallerie «Ronchi» e «Ronco Graziolo» permane in carico all'ANAS per una durata di due anni dall'ultimazione dei lavori.

Preso atto delle problematiche che si sono presentate nelle due gallerie, la società stradale ha pertanto recentemente provveduto alla riparazione dei sensori di attivazione dell'impianto di ventilazione in modo da consentire l'avvio a livelli più bassi di fumosità. È stato inoltre previsto il monitoraggio delle prestazioni del sistema per verificarne l'efficacia e per procedere, eventualmente, alle opportune modifiche che si potranno rendere necessarie. In caso di accertato malfunzionamento si provvederà alla riconfigurazione del programma di gestione dell'impianto di aerazione.

L'ANAS assicura che, essendo le problematiche rilevate sostanzialmente afferenti all'attuale programma di gestione degli impianti delle gallerie «Ronchi» e «Ronco Graziolo», non si potranno ripresentare analoghe difficoltà per gli impianti invece previsti per le gallerie del IV, V e VI lotto della strada in questione.

L'ANAS fa, infine, conoscere che la segnaletica orizzontale e la realizzazione di eventuali vie di fuga afferiscono, oramai, alle competenze della provincia di Brescia.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(28 marzo 2003)

DE PAOLI. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che il sig. Marcello Pigozzi, dipendente della Società Poste S.p.A. presso il C.M.P. di Verona, a seguito della nomina a componente del Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Gestione Edifici Comunali del Comune di Verona ha inoltrato richiesta alla suddetta Società per poter beneficiare dei permessi previsti dal decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

che la competente Divisione Corrispondenza – S.R.U. – Ufficio Gestione del Personale ha negato tale autorizzazione in quanto «la carica non rientra tra quelle che danno titolo alla fruizione dei suddetti permessi»;

che da un attento esame del decreto legislativo in questione si evince che nessuna delle norme in esso contenute vieta la concessione di permessi del tipo invocato dal dipendente,

si chiede di sapere se non sia il caso di intervenire presso la competente Divisione del Personale affinché, alla luce del mancato impedimento

ex decreto legislativo n. 267 del 2000, prenda in considerazione un riesame della richiesta inoltrata dal sig. Marcello Pigozzi.

(4-03679)

(22 gennaio 2003)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno precisare che, a seguito della trasformazione dell'Ente Poste Italiane in società per azioni, la gestione aziendale rientra nella competenza degli organi statutari della società.

Il Ministero delle comunicazioni – quale Autorità nazionale di regolamentazione del settore postale – ha tra i propri compiti quello di verificare il corretto espletamento del servizio universale erogato da Poste Italiane.

Tale attività è volta ad accertare che la qualità del servizio svolto su tutto il territorio nazionale risponda ai parametri fissati dalla normativa comunitaria e nazionale, peraltro recepiti nel contratto di programma, e ad adottare idonei strumenti sanzionatori nel caso in cui si dovesse verificare il mancato rispetto degli *standard* qualitativi fissati.

Ciò premesso, allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane la quale ha precisato che, ai sensi dell'articolo 34, lettera D), del contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale non dirigente di Poste Italiane SpA dell'11 gennaio 2001 al dipendente, in servizio con rapporto di lavoro a tempo indeterminato, chiamato a svolgere funzioni pubbliche elettive nonchè eletto-designato alle cariche di amministratore locale, viene concesso, a richiesta, un periodo di aspettativa non retribuita anche per tutta la durata del mandato, secondo quanto previsto dalle specifiche disposizioni di legge vigenti in materia.

Al riguardo, la concessionaria Poste Italiane ha comunicato di non aver potuto concedere al signor Marcello Pigozzi l'autorizzazione a beneficiare dei permessi previsti dal decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000 poichè la carica di componente del Consiglio di amministrazione dell'Azienda gestione edifici comunali, ricoperta dallo stesso, non era riconducibile ad alcuna delle cariche amministrative previste dall'articolo 77 del citato decreto legislativo n. 267 del 2000.

Il Ministro delle comunicazioni

GASPARRI

(1° aprile 2003)

FALOMI. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

le associazioni culturali operanti nel campo della promozione della cultura cinematografica hanno diritto, ai sensi dell'articolo 45, lett. B, della legge n. 1213/65 e successive modifiche, a sovvenzioni statali ero-

gate dal Ministero per i beni e le attività culturali a sostegno delle loro attività;

con lettera del Ministero per i beni e le attività culturali – Direzione Generale per il Cinema- le suddette associazioni hanno avuto notizia del decreto e mandato di pagamento per l'importo loro spettante a titolo di saldo delle sovvenzioni concesse per le attività svolte nell'anno 2002;

nonostante ciò alle associazioni sopra menzionate non è stato erogato l'importo loro dovuto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo conosca i fatti descritti;

se i fondi destinati alle sovvenzioni suddette, contenuti nel capitolo di spesa del Ministero n. 8645, siano stati illecitamente stornati, per 13 milioni di euro, su altri capitoli creando, così, una situazione che rende impossibile agli uffici l'evasione delle sovvenzioni concesse;

quali interventi urgenti si intenda prendere per permettere la soluzione della questione e concedere alle centinaia di associazioni culturali impegnate nella promozione della cultura cinematografica il denaro su cui fondano gran parte della loro attività.

(4-03581)

(19 dicembre 2002)

RISPOSTA. – Come è noto, l'articolo 45 della legge 4 novembre 1965, n. 1213, e successive modifiche, prevede che agli organismi che operano nel campo della diffusione della cultura cinematografica vengano assegnati annualmente contributi gravanti sul Fondo Speciale per lo sviluppo ed il potenziamento delle attività cinematografiche.

A detti soggetti, qualora siano in possesso di determinati requisiti normativi, possono essere versati acconti fino al 70 per cento dell'ammontare del relativo contributo ed a coloro che, entro la fine dello stesso anno, presentano il consuntivo delle attività realizzate vengono erogati i relativi saldi. I destinatari sono puntualmente informati dei provvedimenti emessi a loro favore.

Per quanto riguarda i beneficiari dei contributi concessi per le attività svolte nell'anno 2002, si rende noto che gli stessi sono stati informati dell'emissione dei decreti di erogazione del saldo ad essi spettante e dei relativi mandati di pagamento al momento in cui gli stessi sono stati inviati all'Ufficio Centrale di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze per la loro esecuzione.

Nel corso di tale procedimento, è, tuttavia, intervenuto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 29 novembre 2002, il quale ha stabilito un contenimento degli impegni e dei pagamenti da parte delle Amministrazioni statali entro il limite dell'85 per cento degli stanziamenti e delle dotazioni di cassa.

