

a questo valore deve essere sommata, nei prossimi tre anni, la potenza dei nuovi impianti autorizzati al 31 dicembre 2002, pari a 8205 MWe;

l'aumento della richiesta di energia elettrica nel 2001, rispetto al 2000, è stato pari al 2,1 per cento e che la richiesta dei primi 10 mesi del 2002, rispetto allo stesso periodo del 2001, è aumentata dell'1,9 per cento;

quindi la previsione di un incremento della domanda del 3 per cento annuo è sovraddimensionato;

alla data suddetta la quantità, realmente disponibile, di potenza efficiente è pari a 48.900 MWe con una diminuzione totale di oltre il 35 per cento;

essendo decaduto il decreto n. 281 del 23 dicembre 2002 riguardante « Il piano di utilizzazione delle centrali termoelettriche di Porto Tolle, Brindisi Nord e San Filippo del Mela » si sono resi indisponibili altri 4118 MWe, pari all'80 per cento della potenza netta degli impianti suddetti (potenza generabile secondo i piani di gestione previsti dal decreto); (Nota: Enel Porto Tolle 4 sezioni da 642 Mw, Eurogen 320 Mw, Brindisi nord 4 sezioni da Eurogen San Filippo del Mela 6 sezioni per 1800 Mw; non è dato di sapere ufficialmente se tutte le sezioni sono state fermate, anche se il fatto, che i gruppi di sezioni delle singole centrali sono gemelli, fa pensare di sì);

la fermata delle centrali termoelettriche come al punto precedente porterà ad oltre il 41 per cento la quantità di potenza efficiente installata indisponibile —:

se risulti al ministro, sulla base di quali valutazioni siano stati stimati i dati, in termini di produzione e previsione di crescita dei consumi, circa la possibilità che il sistema nazionale di fornitura di energia elettrica possa risultare insufficiente in modo tale da determinare un possibile rischio di *black-out*, come indicato dal decreto « sblocca centrali », nella fase di picco dei consumi, considerando che dai dati attualmente disponibili il 40

per cento della potenza elettrica efficiente installata è indisponibile per cause diverse;

le ragioni che abbiano determinato questo *deficit* di potenza disponibile;

il quadro preciso e dettagliato delle centrali esistenti in Italia e del loro attuale stato di funzionamento, per capire come mai il 35 per cento della potenza disponibile efficiente non è utilizzato.

(4-06346)

* * *

DIFESA

Interrogazione a risposta in Commissione:

ASCIERTO. — *Al Ministro della difesa.*
— Per sapere — premesso che:

il 28° gruppo squadroni della cavalleria dell'aria dell'esercito italiano « Tucano » in data 1° settembre 1999 veniva trasferito di base dall'aeroporto di Roma Urbe a quello di Viterbo;

nella stessa data venivano date in dotazione al 28° Gruppo « Tucano » 3 aerei *Do 228* con sigla militare ACTL e tre *Piaggio P-180 Avant* con sigla militare ACTR;

sulla base di Viterbo a tutt'oggi non vi è una pista idonea all'utilizzo dei velivoli *P-180 Avant*;

la realizzazione della pista (prevista la costruzione su Viterbo già dagli anni ottanta), data per certa entro il 1999, non è ancora iniziata la fase preparatoria e se la realizzazione dovesse iniziare immediatamente il tempo occorrente non inferiore a due tre anni;

il costo di circa 20-30 miliardi occorrenti per la realizzazione sia della pista che per i sistemi di avvicinamento strumentali e di sicurezza risultano eccessivi per la sola utilizzazione dei tre velivoli *Piaggio P-180* perché altri aeromobili della Forza Armata compresi i tre *DO 228* utilizzano già l'altra pista su Viterbo;

le maestranze civili di Viterbo, dopo un'indagine fatta fare dalla camera del commercio di Roma, hanno ritenuto non conveniente aprire un'aerostazione civile, non partecipando così alla realizzazione del complesso aeroportuale;

lo spazio aereo sopra l'aeroporto di Viterbo è un concentrato di voli trovandosi in un punto fondamentale di riporto al volo strumentale (Bolsena) per gli arrivi e le partenze sugli aeroporti di Fiumicino e Ciampino e spazio di transizione per altre destinazioni nazionali ed internazionali da parte del traffico commerciale;

la realizzazione di un sistema di avvicinamento strumentale (ILS/VOR DME) risulta impossibile da realizzarsi per la vicinanza del sistema di navigazione strumentale di Bolsena;

i velivoli *Piaggio P-180 Avant* utilizzano nello svolgimento delle missioni operative il sistema di avvicinamento strumentale e non potendolo utilizzare il loro impiego risulterebbe fortemente limitato;

l'aeroporto di Viterbo durante l'anno è sovente coperto da nebbie provenienti dalla valle del Tevere che per la particolare morfologia del terreno e provenienza di venti da nord vengono spinte su Viterbo, limitando notevolmente le capacità operative degli aerei;

per garantire le funzioni istituzionali, i velivoli *P-180* dovrebbero, pur avendo una pista su Viterbo, rischierarsi sull'aeroporto di Roma Ciampino, con forti costi di gestione tenendo presente che un'ora di volo dei *P-180* costa circa 3 milioni e mezzo;

da quando i velivoli *P-180* sono in dotazione alla Forza Armata anno 1996 la totalità delle missioni hanno avuto inizio e termine sulla base di Roma Ciampino in quanto i principali utilizzatori sono stati sono e saranno personale dello Stato maggiore esercito e difesa con sede in Roma;

il 28° gruppo « Tucano » è l'unico reparto militare al Mondo che ha i propri aerei ad un distanza di 150 chilometri dal

