

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali, per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 30 giugno 1972 sanciva l'onnicomprensività degli stipendi dei dirigenti civili dello Stato, legge estesa poi al personale militare;

già nel 1992 si verificava una ripresa selvaggia del fenomeno delle « consulenze d'oro », denunciato da alcuni deputati per la presunta illegittimità di una delibera del comune di Roma (noto in questi ultimi tempi per l'abuso di consulenze d'oro affidate a privati) che autorizzava l'Iacp a saldare una parcella di circa un miliardo e mezzo a favore di professionisti esterni per la vendita di alloggi;

il problema era ben conosciuto anche alla funzione pubblica ed alla Corte dei conti: basta consultare i quotidiani del marzo 1994 (articolo di Sabino Cassese) e l'intervista dell'allora Presidente della Corte dei Conti, Caianiello, del 16 maggio 94 sul *Sole 24 ore*;

il fenomeno era ben presente sia ai parlamentari — tanto è vero che nella legge n. 724 del 1994 (articolo 24, commi 2 e 3) si cercò di porre un limite nell'affidamento degli incarichi, — sia nell'ambito della Presidenza del Consiglio, allorquando il rappresentante del Governo Dini, rispondendo ad una interrogazione dei deputati Sticotti, Ceresa e Calderoli, forniva nomi e cifre delle consulenze esterne;

ora si sta assistendo ad un nuovo fenomeno, per quanto concerne il pubblico impiego, e cioè quello della cosiddetta « consulenza di scambio » fra ministeri e ministeri, tra questi ultimi e l'università eccetera;

spesso i componenti della Commissione incaricata di valutare gli incarichi di studio sono stati, a loro volta, « consulenti » già valutati dai colleghi che andranno ad esaminare;

contrariamente a quanto succede per un cittadino qualunque, tali consulenti non sono mai stati chiamati a rispondere civilmente e penalmente dei danni o delle conseguenze delle loro consulenze —:

quali siano le sue valutazioni riguardo a tale fenomeno, se non sia opportuno rendere pubblici gli incarichi conferiti da ogni Ministero, le persone cui sono stati affidati e gli importi corrisposti e, visti i grandi sacrifici che sono stati imposti ai cittadini italiani per il conseguimento dell'obiettivo europeo, eliminare questo spreco di risorse congelando il conferimento di tutti gli incarichi (specialmente quelli di studio).

(2-00858) « Volontè, Tassone, Teresio Delfino ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della difesa, per sapere — premesso che:

stiamo assistendo ad un affinamento delle tecniche di affidamento delle « consulenze d'oro », consistente nel ricorso a consulenti stranieri ed alla richiesta dall'estero di consulenti italiani: la cosiddetta « consulenza di scambio » —:

se corrisponda al vero la notizia secondo la quale il ministero della difesa avrebbe affidato, nel quadro dello studio per la riforma dell'esercito, una consulenza esterna allo spagnolo Carlos Zaragoza; e, in caso di risposta affermativa, quale sia l'oggetto della consulenza, a quanto ammonti il costo della medesima, e se il Ministro abbia preventivamente verificata l'esistenza di professionalità interne al ministero adatte all'incarico poi affidato all'estero.

(2-00859) « Volontè, Tassone, Teresio Delfino ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

il Ministro dei lavori pubblici ha proposto al Consiglio dei ministri, per la registrazione con riserva, da parte della Corte dei conti, del decreto n. 314 del 4 agosto 1997 adottato dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro del tesoro, per l'approvazione della nuova convenzione tra l'Anas e la Società Autostrade spa, stipulata ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 23 dicembre 1992, n. 498;

il Consiglio dei ministri sulla base delle proposte e delle motivazioni addotte dal Ministro dei lavori pubblici, ha deciso a maggioranza di registrare con riserva la convenzione tra Anas e Società Autostrade che prevede la proroga delle concessioni autostradali dal 2018 al 2038;

il Ministro dei lavori pubblici, con più azioni ripetute, costantemente volte a garantire la proroga nonostante il diverso avviso del Parlamento, ha inteso proporre e sostenere un atto convenzionale già ritenuto illegittimo in più parti e nella sua sostanza dalla Corte dei conti;

la principale motivazione a sostegno della decisione sembrerebbe da attribuirsi all'intenzione di agevolare la privatizzazione della Società Autostrade, mettendo in vendita un'azienda avente maggior valore (mai quantificato) per effetto della proroga ventennale e per il portafoglio di opere e di relativi contributi già indicate e concesse;

dal 1992 ad oggi la proroga delle concessioni era stata più volte proposta al Parlamento, con diverse motivazioni, da tutti i governi da allora succedutisi; le diverse proposte, contenute in decreti-legge, disegni di legge e nella legge finanziaria sono state costantemente e ripetutamente respinte dai voti del Parlamento che ha espresso costanti orientamenti;

lo stesso Governo attualmente in carica ha proposto la proroga delle concessioni all'interno del collegato alla legge