A seguito di tale provvedimento, l'Ufficio Centrale di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze non ha potuto procedere, entro il 2002, all'esecuzione di tutti i mandati di pagamento emessi dalla Dire-

zione Generale per il cinema dei quali era stata data comunicazione agli interessati.

È evidente, pertanto, che non vi è stato nessuno storno di fondi dello stanziamento destinato alle iniziative promozionali ad altri Capitoli di bilancio.

Si informa, infine, che lo stesso Ufficio di bilancio ha assicurato che sta provvedendo a dare corso a tutti i pagamenti che erano rimasti sospesi alla fine del 2002 sui fondi dell'esercizio finanziario 2003.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

URBANI

(28 marzo 2003)

FRANCO Vittoria, ACCIARINI. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

che la Galleria degli Uffizi e l'intero polo museale fiorentino versano in gravi situazioni economiche, tali da non consentire neanche la gestione dell'ordinaria amministrazione;

che musei fra i più importanti al mondo rischiano di restare al buio per morosità;

che il sovrintendente ha denunciato il mancato versamento da parte del Ministero dei tre milioni di euro alla Sovrintendenza;

che la stessa Sovrintendenza non è messa nelle condizioni di esercitare l'autonomia di cui è stata dotata, dal momento che manca ancora il regolamento attuativo;

che tali lentezze e ritardi provocano una situazione insostenibile e dannosa per Firenze e per l'intero Paese, fornendo un'immagine di abbandono di Musei e beni fra i più importanti al mondo,

si chiede di sapere:

cosa intenda fare il Governo per provvedere alla carenza di risorse che rendono impossibile anche l'ordinaria amministrazione di istituzioni culturali di tale importanza;

quali siano i tempi per varare il necessario regolamento attuativo e rendere effettiva l'autonomia della Soprintendenza speciale.

(4-03404)

(21 novembre 2002)

RISPOSTA. – La Società Enel ha inviato alla Soprintendenza speciale per il polo museale fiorentino, con lettera circolare *standard* destinata a tutti i clienti in stato di mora, un sollecito di pagamento per il saldo delle bollette arretrate.

A seguito di detto sollecito, la Soprintendenza speciale ha provveduto a saldare, in data 26 novembre 2002, l'intero ammontare del credito, utilizzando le risorse finanziarie derivanti dalle giacenze di cassa, che a tale data non risultavano esaurite.

La causa del ritardato pagamento trova spiegazione nel processo di radicale trasformazione che ha interessato, nel corso dell'anno 2002, la struttura ed il funzionamento degli organi periferici di questo Ministero, in particolare per quanto concerne l'istituzione delle Soprintendenze speciali per i poli museali autonomi di Venezia, Firenze, Roma e Napoli.

Al riguardo, si informa che lo schema di regolamento per il funzionamento amministrativo contabile e per la disciplina del servizio di cassa delle Soprintendenze trasformate, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 30 ottobre 1998, n. 368, è, attualmente, all'esame del Parlamento.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

URBANI

(28 marzo 2003)

GASBARRI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* –

Premesso:

che il 1° luglio scorso, davanti alla barriera di Lunghezza, sull'autostrada A24 Roma-L'Aquila, si è svolta una manifestazione di cittadini residenti nell'VIII Municipio della capitale;

che la richiesta-oggetto della pacifica dimostrazione è stata quella dell'abolizione del pedaggio autostradale del casello in questione;

che il casello di Lunghezza già da anni ha cessato di svolgere funzioni di «porta d'accesso» bidirezionale ai versanti Tirreno-Adriatico dell'A24, assumendo viceversa le caratteristiche di raccordo con il comprensorio urbano circostante, alla pari di tutti gli altri svincoli nel territorio romano che lo precedono;

che dal prossimo 30 settembre, data prevista per l'inaugurazione, sarà proprio il casello di Lunghezza a regolamentare, in modo esclusivo, il carico-scarico delle merci del CAR – Centro Agroalimentare Romano – meglio conosciuti come i nuovi Mercati generali della capitale;

che per tale servizio è già stato stabilito il pagamento di un pedaggio;

che l'autostrada A24 è preferita da importanti volumi di traffico vacanziero, che trova una «barriera» proprio a Lunghezza formando, specie nei week end, in entrata e in uscita, lunghe code a causa delle operazioni di pedaggio, con notevoli ripercussioni sull'inquinamento atmosferico;

considerato:

che la richiesta dei cittadini riguarda l'unico tratto viario, con l'esclusione della Via Tiburtina – ormai unanimemente acclarato assolutamente insufficiente a garantire lo smaltimento dell'odierno traffico urbano, al servizio di alcune delle aree tra le più urbanizzate della Capitale (V, VII, VIII Municipio, Guidonia Montecelio e Tivoli) e verso le quali si indirizzano i futuri programmi di sviluppo: i Mercati generali; l'avvio delle opere infrastrutturali del Polo tecnologico, anch'esso direttamente collegato al casello di Lunghezza; nell'ambito del Prusst dell'Asse Tiburtino

(capofila Roma con Castel Madama, Tivoli e Guidonia Montecelio) è previsto l'insediamento di una piattaforma logistica a Bagni di Tivoli. Inoltre, accanto ai presidi produttivi tradizionali del comprensorio (Tiburtina Valley, le terme di Bagni di Tivoli, le ville tiburtine, la Pirelli, l'aeroporto di Guidonia, le cave di travertino, l'Unicem-Buzzi) si debbono aggiungere tre aree per investimenti produttivi ed il Tribunale di Tivoli;

che il Sistema Direzione Orientale (SDO) della capitale indirizzerà verso est migliaia di nuovi residenti,

si chiede di sapere se non si ritenga necessario intervenire affinché venga accolta la richiesta dei cittadini residenti nell'VIII Municipio della Capitale di abolizione della barriera di Lunghezza sull'autostrada A24 Roma-L'Aquila.

(4-02578)

(3 luglio 2002)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta comunicati dall'ANAS SpA.

La situazione di criticità viaria della zona in questione è la naturale conseguenza dell'ampliamento del Comune di Roma rispetto ai confini di 40 anni, fa, periodo di realizzazione dell'autostrada A24, ed è, quindi, collegata allo sviluppo di nuovi insediamenti la cui soluzione non può essere demandata alla struttura autostradale.

La richiesta di abolizione della barriera di Lunghezza sull'autostrada A24, a parere dell'ANAS, comporterebbe un ulteriore drenaggio di buona parte del traffico dalla strada Tiburtina spostando, quindi, il problema dalla Tiburtina all'autostrada con gravi ulteriori ripercussioni sugli *standard* di sicurezza e qualità dell'arteria autostradale.

