

va peraltro sottolineato che il guasto aveva interessato solo uno dei due tratti della funivia e che la stessa era stata recentemente oggetto di integrali lavori di ammodernamento, sostituzione di funi eccetera secondo le norme in vigore;

risulta all'interrogante che i due periti nominati dalla Procura di Verbania abbiano annunciato solo per mercoledì 1° agosto 2001 un loro primo incontro (peraltro a Milano e non sul sito) ed in data 2 agosto abbiano comunicato l'assenza di uno dei due già in ferie — e che non si è quindi presentato al previsto incontro — mentre l'altro perito avrebbe annunciato che sarebbe partito in vacanza domani;

conseguentemente i periti avrebbero chiesto di portare da 60 a 120 giorni i termini per il deposito della loro perizia ed intanto l'impianto resta fermo;

ciò sta comportando non solo comprensibili problemi per i residenti, ma il letterale fallimento della stagione turistica per i numerosi operatori della località turistica del Mottarone ed il disastro economico delle loro aziende che puntano tutto su questo periodo estivo di forte affluenza;

fermo restando ogni priorità e necessità di sicurezza, da questa vicenda complessivamente traspare — a parere dell'interrogante — una sottovalutazione del problema da parte di chi ha avviato l'inchiesta per i suoi risvolti temporali, occupazionali ed economici generali;

a parere dell'interrogante sarebbe opportuno che tutti gli organismi della giustizia, soprattutto nell'assegnare perizie di valutazione, tenessero conto anche degli aspetti temporali legati alle risposte richieste ai CTU i cui ritardi possono comportare complicità e danni —:

quali iniziative si intendano assumere affinché tali ritardi non comportino costi eccessivi per i cittadini. (4-00560)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

puntualmente con l'arrivo della stagione estiva si riscontra un aumento della circolazione viaria;

in particolare numerosi turisti giunti nella provincia di Pesaro-Urbino rendono ancora più urgente e non più rinviabile un piano di interventi mirati per rendere più sicura e percorribile la Statale 16 Adriatica nel tratto che attraversa la città della costa pesarese;

si rende necessario liberare i centri abitati dalla morsa del traffico alleggerendo la circolazione ed evitando così i pericoli per automobilisti e pedoni che in estate utilizzano più che in altri periodi questa arteria —:

se non sia il caso che il Ministro interrogato intervenga presso l'Anas affinché lungo la statale suddetta realizzi adeguati parcheggi, piazzali di sosta, aree pedonali e altri accorgimenti per rendere più sicuro tale importante tratto viario.

(3-00179)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a causa della grande intensità di traffico, il nodo autostradale di Genova è stato considerato tra le priorità dal precedente Governo;

si è manifestata un'intesa tra gli enti locali, la Società Autostrade, l'ANAS, sul tracciato di un nuovo raccordo tra l'A.26 e l'A.7;

l'attuale Ministro dei trasporti ed infrastrutture non cita mai un tale intervento tra l'elenco della priorità a cui

dedicare una quota di finanziamento pubblico capace di sostenere gli eventuali interventi privati —:

quale sia la vera impostazione del Governo;

quali risorse si vogliano dedicare;

quali tempi e procedure si intendano perseguire. (5-00139)

ANTONIO BARBIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Cerreto Sannita è ente attuatore della costruzione della bretella di collegamento tra le superstrade Benevento-Caianello e Benevento-Campobasso;

la suddetta opera è stata finanziata, quanto al secondo lotto, per la somma di lire 51,526 miliardi, con delibera CIPE n. 69 del 23 aprile 1997, ai sensi dell'articolo 19 del decreto-legge 96/93;

alla data del 13 giugno 1999, l'opera *de qua* risultava appaltata ed in corso di realizzazione;

dopo le elezioni amministrative del 13 giugno 1999, la nuova amministrazione comunale di Cerreto Sannita ha ritenuto di dover sottoporre a verifica ulteriore, rispetto a quanto già previsto dalla legge, il progetto dell'opera suddetta;

all'esito di detta ultronea verifica, l'ente attuatore ha inteso porre in essere una variante in corso d'opera dell'importo pari al valore dell'intera opera realizzanda, in palese violazione dei limiti di cui all'articolo 25 della legge 109/94 e, senza procedere alla obbligatoria risoluzione del contratto di appalto, ha promosso una procedura che ha consentito la formazione di nuovi prezzi, in contrasto con la citata legge 109/94 e con il nuovo regolamento sulle opere pubbliche;