finanziaria 1997 ma ha dovuto cancellarla dall'emendamento da sottoporre alla fiducia del Parlamento per la contrarietà fermamente espressa da diversi gruppi della stessa maggioranza;

tutti i governi quindi, l'attuale incluso, hanno univocamente ritenuto di dover sottoporre al Parlamento l'eventuale proroga sulla base di proposte legislative, tutte formulate successivamente all'approvazione della legge n. 359 del 1992 di conversione del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333 e quindi sulla base di una costante ed univoca valutazione della non applicabilità della stessa alle concessioni delle società autostradali, la cui scadenza era prevista per il 2018;

lo stesso parere reso dall'VIII Commissione della Camera dei deputati si fondava sui medesimi presupposti, peraltro neppure richiamati per il valore e significato costantemente attribuito ai « precedenti » dal Parlamento;

la variante di valico nel tratto appenninico della A1 è stata riconosciuta esplicitamente come nuova opera sia dalle leggi che la finanziano (662/96 e 135/97) che hanno così derogato all'articolo 11 della legge n. 287 del 1971 che prevede il divieto di costruzione di nuovi tratti autostradali, sia perché lo stesso ministero dei lavori pubblici e la stessa convenzione la individuano chiaramente come nuova opera all'interno dello stesso piano finanziario;

trattandosi quindi di un'opera totalmente nuova, di lunghezza consistente, di tracciato interamente nuovo e realizzato interamente in galleria e di rilevante costo economico (quasi duemila miliardi), l'atto contrattuale che ne prevede l'affidamento è senza alcuna ombra di dubbio una concessione di costruzione e gestione di una nuova tratta autostradale alla quale si applicano la legge sugli appalti n. 109 del 1994 ed anche le stesse normative comunitarie;

la convenzione di cui si è decisa la registrazione, invece, affidando alla Società Autostrade l'incarico di realizzare l'opera

nel quadro di una proroga alla concessione, si pone in contrasto con la normativa comunitaria e con le leggi dello Stato e quindi può essere definitivamente respinta dai diversi livelli giurisdizionali per la sua illegittimità;

tale decisione comporta vantaggi patrimoniali per la Società Autostrade, per i futuri acquirenti, che hanno costantemente richiesto che l'operazione fosse vantaggiosa e danni per quei soggetti che avrebbero potuto partecipare alla gara;

la proroga della concessione è stata stabilita mentre era già in campo una cordata di imprenditori interessata all'acquisto;

l'assenza di qualsiasi valutazione del valore economico della proroga ventennale e la sostanziale invarianza dei piani finanziari nel caso in cui si dovesse realizzare un nuovo tratto autostradale da La Quercia ad Agliò (chilometri 32) o Agliò-Canova (chilometri 17) e nel caso in cui vi fosse un contributo ventennale da parte dello Stato di 50 o 100 miliardi, testimonia la mancata accuratezza del piano finanziario medesimo, la sua acritica accettazione da parte del ministero e la sua aleatorietà;

la stessa Corte dei conti ha ritenuto che la proroga delle concessioni non potesse essere concessa sulla base del decreto-legge n. 333 del 1992 convertito dalla legge n. 359 del 1992 perché i piani finanziari sono distinti in tre voci: contributi, tariffe e durata della concessione e la modifica di uno solo dei parametri deve comportare corrispondentemente modifica e riduzione degli altri due per effetto del beneficio economico costituito dal prolungamento;

ma al di là delle violazioni di legge, dei vantaggi patrimoniali determinati e dei danni per terzi, il limite più grave della decisione assunta deve essere individuato nella rinuncia da parte del Governo alla riforma del sistema delle concessioni autostradali che rompesse la connessione tra pedaggi e investimenti e sottraesse il potere del concessionario di gestire le risorse pro-

venienti dai pedaggi e di deciderne l'impiego nel campo delle autostrade invece di riservarle alla decisione della pubblica amministrazione per investimenti nel campo dei trasporti e della mobilità;

le società autostradali con la riforma avrebbero potuto vedere remunerata la sola gestione dei beni e il resto dei proventi avrebbe potuto essere utilmente impiegato dallo Stato nel sistema dei trasporti;

la riforma auspicata, che poteva consentire diverse gestioni dei tratti autostradali nelle zone metropolitane o in zone sensibili, miglioramenti della gestione, riduzione del rumore, ripristini ambientali, protezione del paesaggio, interventi per la connessione con le reti ordinarie, sono stati tutti cancellati da una proroga fatta senza gare, che ci allontana dall'Europa, accontentandosi i lavori pubblici di richiedere in cambio della proroga alcuni investimenti peraltro non economicamente valutati e neppure previsti da un piano della mobilità richiesto dal Parlamento nello stesso parere reso al Governo sulla privatizzazione —:

per quale motivo non si sia scelta la strada maestra di procedere alla privatizzazione della Società Autostrade sulla base della previgente convenzione in considerazione del fatto che essa ha ancora ventun'anni di remunerativa gestione davanti a sé;