L'ANAS comunica che è imminente l'avvio delle procedure di gara per l'adeguamento a tre corsie dell'Autostrada A24 tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma Est compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione della viabilità ordinaria. Tali nuovi interventi comporteranno, una volta ultimati i lavori, un sostanziale miglioramento sulla mobilità di accesso alla città di Roma.

Le citate opere saranno realizzate in regime di autofinanziamento da parte della Società Strada dei Parchi SpA che si è aggiudicata la concessione delle autostrade A24 e A25.

L'ANAS afferma che, per tale motivo, non possono essere sottratte al concessionario le risorse derivanti dalla gestione dell'autostrada per non compromettere l'equilibrio del piano finanziario comprensivo dei nuovi investimenti.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(28 marzo 2003)

GIOVANELLI. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* –
Premesso che:

da molti anni sul greto del fiume Secchia, tra le località di Gatta e Pianello, esiste una pista carrabile, realizzata in occasione di attività di escavazione, allagata e demolita ripetutamente dalle piene del torrente e sempre precariamente ripristinata, essendo stata utilizzata anche in relazione ad ordinanze di Protezione Civile in occasione di eventi franosi che hanno interrotto le strade provinciali ordinarie;

tale pista si addentra fino alla località Fonti di Poiano, meta di escursioni e di turismo domenicale, e più a monte realizza un precario collegamento tra due strade provinciali abbreviando i percorsi verso valle delle zone di montagna dei comuni di Villa Minozzo (Sologno) e Ligonchio, zone peraltro caratterizzate da una crisi demografica che ne compromette la vitalità civile ed è oggetto di grave preoccupazione delle popolazioni residenti e delle amministrazioni locali;

la zona interessata è da tempo oggetto di normative di tutela paesistica e ambientale, essendo caratterizzata, oltre che dalle problematiche idrologiche e idrogeologiche di ogni ambito fluviale, da emergenze geologiche (Gessi del Triassico) di grandissimo interesse scientifico e culturale e altresì di rilevanza ambientale e paesistica;

la zona è pertanto classificata come SIC, Sito di interesse comunitario, ed è stata inserita nel perimetro del neonato Parco Nazionale dell'Appennino, definendo altresì, nella cartografia approvata, un corridoio relativo proprio alla strada di accesso sopra citata;

la situazione di precarietà e incertezza ha suscitato un annoso e irrisolto conflitto tra le esigenze di percorribilità della Valle e quelle di tutela dei suoi indiscutibili valori ambientali e paesistici, esigenze entrambe rilevanti ai fini dello sviluppo economico e della ripresa demografica;

l'attuale stato delle cose sul terreno è estremamente negativo, perché di fatto la pista è percorsa da traffico leggero e pesante, è interessata da alluvioni e altrettanti interventi di ripristino precario, con ricorrenti atti di spostamento e prelievo ingente di materiali litoidi e frequente compromissione dell'integrità dell'ambiente fluviale;

in relazione a ciò, in diverse e ripetute occasioni tra enti locali, rappresentanze parlamentari e Soprintendenza si è discussa e ipotizzata in sedi informali una soluzione equilibrata e qualificata del problema;

tuttavia la Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali di Bologna nel giugno 2001 ha negato la propria autorizzazione ad un progetto di sistemazione e asfaltatura della pista presentato dal comune di Villa Minozzo nell'aprile 2001;

considerato altresì che:

la soluzione della questione, che si trascina da troppo tempo, è quella della realizzazione di un progetto di alta qualità, che per tracciato, leggerezza delle caratteristiche strutturali, materiali utilizzati, arredi, inserimento paesistico consenta una percorribilità in sicurezza della tratta e una riduzione delle distanze tra monte e valle, e al tempo stesso una riduzione dell'impatto ambientale già oggi esistente. Si andrebbe così a costi-

tuire un percorso naturale e adeguato di accesso dal versante nord al Parco Nazionale dell'Appennino Tosco Emiliano, che proprio in quella zona presenta con le Fonti di Poiano e i Gessi Triassici una delle sue più rilevanti bellezze e ricchezze naturalistiche, di cui le normative paesistiche e il Parco stesso devono comunque garantire ripristino e integrità;

ad oggi da parte del Ministero per i beni e le attività culturali non è pervenuta una risposta chiara e risolutiva dei problemi sopra esposti e che l'opinione pubblica ha pieno e totale diritto alla esplicitazione delle motivazioni degli atti di codesto Ministero e della Soprintendenza che lo rappresenta;

nei giorni scorsi si è costituito un Comitato che ha raccolto ampie adesioni e sollecitato una soluzione del problema,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo e la Soprintendenza stiano nei fatti considerando queste sollecitazioni;

quali siano le motivazioni al diniego dell'autorizzazione;

quali condizioni o modifiche si richiedano al progetto già presentato, perché esso possa essere accolto e realizzato nel massimo rispetto delle vocazioni del territorio;

se il Ministro non intenda, anche per la delicatezza del problema, recarsi personalmente o tramite un Sottosegretario delegato sul posto per assumersi doverosamente le proprie responsabilità di fronte alla pubblica opinione e dare direttamente e pubblicamente una risposta chiarificatrice alle amministrazioni locali e al Comitato Alta Val Secchia.

(4-02692)

(18 luglio 2002)

RISPOSTA. – Come è noto, in data 24 maggio 2001, la Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio dell'Emilia ha annullato, ai sensi dell'articolo 151 del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490, l'autorizzazione, rilasciata dal Comune di Villa Minozzo (Reggio Emilia), riguardante un intervento relativo alla «messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della pista esistente in Val Secchia tra Ponte Gatta e Ponte Pianello», in quanto l'eventuale realizzazione sarebbe risultata non compatibile con i valori paesistici del contesto di appartenenza.

In data 1° ottobre 2002, il Comune di Villa Minozzo ha autorizzato un nuovo progetto di sistemazione della pista, elaborato dalla Provincia di Reggio Emilia, informando anche questo Ministero.

Al riguardo, la Soprintendenza, dopo aver esaminato e valutato gli accertamenti istruttori del Comune in argomento nonché aver preso atto delle modifiche progettuali inserite – tra cui l'eliminazione del sistema radente di protezione della pista nel lato verso il fiume, dei marciapiedi e delle banchine di transito, la riduzione della sezione stradale, la mitigazione visiva dell'opera realizzata mediante una cortina arborea autoctona – non ha ravvisato elementi tali da determinare l'annullamento dell'autorizzazione rilasciata dal Comune di Villa Minozzo.