Comando e per garantire l'operatività si fa ricorso alle risorse umane del personale altamente qualificato (molti piloti sono transitati in compagnie aeree private) impegnandolo in giornalieri trasferimenti tra Viterbo e Ciampino e a un continuo pendolarismo essendo la maggior parte del personale operante su *P-180* residente a Roma;

a causa della diversa ubicazione del comando del gruppo (Viterbo) e rischieramento *P-180* (Pratica di mare) le spese di missione del personale impiegato sono molto elevate più di un milione al giorno;

il processo di riorganizzazione della Cavalleria dell'Aria, di cui il « Tucano » fa parte ed è reparto che svolge più missioni di volo degli altri, prevede la riorganizzazione dei propri assetti voluta per ottimizzare l'impiego delle risorse disponibili;

già in passato era stata richiesta al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, Generale Cervone, avendo i velivoli *P-180* lo stesso impiego delle altre due Forze Armate dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Arpino, la costituzione di un reparto « interforze » destinato all'impiego in *pool* dell'intera flotta *P-180*, 3 Esercito, 6 Aeronautica Militare, 2 Marina Militare sull'aeroporto di Roma Pratica di Mare, con risposta negativa;

la ditta *Piaggio* ha costituito a Roma Pratica di Mare un centro di manutenzione per i velivoli interforze limitando così i costi di gestione;

i velivoli *P-180* dell'Esercito sono impiegati in riserva di quelli dell'Aeronautica Militare per trasporti di personale politico dalla base di Roma Ciampino —:

se non ritenga di collocare i tre velivoli *P-180 Avant* della Cavalleria dell'Aria « Tucano » all'interno del gruppo di volo dell'Aeronautica Militare con una propria dipendenza operativa, avendo le stesse funzioni e dipendenze d'impiego istituzionale sulla base di Roma Ciampino e/o Roma Pratica di Mare. (5-02005)

Interrogazione a risposta scritta:

BUEMI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

tra gli impegni dell'attuale Governo vi era quello di dare maggiore sicurezza ai cittadini e, nello stesso tempo, garantire al personale addetto all'ordine pubblico i dovuti riconoscimenti, professionali ed economici, per il duro ed importante lavoro svolto;

in quanto a sicurezza e controllo delle città, i gravi episodi che accadono ogni giorno sono lì a testimoniare di quanto sia ancora necessario fare perché su questo si possa arrivare ad un effettivo miglioramento;

per quanto riguarda il trattamento economico, ad esempio, degli appartenenti all'arma dei carabinieri ancora oggi non è stato versato loro quanto dovuto come premio di produzione e reperibilità per l'anno 2002 —:

per quale motivo non sia stato ancora firmato ed emesso il decreto che stabilisce i tempi di versamento, agli appartenenti all'arma dei carabinieri, di quanto loro dovuto come premio di produzione e reperibilità per l'anno 2002 e quando il Governo intenda assolvere a questo suo dovere. (4-06344)

* * *

*ECONOMIA E FINANZE**Interpellanza:*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

come è noto il personale tecnico degli uffici provinciali della motorizzazione svolge, fra l'altro, operazioni tecniche per conto di soggetti privati fuori della sede dell'ufficio;

per usufruire di tali servizi i soggetti privati pagano effettuando dei versamenti sulla base di tariffe predeterminate. Tali

introiti vengono utilizzati per corrispondere al personale le relative indennità di missione;

il meccanismo previsto dalla attuale normativa comporta che i versamenti effettuati dai soggetti privati vengono destinati in appositi capitoli di entrata dello Stato (nel caso di specie i capitoli 3563/1 e 3566) per poi essere riassegnati dal ministro dell'economia e delle finanze in appositi capitoli di spesa (2279 e 2281) del ministero delle infrastrutture e trasporti;

tali capitoli vengono utilizzati per corrispondere le spettanze al personale mediante decreti di impegno e pagamento;

ciò comporta già fisiologicamente che, a fronte del pagamento immediato da parte del soggetto privato, al personale le spettanze siano corrisposte con un ritardo di tre-quattro mesi rispetto alla effettuazione della operazione tecnica;

lo scorso anno la riassegnazione delle somme di cui trattasi è avvenuta da parte del ministero dell'economia e delle finanze con molto ritardo ed in particolare dopo la scadenza dei termini per poter procedere alla assunzione dei conseguenti decreti di impegno per circa 6.5 milioni di euro;

ciò sta comportando che pur avendo avviato i pagamenti per le operazioni svolte nel corrente anno 2003, non è al momento possibile procedere al pagamento di parte delle operazioni svolte nel 2002, in particolare per il periodo maggio-settembre;

il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha provveduto a richiedere il reintegro di tali somme in sede di assestamento di bilancio ed è pertanto indispensabile che tale richiesta sia accolta —:

come intenda il Governo intervenire affinché l'attività degli uffici provinciali della motorizzazione civile venga riportata alla normalità per evitare ulteriori danni sia ai soggetti privati che usufruiscono delle prestazioni, sia agli utenti finali.

(2-00759) « Albonetti, Raffaldini, Duca, Mazzarello, Adduce, De Luca, Tidei, Panattoni, Rognoni ».