in virtù dei nuovi prezzi, è previsto un costo di circa 19 miliardi per la realizzazione di un nuovo tratto di soli ml. 1.900;

il sopra descritto operato del Comune di Cerreto Sannita è stato fatto oggetto di rilievi da parte del Presidente della Provincia di Benevento il quale, con nota inviata all'ufficio di presidenza della Regione Campania, ha raccolto le istanze formulate da comuni territorialmente interessati, ha rappresentato l'esigenza indifferibile della sospensione dei lavori, ed ha chiesto l'utilizzo alternativo del finanziamento concesso dal CIPE;

il progetto di variante innanzi citato è risultato altresì carente del parere dell'Autorità di Bacino, previsto dall'articolo 4 della delibera 27 ottobre 1999, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 275 del 23 novembre 1999, in esecuzione del decreto-legge 13 maggio 1999, n. 132, convertito con legge del 13 luglio 1999, n. 226;

con nota protocollo 29996/01/ISP del 25 maggio 2001, l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici ha reso nota la propria determinazione del 16 maggio 2001, con cui ha segnalato alla Corte dei conti numerose illegittimità che potrebbero far concretizzare un danno erariale;

con nota protocollo 2607 del 5 luglio 2001, il dirigente dell'area piani e programmi della regione Campania ha contestato al comune di Cerreto Sannita diverse violazioni di irregolarità;

nonostante le summenzionate iniziative della provincia di Benevento, dell'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici e della regione Campania, e nonostante vibrante proteste di Comuni territorialmente interessati, di comitati civici e di forze politiche, il comune di Cerreto Sannita sta consentendo la prosecuzione dei lavori previsti dal progetto di variante, approvato con le procedure innanzi segnalate;

permane, pertanto, uno stato di illegalità nella realizzazione di un'opera ritenuta dal CIPE strategica e coerente con gli obiettivi di sviluppo del Mezzogiorno fissati dalla legge 64/86 —:

quali urgenti provvedimenti voglia adottare per garantire il ripristino della legalità nonché la tutela della pubblica

incolumità, e quali urgenti e improrogabili iniziative intenda promuovere per il rispetto della normativa nazionale comunitaria vigenti. (5-00141)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

DELL'ANNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Salento è dotato di due porti marittimi: quello di Otranto sull'Adriatico e quello di Gallipoli sullo Jonio;

nonostante gli sforzi compiuti dagli enti gestori e cioè il consorzio per il porto di Otranto e la Capitaneria di Porto per Gallipoli, per attivare linee marittime verso altri porti italiani e porti esteri che si affacciano sul Mediterraneo (Albania, Grecia, Jugoslavia, Malta, Tunisia, eccetera) gli armatori interessati non hanno ritenuto conveniente istituire servizi di traghetto da e per questi scali;

la causa principale di tale insuccesso è dovuta essenzialmente alla non competitività di detti scali che, pur trovandosi in posizioni strategiche e certamente favorevoli per realizzare il traghettamento sulle altre sponde del Mediterraneo, sono penalizzati da tariffe portuali più costose rispetto a quelle di altri porti unitamente agli insufficienti sistemi di controllo e di sicurezza, mentre l'ampliamento dei trasporti marittimi favorirebbe sia la riduzione dei costi e delle tariffe applicate per il trasporto su gomma delle merci, che il miglioramento della qualità ambientale. Inoltre il flusso turistico indotto dall'attivazione di nuove linee marittime contribuirebbe a dare un notevole impulso all'economia del territorio salentino e dell'intera regione Puglia —:

quali iniziative intenda assumere per favorire l'attivazione delle linee marittime da e per i porti di Otranto e Gallipoli e quindi per soddisfare le effettive esigenze di trasporto degli operatori, specie quelli

locali, che da tempo ormai intrattengono proficui rapporti con le altre sponde del Mediterraneo;

se non si ritenga di intervenire anche finanziariamente, d'intesa con gli altri enti locali (comuni, provincia, regione, CCIAA di Lecce, consorzi di enti), per ridurre i costi dei vari servizi portuali (pilotaggio, attracco, stazionamento) e quindi ridurre gli oneri per gli armatori che operano nei porti di Otranto e Gallipoli portandoli ai livelli medi che si applicano agli altri porti italiani. (4-00554)