La Soprintendenza competente segnala, infine, che alcune associazioni ambientaliste hanno presentato ricorso al Tribunale amministrativo regionale per l'Emilia Romagna avverso il provvedimento autorizzativo rilasciato dall'Amministrazione comunale, con richiesta di sospensione, richiesta respinta con ordinanza n. 33/03 del 4 febbraio 2003.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

URBANI

(29 marzo 2003)

IOVENE. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive e per gli affari regionali.* – Premesso:

che lo scalo aeroportuale di Lamezia Terme costituisce scalo di rilevanza nazionale, d'interesse turistico-economico e commerciale, anche a carattere europeo ed internazionale;

che lo scalo aeroportuale di Lamezia Terme ha negli ultimi anni aumentato il numero dei vettori presenti, nonostante alcuni errori di gestione del recente passato (come la rottura con la Ryan Air), con un aumento considerevole dei passeggeri, sviluppando volumi di traffico importanti;

che l'aeroporto di Lamezia Terme ha un bacino d'utenza costituito da gran parte del territorio regionale ed in particolar modo dai cittadini delle province di Catanzaro, Vibo Valentia e Cosenza;

che lo scalo in questione, paradossalmente, non è collegato con alcun servizio pubblico né per quanto riguarda il vicino capoluogo di provincia, Vibo Valentia, né con le località turistiche e di mare quali quelle situate nella provincia di Vibo Valentia e nella zona di Soverato che attraggono in questa stagione una parte significativa dei flussi per la regione;

che questa mancanza di collegamenti, di fatto, rende meno fruibile l'aeroporto e non facilita lo sviluppo turistico, sia nazionale che internazionale, di zone della Calabria con enormi potenzialità e a maggiore vocazione turistica;

che nelle realtà in questione, soprattutto negli ultimi anni, gli operatori turistici hanno avviato una politica turistica indirizzata, oltre che all'utenza italiana, all'utenza europea e internazionale;

che Lamezia Terme è stata scelta dal Governo come sede della prossima Conferenza nazionale sul turismo e sarebbe paradossale che permanesse tale situazione;

considerato:

che la mancanza di collegamenti tra l'aeroporto di Lamezia Terme e le città di Vibo Valentia e Soverato è una problematica molto sentita dagli operatori turistici, dagli operatori economici e dai cittadini;

che i collegamenti sino ad ora attivati da e per l'aeroporto di Lamezia Terme giungono a Cosenza, Catanzaro e Crotone;

che lo sviluppo turistico delle località della provincia di Vibo Valentia e del Soveratese costituisce un'importante risorsa economica, la possibilità di valorizzare un territorio, la sua storia, i suoi prodotti,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno verificare le ragioni di questa disfunzione;

se non si ritenga di dover intervenire presso gli organi competenti al fine di rendere accessibile una importante infrastruttura e più facilmente raggiungibili zone di grande vocazione e rilevanza turistica.

(4-02744)

(24 luglio 2002)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS SpA, interessata al riguardo, fa presente che l'aeroporto di Lamezia Terme, situato a circa 1 km. dallo svincolo della A3 di Lamezia Terme, è collegato con il capoluogo di provincia Vibo Valentia attraverso la strada statale n. 280, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la strada statale n. 606. Attualmente, la circolazione lungo l'autostrada soffre la presenza di cantieri stradali installati per la realizzazione della corsia d'emergenza.

Le località turistiche e di mare della provincia di Vibo Valentia sono raggiungibili dallo scalo aereo attraverso l'A3 e le strade statali nn. 18 e 182, queste ultime di caratteristiche geometriche limitate.

L'ANAS riferisce che per il miglioramento della strada statale n. 18 è stato predisposto uno studio di fattibilità per il tratto Argitola (Pizzo Calabro)-Vibo Valentia Rossano, mentre per la strada statale n. 182 è in corso la progettazione della Trasversale delle Serre il cui itinerario ha inizio dalla A3 (svincolo delle Serre) in comune di Francica, prosegue per Vazzano, Vallelonga, Simbario, Torre Ruggero, Cardinale, Chiaravalle, Gagliato, Satriano, Soverato e, in corrispondenza dello svincolo di Simbario, s'innesta nell'asta di raccordo per Serra S. Bruno.

Alcuni brevi tratti di detta Trasversale sono stati già realizzati ed è in costruzione il tratto Chiaravalle-Gagliato.

La società stradale informa, inoltre, che per il tratto nel versante tirrenico della strada statale n.182 è stato eseguito lo studio di fattibilità A3 svincolo delle Serre - Tropea.

Le località turistiche e di mare della zona di Soverato sono raggiungibili dallo scalo aereo attraverso la strada statale n.280 «Dei due Mari», la strada provinciale Fondovalle Corace e la strada statale n. 106 Jonica.

La circolazione si svolge con notevole difficoltà lungo la strada provinciale Fondovalle Corace e il tratto della strada statale n. 106 Jonica tra Catanzaro Lido e Staletti.

In proposito l'ANAS rende noto che sono stati già redatti i progetti preliminari riguardanti:

la costruzione della diramazione della strada statale n. 280 dallo svincolo di questa ad ovest del comune di Catanzaro con Catanzaro

Lido, con sezione a doppia carreggiata a tracciato parallelo a quello della strada provinciale «Fondovalle Corace»;

la variante alla strada statale n. 106 nel tratto Squillace-Catanzaro Lido.

Sono, inoltre, all'esame ai fini dell'inserimento nei piani dell'ANAS i seguenti progetti di intervento:

1. trasversale delle Serre tratta Bivio Montecucco - Chiaravalle Centrale, compresa bretella per Serra S. Bruno;

2. strada statale 280 (diramazione) tratto: svincolo con la strada statale 280 (Catanzaro Ovest) - svincolo con la variante alla strada statale 106 (prossimità Catanzaro Lido).

La società stradale fa conoscere, infine, che rientrano invece nel piano triennale 2002-2004 e nella legge obiettivo i lavori relativi alla variante alla strada statale n. 106 comprendente la tratta Squillace - Catanzaro.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(27 marzo 2003)

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

che con legge 23 dicembre 2000, n. 388, «finanziaria 2001», veniva approvato uno stanziamento di fondi per ulteriori due lotti – cioè la variante di «Chiusavecchia» e la variante di «Pieve di Teco» – riguardanti la strada statale n. 28;

che i lavori, già iniziati, riguardano la citata strada statale n. 28 e la strada statale n. 20, complanari dell'autostrada dei Fiori (Aurelia-bis);

ritenuto che con delibera del CIPE del 19-20 dicembre 2001 venivano esclusi i lavori di completamento delle due strade statali n. 28 e n. 20,

l'interrogante chiede di sapere se, nel più breve tempo possibile, sia previsto uno specifico stanziamento finanziario per le strade statali n. 28 e n. 20, nella considerazione che tali opere erano già inserite nella citata legge finanziaria 2001 e che, comunque, il completamento dei due itinerari è indispensabile allo sviluppo economico e sociale della Liguria di Ponente.