quale valore economico sia stato attribuito alla proroga ventennale e se esso sia commensurabile a quello che comunque si sarebbe potuto ottenere sulla base di una regolare gara europea;

per quale motivo non si è fatta una gara europea per la proroga della concessione;

se corrispondano al vero le valutazioni effettuate dal WWF Italia che stimano in 70.000 miliardi gli ulteriori incassi consentiti alla Società Autostrade dalla proroga;

se il metodo di privatizzazione proposto non sia la perpetuazione di un si-

stema opaco di privilegi, da sempre appannaggio delle società concessionarie autostradali e che consiste nella trasformazione di un monopolio pubblico in un monopolio privato, negando ogni forma di concorrenza e di mercato;

per quale motivo sia mantenuto sostanzialmente invariato il piano finanziario benché sia stata ridotta la nuova tratta autostradale di valico appenninico posta a carico della società, dagli originari 32 chilometri da La Quercia a Agliò agli attuali 17 chilometri Agliò-Canova e per quali motivi non vi siano state modifiche in seguito all'approvazione della legge n. 135 del 1997 che ha aumentato l'entità dei contributi da parte dello Stato successivamente alla data di sottoscrizione della convenzione;

per quale motivo l'importo delle opere della tratta Firenze-Bologna-Modena sia invariato da moltissimi anni nonostante le più volte mutate previsioni dimensionali e caratteristiche delle opere;

se non ritenga inconfutabile il dato secondo il quale lo stanziamento dei fondi di cui all'articolo 2, comma 87, della legge n. 662 del 1996 è testualmente disposto « per consentire l'avvio del nuovo tratto Agliò-Canova dell'autostrada Firenze-Bologna »;

se non ritenga altresì inconfutabile che la realizzazione di tale intervento risulta inserita nella relazione illustrativa del piano finanziario allegato alla convenzione al punto 4, intitolato « Nuove opere »;

se non ritenga conseguentemente che l'affidamento della costruzione e della gestione del nuovo tratto autostradale Agliò-Canova avvenga in violazione della legge quadro sui lavori pubblici n. 109 del 1994 e delle più volte richiamate norme comunitarie;

quali siano i motivi sulla base dei quali si è deciso di stipulare una convenzione di concessione per costruzione e gestione di autostrade senza gara non rispettando così la legge n. 109 del 1994 e le stesse normative comunitarie in materia;

se non ritenga, in relazione alle violazioni di legge sopracitate che gli organi giurisdizionali e quelli amministrativi possano disapplicare la convenzione;

se non ritenga perciò possibile il diniego definitivo da parte della Corte dei conti della richiesta di registrazione con riserva della proroga delle concessioni in considerazione delle palesi illegittimità già rilevate anche dalla medesima Corte;

se non ritenga che siano configurabili responsabilità in relazione alla violazione di norme già rilevate da un organo di controllo, la Corte dei conti, ed in relazione ad un presunto vantaggio patrimoniale di terzi o anche di un danno sempre riferibile a terzi eventualmente interessati;

per quale motivo abbia ritenuto superabile il parere e la volontà espressa più volte dal Parlamento in ordine alla necessità di un provvedimento legislativo per procedere alla proroga delle concessioni autostradali;

quale sia il piano di raccordo fra i precedenti oneri della Società Autostrade e i nuovi oneri individuati dalla convenzione;

per quale motivo a riforme così significative, innovative e coraggiose quali quelle della pubblica amministrazione o del settore del commercio non corrispondano analoghe riforme aventi carattere europeo sul settore delle autostrade e, anzi, si garantiscano, evitando le gare così come l'Europa richiede, antichi e ingiustificati privilegi attraverso convenzioni che consentono di accumulare profitti da impiegare in opere autonomamente stabilite;

se non ritenga il Ministro di aver intrapreso, attraverso la proroga ventennale della concessione alla Società Autostrade, un'iniziativa illegittima che rischia di determinare la riapertura della stagione delle autostrade che ha già comportato danni economici ed ambientali enormi all'Italia;

se non ritenga di doversi attivare al più presto al fine di definire quel nuovo

programma complessivo per la mobilità in Italia che è comunque propedeutico ad ogni ulteriore ipotizzabile intervento;

per quale motivo, infine, si sia deciso di rinunciare ad ogni possibilità di riformare il sistema delle concessioni. Tale riforma avrebbe dovuto prevedere proroghe per la sola gestione e manutenzione, affidate attraverso gara, e la realizzazione di

ogni nuova opera, anch'essa attraverso gara, sulla base di fondi gestiti dalla pubblica amministrazione in conseguenza di proprie scelte strategiche.

(2-00860) « Turrone, Scalia, Paissan, Boato, Cento, Dalla Chiesa, De Bennetti, Galletti, Gardiol, Lecce, Pecoraro Scanio, Procacci ».