BRUSCO e CIRO ALFANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio di amministrazione dell'Università di Napoli Federico II, con delibere assunte in data 28 maggio 2001 ha affidato incarichi professionali per la realizzazione di nuovi insediamenti universitari nelle aree degli ex stabilimenti industriali Cirio e Corradini;

per interventi di questa importanza, in analogia alle procedure concorsuali delle altre Università italiane, occorre attivare un Concorso di Progettazione, come previsto dalla vigente legge « Merloni », (legge n. 109 del 1994) dando spazio e possibilità a tutti i professionisti interessati e permettendo di raggiungere lo scopo di selezionare il miglior progetto —:

se non ritenga opportuno assumere le adeguate iniziative volte a rimuovere tale ingiustizia e venga adottata la procedura del Concorso di Progettazione che garantisce la massima trasparenza ed i migliori risultati qualitativi. (4-00573)

DE LAURENTIIS e GIUSEPPE GIANNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'ENAV, ente pubblico economico trasformato in società per azioni dal 1° gennaio 2001 per volontà del precedente

Governo al fine di contenere i costi di gestione, svolge un servizio pubblico essenziale in regime di monopolio e il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è titolare dell'intero capitale sociale;

l'ENAV spa, ha assunto, di recente, alcuni dirigenti ed ha concluso contratti di collaborazione coordinata e continuativa con soggetti esterni al personale della società, con oneri di spesa a carico della società, e quindi dello Stato, per circa 3 miliardi annui, oltre spese per vitto e alloggio, pur in presenza di quattro alti dirigenti ancora senza attribuzioni di competenze all'interno della nuova organizzazione societaria;

l'amministratore delegato ha assunto a tempo indeterminato personale amministrativo e tecnico e sta procedendo al reclutamento di 30 operatori amministrativi e di 30 ingegneri;

sarebbero, altresì, secondo quanto risulta all'interrogante, stati conclusi, negli ultimi 20 giorni, contratti per lavori e forniture di apparati radar ed altri impianti a tecnologia avanzata, per l'ammontare di circa 300 miliardi, al netto di Iva, di cui più di 200 miliardi sono stati assegnati alla Alenia Marconi System;

tali contratti risulterebbero conclusi senza la prodromica fase di progettazione e programmazione di sistemi molto complessi, che per la natura degli investimenti richiede in genere tempi lunghi, e senza rispettare la normativa vigente a tutela dell'evidenza pubblica —:

se incarichi di consulenza amministrativo-gestionale, per il valore di oltre 5 miliardi, siano stati affidati seguendo le obbligatorie procedure di legge per la garanzia della trasparenza e della corretta e sana gestione del denaro pubblico;

se le spese di rappresentanza siano state autorizzate in conformità alla normativa in materia di spese pubbliche;

se risponde a criteri di trasparente e sana gestione di risorse pubbliche proce-

dere a selezioni ed assunzioni senza tener conto delle graduatorie formate a seguito di attività di selezione di personale svolta da apposita società esterna, selezione costata circa 2,5 miliardi;

se la nuova politica di gestione delle risorse umane posta in essere dalla società rispetti il programma di sviluppo contenuto nel piano di impresa elaborato dall'attuale amministratore delegato nell'ottobre 2000, ovvero se comporterà ulteriori costi a carico dell'unico azionista;

se siano stati rispettati i fondamentali criteri di trasparenza, imparzialità ed economicità della gestione, già propri del soppresso Ente pubblico economico, nelle recenti assunzioni di personale dirigente e nell'affidamento di contratti di collaborazione coordinata e continuativa, o se invece, come rilevato dal collegio sindacale della società, presente il magistrato della Corte dei conti delegato al controllo, si sia provveduto alle nomine senza una preventiva formale definizione dei requisiti di professionalità necessari per ricoprire determinati incarichi e conseguentemente senza una valutazione comparativa delle qualità tecnico-professionali di più soggetti, compresi i dipendenti della società;

se risulti compatibile con il perseguimento dell'interesse pubblico una gestione dell'attività negoziale, di significativo rilievo economico, che prescindendo dalla normativa vigente sulle procedure da adottare, a cominciare dalla formalizzazione di una richiesta d'offerta secondo i canoni dell'evidenza pubblica. (4-00578)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

BURTONE. — *Al Ministro dell'interno.*  
— Per sapere — premesso che:

le prime misure predisposte dal Governo per fronteggiare lo stato di emergenza nei territori colpiti dall'eruzione