(4-03370)

(19 novembre 2002)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS. SpA, interessata al riguardo, ha comunicato che per la strada statale n. 28 «del Colle di Nava», sono in corso di elaborazione i

progetti definitivi per la realizzazione di due varianti agli abitati di Pieve di Teco e di Chiusavecchia, da sottoporre in Conferenza dei servizi.

I finanziamenti previsti nel Piano Triennale 2001-2003, rispettivamente per 70 miliardi e 60 miliardi di vecchie lire, sono stati confermati nell'attuale Piano Triennale 2002-2004 negli importi di milioni di euro 31 circa e milioni di euro 41 circa.

La società stradale informa, altresì, che nell'area di inseribilità del Piano Triennale 2002-2004 è prevista la realizzazione di una variante da Pontedassio a Imperia, peraltro solo a livello di progettazione preliminare, per un importo stimato in milioni di euro 40 circa.

Per quanto riguarda la strada statale n. 20 «del Colle di Tenda», l'ANAS fa conoscere che sono stati indicati nell'area di inseribilità del citato Piano Triennale 2002-2004 i seguenti interventi:

variante all'abitato di Trucco per un importo di milioni di euro 55;
interventi di protezione della carreggiata stradale contro il pericolo di caduta massi in tratti saltuari tra il confine di Stato e Ventimiglia per un importo di milioni di euro 55.

Di entrambi i suddetti interventi deve essere redatta la progettazione nelle varie fasi preliminare, definitiva ed esecutiva.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(27 marzo 2003)

MACONI, PIATTI, TOIA, BAIO DOSSI, CORTIANA, DALLA CHIESA, PILONI, PAGLIARULO, MALABARBA, PIZZINATO, RIPAMONTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in Lombardia da alcuni anni è in discussione un complesso programma di realizzazione di opere stradali e autostradali;

in particolare è stata individuata come opera prioritaria la nuova autostrada direttissima Milano-Brescia;

oltre a ciò è prevista anche la realizzazione della nuova tangenziale est nella provincia di Milano;

su tali progetti i 33 sindaci dei comuni facenti parte della provincia di Milano hanno sempre manifestato ampia disponibilità al confronto senza mai porre pregiudiziali;

nonostante ciò la Regione Lombardia e la Provincia di Milano hanno finora escluso la partecipazione dei sindaci interessati da tutte le sedi di confronto nelle quali si è discusso della realizzazione della direttissima Milano-Brescia e della tangenziale esterna;

questo determina una grave lesione delle prerogative e del ruolo delle autonomie locali, mentre sarebbe necessario, al contrario, il più ampio coinvolgimento di tutti i soggetti interessati al fine di affrontare correttamente tutti i problemi connessi alla realizzazione delle opere citate in un territorio che già conosce gravi problemi di traffico e di viabilità,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative intenda adottare il Ministro in indirizzo al fine di favorire un confronto positivo e attuare un pieno coinvolgimento dei comuni interessati in tutte le fasi della progettazione, gestione e realizzazione delle opere in questione.

(4-00899)

(15 novembre 2001)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto, l'ANAS SpA, interessata al riguardo, fa presente che le opere autostradali di carattere prioritario ed immediatamente prossime a Milano sono inserite nell'ambito del Piano triennale ANAS 2001-2003.

La tangenziale est e la nuova autostrada Milano – Bergamo – Brescia, che rispondono ad esigenze di trasporto di persone e cose rilevantissime e oramai improcrastinabili, sono opere già individuate e definite di interesse strategico nazionale dal Governo per mezzo della delibera CIPE del 21 dicembre 2001.

L'individuazione delle opere strategiche avviene attraverso i meccanismi individuati dalla «legge obiettivo» e dalla successiva legge n. 166 del 2002 e, quindi, di intesa con le regioni nell'ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni e delle province autonome interessate.

L'intesa istituzionale di programma sottoscritta il 3 marzo 1999 tra il Governo e la Giunta della regione Lombardia, ha individuato, tra gli obiettivi prioritari, «la riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità e integrazione della rete con altre modalità di trasporto».

Il collegamento autostradale fra Brescia e Milano è stato inserito nel nuovo documento di programmazione economico-finanziaria 2000-2002 della Giunta regionale della Lombardia nonché nell'accordo di programma quadro «riqualificazione e potenziamento del sistema autostradale e della grande viabilità della regione Lombardia» sottoscritto il 3 aprile 2000.

L'opera è stata, inoltre, inserita nel «quadro strategico delle infrastrutture per la mobilità in Lombardia» presentato dall'Unione delle province lombarde il 9 ottobre 1997.

Il Piano generale dei trasporti ed il Programma triennale ANAS hanno individuato il nuovo collegamento autostradale tra le città di Brescia e Milano, per quanto riguarda il miglioramento di punti nodali dell'assetto autostradale, tra quelli che rivestono carattere di urgenza e di priorità stabilendo, tra l'altro, che l'intervento stesso venga effettuato ricorrendo alla finanza di progetto.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri emanato in data 23 maggio 2001, in attuazione dell'articolo 21, comma 2, della legge n. 340 del 2000, ha poi autorizzato la realizzazione del collegamento autostradale in questione.

Nel merito, l'ANAS ha fatto conoscere che per il nuovo collegamento autostradale è stata avviata la procedura negoziata per individuare il concessionario.

Attualmente, l'area oggetto di intervento è servita dal collegamento autostradale A4 in concessione alla Società Autostrade S.p.A.

L'elevato livello di congestione che, quotidianamente, si presenta su tale tratta autostradale, con grave nocimento per la fluidità dei trasporti e per lo stesso ambiente, ha reso improcrastinabile la realizzazione di un corridoio aggiuntivo rispetto a quello già esistente.

Gli obiettivi primari consistono, oltre che in una migliore redistribuzione dei flussi di traffico tra le due città lombarde, in una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza, con positive ripercussioni in termini di abbassamento delle emissioni inquinanti.

La società stradale ha, inoltre, evidenziato che, proprio al fine di considerare al meglio il profilo ambientale sia della nuova autostrada Milano-Brescia sia della tangenziale est di Milano, sono stati effettuati studi di prefattibilità ambientale da parte dei promotori.

Obiettivo di tali studi è stato integrare le informazioni sul territorio, già contenute nei progetti autostradali, al fine di individuare le caratteristiche ambientali generali dell'area in esame. Ciò in relazione alla pianificazione vigente ed ai vincoli presenti nell'area stessa per le eventuali opere di mitigazione da sviluppare nelle successive fasi procedurali.

Per quanto attiene l'asserita mancata discussione dei progetti con i sindaci dei comuni interessati, l'ANAS rammenta che, in sede di Conferenza dei servizi, alla quale partecipano la Regione e, previa deliberazione degli organi rappresentativi, il comune o i comuni interessati, nonché le altre amministrazioni dello Stato e gli enti, vengono adottati gli atti di intesa, rilasciati i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni ed il conseguente nulla-osta previsti dalle leggi statali e regionali.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(27 marzo 2003)

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

che in data 11 ottobre 2002 è pervenuta allo scrivente una lettera aperta dell'Associazione degli industriali della provincia di Sassari relativa al sistema viario del Nord Sardegna che, ormai, da anni versa in condizioni non rispondenti alle esigenze della popolazione;

che, infatti, i pochissimi collegamenti esistenti sono stati completati sulla base di progetti risalenti a 20/30 anni fa e, quindi, non in linea con le esigenze viarie attuali;

che ciò determina una situazione di emarginazione e di insicurezza del nodo viario della provincia di Sassari e dei raccordi stradali ad esso collegati;

che dalla tabella allegata alla citata lettera, recante la situazione degli appalti e dei progetti al 30 settembre 2002 (espressa in lire), relati-

vamente alla provincia di Sassari risultano stanziati somme idonee che allo stato attuale non risultano validamente utilizzate;

che dalla lettura complessiva della stessa emerge il pesante squilibrio, in termini di appalti in corso e di risorse impegnate, tra la provincia di Sassari e altre realtà territoriali carenti di strutture pubbliche;

che il problema più urgente non è rappresentato forse dalle carenze finanziarie, considerato che dai dati forniti dalla predetta associazione risultano disponibili somme che potrebbero dare una reale risposta alle esigenze del territorio;

che il problema del sistema viario, anche nella passata legislatura, è stato oggetto di specifiche interrogazioni parlamentari presentate dallo scrivente,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno fornire i dati precisi sulla reale entità delle somme impiegate per la ristrutturazione del sistema viario della provincia di Sassari e sulla situazione reale delle opere appaltate e di quelle in sofferenza;

quali siano le motivazioni dei ritardi e come s'intenda completare il medesimo sistema viario.

(4-03163)

(16 ottobre 2002)

RISPOSTA. – In merito alle problematiche evidenziate con l'interrogazione indicata in oggetto, l'ANAS S.p.A rappresenta che gli interventi previsti in base alle priorità individuate d'intesa con la regione Sardegna, in relazione anche ai finanziamenti, per il territorio della provincia di Sassari sono i seguenti:

completamento dell'itinerario Sassari-Alghero per un importo presunto di 125 milioni di euro, di cui al momento disponibili 93 milioni di euro – fondi ex POP 1994-1993 (ANAS – Regione) e CIPE 2001 (fondi Regione). La relativa progettazione definitiva è in istruttoria presso il Ministero dell'ambiente per la Valutazione di impatto ambientale (VIA);

completamento della Variante alla strada di grande comunicazione «Carlo Felice» tratto Sassari-Porto Torres (Lotto B) attualmente in fase di aggiudicazione della gara d'appalto;

progettazione – attualmente nella fase esecutiva in corso di validazione – relativa al completamento del tratto Scala Ruja-Borrigiadas della strada statale n. 27 «Settentrionale Sarda» itinerario Sassari-Tempio (fondi ANAS stanziati nel Piano triennale 2002-2004);

completamento – 2 lotti in corso di esecuzione – della strada statale n. 131 DCN nel tratto S. Teodoro-Ovilò;

progettazione – attualmente nella fase preliminare – della variante alla strada statale n. 125 «Orientale sarda» nel tratto Olbia-Palau-S.Teresa di Gallura, per la cui realizzazione risultano stanziati circa 32,5 milioni di

euro a valere su fondi regionali – fondi POR - Sardegna 2000-2006. Tale itinerario è previsto nella legge obiettivo.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(28 marzo 2003)

ROLLANDIN. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Considerato che: attualmente non risulta che la RAI abbia acquisito i diritti televisivi delle Coppe del mondo di sci alpino, sci nordico, *free style* e *snowboard*;

l'economia turistico-commerciale-industriale generata dalla pratica diretta ed indiretta degli sport invernali e di montagna rappresenta una percentuale importantissima del nostro prodotto interno lordo;

la mancata copertura televisiva di queste manifestazioni, oltre a rappresentare un oscuramento informativo, provocherebbe un grave danno per quelle regioni e/o territori ove il turismo, ed in particolare quello sportivo, costituisce lo strumento primario di sostentamento di tali popolazioni;

unitamente ai valori economici il mondo della montagna e della neve è portatore di valori culturali ed etici che lo scrivente ritiene, soprattutto a compimento dell'anno internazionale della montagna, debbano essere non solo preservati, ma divulgati ad ampio spettro,

l'interrogante chiede di sapere se e quali iniziative si intenda prendere al fine di provvedere alla copertura televisiva delle sopracitate manifestazioni, le quali, per le argomentazioni sopra illustrate, necessitano di una particolare attenzione.

(4-03664)

(21 gennaio 2003)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno anzitutto far presente che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante la programmazione televisiva.

La legge 14 aprile 1975, n. 103, infatti, ha sottratto la materia dei controlli sulla programmazione alla sfera di competenza dell'attività governativa per assegnarla alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, la quale determina gli indirizzi dei vari programmi, vigilando sul loro contenuto ed adotta le deliberazioni ritenute necessarie ai fini dell'osservanza degli indirizzi medesimi.

Al Ministero compete la vigilanza circa l'assolvimento degli obblighi contenuti nel contratto di servizio. Quanto agli sport, il medesimo contratto prevede che venga dato risalto sia agli eventi di principale richiamo, sia alle discipline cosiddette «minori», ma certamente non giunge ad imporre un vero e proprio obbligo di trasmettere determinati eventi sportivi.

Si è, comunque, provveduto non solo a richiedere alla concessionaria elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato ma anche, nel rispetto delle competenze che la legge ha attribuito al Ministero delle comunicazioni, a segnalare l'importanza che la questione riveste per i risvolti culturali ed economici messi in luce nell'atto parlamentare in esame.

La RAI nel precisare di non aver operato alcuna copertura televisiva nei confronti degli sport invernali, ha comunicato di aver raggiunto gli accordi negoziali necessari all'acquisizione dei relativi diritti di trasmissione ed, invero, nei mesi di gennaio e febbraio 2003 ampi spazi sono stati dedicati ai campionati del mondo di sci alpino di St. Moritz, ai campionati del mondo di sci nordico della Val di Fiemme ed alle gare di Coppa del mondo.

Quanto alla valorizzazione delle località turistiche, la RAI ha tenuto a precisare che la promozione delle località turistiche italiane che ospitano gli avvenimenti sportivi avviene sistematicamente, sottolineando, tuttavia, che circa tre quarti delle gare di Coppa del mondo si disputano all'estero.

Il Ministro delle comunicazioni

Gasparri

(1° aprile 2003)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che come riportato dalla riviste «Le scienze» (edizione italiana di Scientific American) del mese di febbraio 2002, nel territorio di Nola, alle porte di Napoli, è stato ritrovato un intero villaggio dell'età del Bronzo, sommerso da un'eruzione del Vesuvio avvenuta 1800 anni prima di Pompei;

considerato che:

mai prima d'ora si erano trovate tracce così chiare ed evidenti di un insediamento preistorico in quella località;

gli archeologi sono concordi nel ritenere tale ritrovamento un patrimonio di inestimabile valore: gli elementi rinvenuti non solo si rivelano infatti indispensabili per lo studio dell'architettura protostorica e dell'organizzazione urbanistica del villaggio, ma è stato addirittura possibile ricostruire una precisa scena di vita quotidiana vissuta proprio al momento dell'eruzione del Vesuvio;

il ritrovamento ha suscitato grande interesse anche fra i vulcanologi di tutta Europa che si sono recati sul luogo per raccogliere dati sull'antica eruzione;

ritenuto che:

lo scavo è a disposizione degli studiosi fino a marzo;

dopo questa data il sito verrà nuovamente coperto per permettere la costruzione di uno *shopping center*, finora bloccato dal vincolo archeologico,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda intervenire per impedire che il sito venga ricoperto per far posto al *shopping center*;

se non ritenga che un tale ritrovamento meriti invece di essere valorizzato anche attraverso l'istituzione di un parco archeologico didattico.

(4-01554)

(21 febbraio 2002)

RISPOSTA. – Come è noto, la Soprintendenza per i beni archeologici delle province di Napoli e Caserta, in occasione di un sopralluogo nel Comune di Nola alle opere di scavo di un cantiere per la costruzione di un edificio, ha individuato un sito risalente all'età del bronzo antico.

A seguito di ciò, la Soprintendenza ha immediatamente disposto la sospensione dei lavori, dando inizio, con la collaborazione dei proprietari dell'area, ad una esplorazione archeologica.

Gli scavi hanno portato alla luce importanti ritrovamenti, in quanto alla profondità di circa sei metri si trovano tre capanne con pianta a forma di ferro di cavallo, costruite con legno e paglia, facenti parte di un villaggio.

L'insediamento, investito dall'eruzione cosiddetta delle Pomici di Avellino avvenuta tra il 1880 ed il 1680 a.C., ha potuto conservare, grazie alle caratteristiche del seppellimento, numerosi dettagli che permettono di comprendere la forma degli edifici e l'organizzazione degli spazi.

Si ritiene che il ritrovamento costituisca una delle più importanti scoperte avvenute in Campania, sia per l'eccezionale quantità di dati scientifici resisi disponibili, che per la perfetta conservazione dei reperti mobili, nonché per la possibilità di ricostruire le condizioni di vita ed i costumi degli antichi abitanti.

Si comunica che, nel mese di giugno 2002, è stata inaugurata, nel Museo storico archeologico di Nola, una mostra dal titolo «Nola, quattromila anni fa», con la quale sono stati presentati al pubblico, anche attraverso la pubblicazione di un catalogo, circa cento reperti recuperati dagli scavi.

Si informa che è allo studio la possibile valorizzazione dei ritrovamenti mediante la ricostruzione di una delle capanne nel Museo archeologico di Nola, mentre è già in corso di esecuzione la progettazione dell'allestimento museale per l'esposizione dei reperti recuperati.

Nell'intento di conservare sul luogo della scoperta, per quanto possibile, le tracce dell'insediamento, la Soprintendenza ha provveduto, altresì, ad elaborare un progetto per la creazione di un Parco archeologico della preistoria.

A tal fine, grazie ad un finanziamento della Regione Campania, la medesima sta procedendo alla realizzazione di coperture per proteggere le strutture residue delle capanne che, a seguito di alcuni interventi di restauro, sono state consolidate e nel contempo sta attuando le opportune

procedure per l'acquisizione delle aree interessate dai ritrovamenti, per renderle fruibili al pubblico.

La Soprintendenza comunica, inoltre, di aver provveduto all'imposizione del vincolo di interesse archeologico sull'area del ritrovamento e su alcune limitrofe, al fine di assicurare la tutela e la salvaguardia dell'inse-diamento dell'Età del Bronzo antico, la cui estensione, a seguito di ulter-iori recenti ritrovamenti, corrisponde approssimativamente a cinque ettari.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

URBANI

(28 marzo 2003)

SODANO Tommaso. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso che:

la recente operazione antimafia portata a termine dalla Direzione Distrettuale Antimafia di Catanzaro, che ha portato al sequestro di un tratto dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria ha messo a nudo intrecci mafiosi tra uomini delle cosche calabresi e importanti Dirigenti Pubblici, imprenditori e funzionari periferici dell'ANAS;

questa rete di illegalità ha permesso alle cosche mafiose di incas-sare centinaia di milioni di euro tra imposizione di pizzi, false certifi-cazioni e subappalti sospetti e con interi tratti autostradali realizzati sull'argilla;

che tra le ditte inquisite che si sono assicurate l'appalto in associa-zione temporanea d'impresa figura la Società Vidoni S.p.a di Torino che, secondo la D.D.A. di Catanzaro, unitamente alle altre ditte avrebbe stretto un patto con le cosche per cedere subappalti solo a imprese di fiducia dei mafiosi;

in Provincia di Isernia tale operazione antimafia ha creato scon-certo in quanto la ditta Vidoni S.p.a., in associazione temporanea di im-presa con la società Falcione S.r.l. e la ditta Vibrosud, si è assicurata l'ap-palto per la realizzazione della Variante autostradale di Venafro, gara in-detta dall'Anas con base d'asta di circa 170 milioni di euro e con un ri-basso sospetto intorno al 31%;

anche da parte di altre 13 ditte, delle 15 complessive partecipanti alla gara, è pervenuta un'offerta atipica con ribassi che variano tra il 30% e il 25%, ribassi comunque al di sotto dei limiti economici consentiti;

a creare ulteriori gravi sospetti sulla correttezza e trasparenza del-l'aggiudicazione dell'appalto della Variante di Venafro è intervenuto l'ar-resto del Dirigente nazionale dell'ANAS Michele Minnenna, sempre per fatti legati all'Autostrada Salerno – Reggio Calabria e designato a presie-dere la Commissione di aggiudicazione di tale Variante;

in sintesi, sia il Dirigente Anas Minnenna che la ditta Vidoni Spa risultano coinvolti nell'inchiesta antimafia della Procura Antimafia di Ca-tanzaro per appalti truccati e collusioni mafiose e si ritrovano altresì pre-

sentì, quale Presidente della Commissione appaltante e ditta vincitrice della gara, anche rispetto alla Variante di Venafro;

si vanno accentuando anche nel Molise segnali inquietanti di tentativi di infiltrazione di soggetti legati a gruppi economici di dubbia moralità che sono interessati all'acquisizione di grosse commesse pubbliche anche tramite appalti truccati, non disdegnando investimenti di grosse somme di denaro di dubbia provenienza in attività commerciali e turistiche in zone ad alto valore ambientale e in zone non specificatamente previste dai Piani Regolatori Generali a tale destinazione urbanistica,

si chiede di sapere:

se i Ministri interessati non ritengano, nell'ambito della propria competenza, di avviare indagini mirate a verificare la regolarità dell'appalto della Variante di Venafro, disponendo accertamenti specifici volti a evidenziare possibili collusioni tra i soggetti chiamati in causa che potrebbero aver determinato anche una turbativa d'asta, tenendo presente anche gli anomali ribassi presentati da ben 14 ditte su 15 partecipanti alla gara;

se il Ministro dell'interno intenda avviare un'indagine patrimoniale sul Dirigente Anas interessato;

se il Ministro competente non ritenga di bloccare la sospetta procedura di aggiudicazione della gara alla Vidoni S.p.a.;

se, alla luce dello scandalo giudiziario dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, non si intenda monitorare il comportamento tenuto dall'Anas in riferimento alla costruenda strada Isernia - Castel di Sangro costata finora decine di miliardi e che ha visto un sospetto caso di *mobbing* a carico di un dipendente Anas che esercitava le funzioni di controllore sulla ditta appaltatrice e che improvvisamente si è visto revocare l'incarico e passare alla disposizione della Provincia di Isernia.

(4-03488)

(4 dicembre 2002)

RISPOSTA. - L'atto ispettivo, cui si risponde, partendo dal presupposto che il Dirigente nazionale dell'ANAS Ing. Minenna e l'Impresa Vidoni siano stati coinvolti nell'inchiesta antimafia della Procura antimafia di Catanzaro per appalti truccati e collusioni con la mafia, avanza ulteriori sospetti sulla correttezza e trasparenza dell'aggiudicazione dell'appalto della variante di Venafro e chiede di «bloccare la sospetta procedura di aggiudicazione della gara alla Vidoni S.p.A.» da parte della Commissione appaltante presieduta dall'Ing. Minenna.

A tal proposito l'ANAS S.p.A., interessata al riguardo, fa presente che l'Ing. Minenna non presiede le Commissioni di gara, né fa parte di alcuna commissione appaltante.

La gara in argomento è stata bandita con evidenza pubblica europea attraverso la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana e nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità Europea con il criterio

del prezzo più basso ai sensi dell'articolo 21 comma 1 della legge n. 109 del 1994 e successive modificazioni.

La società stradale informa che la particolare complessità della procedura che prevedono l'individuazione delle offerte anomale per il tramite della media dei ribassi offerti da tutti i concorrenti alla gara e le conseguenti verifiche istruttorie, non consente margini di discrezionalità da parte dell'ANAS in relazione alla normativa vigente ed alle prescrizioni contenute nel bando di gara costituente *lex specialis*.

In particolare, le offerte individuate come «anomale» con procedimento matematico sono 13 sulle 43 pervenute e non 14 su 15. Il limite di anomalia, calcolato con procedimento matematico, è risultato pari al 25,94 per cento. I ribassi anomali vanno dal 26 per cento al 30,45 per cento, il minore ribasso offerto dal 43° concorrente è risultato del 19,77 per cento.

Le procedure di verifica dei giustificativi di offerta, fornite dalle 13 imprese in sede di gara, sono ancora in corso da parte degli organi tecnici dell'ANAS per l'avvio della successiva procedura del «contraddittorio» imposta dalla sentenza della Corte di giustizia europea ai fini dell'accertamento o meno della «anomalia stessa»

A tal riguardo l'ANAS fa presente che, in questa delicata fase della procedura, parlare della «aggiudicazione della gara» ad un qualsiasi offerente potrebbe veramente costituire un elemento destabilizzante della serenità del lavoro degli organi tecnici – di cui non fa parte l'Ing. Minenna – incaricati di formalizzare i chiarimenti da richiedere a tutti i 13 offerenti «anomali».

La società stradale fa conoscere, inoltre, che l'Ing. Minenna è indagato per abuso in atti di ufficio, in concorso con altri dirigenti e funzionari dell'ANAS, con riferimento ad una perizia di variante tecnica con riduzione di spesa per lavori in corso di esecuzione da parte di una Impresa diversa da quella indicata nell'interrogazione.

In riferimento ad un sospetto caso di *mobbing* nei riguardi di un dipendente incaricato del controllo dei lavori di costruzione della predetta variante, l'ANAS precisa che, in occasione del disposto di legge che ha provocato il passaggio delle competenze della gestione di circa due terzi della rete ANAS agli enti locali e sulla scorta di una graduatoria concordata con le autorità governative e sindacali, ha proceduto a cedere ai suddetti enti locali personale e attrezzature. Si è trattato, pertanto, di mobilità forzata avvenuta sulla base di un disposto normativo e non di un'azione di *mobbing* nei confronti del funzionario addetto al controllo dei lavori.

La società stradale assicura la puntuale vigilanza dell'ANAS nella questione, spettando comunque esclusivamente alla Magistratura il compito di individuare eventuali responsabilità a carico degli inquisiti.

Il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MARTINAT

(27 marzo 2003)

