

nel corso del 2003 il detenuto, che si trovava presso la casa circondariale di Genova, si è visto revocare varie volte, nonostante una perizia medica che convalidava la sua incompatibilità con il regime carcerario richiesta dal GIP competente, l'ordinanza di detenzione domiciliare delle pene con l'uso di molteplici permessi durante il giorno per esigenze di ordine terapeutico;

nell'aprile 2004 il carcere di Genova, non potendo detenere oltre il signor Conte presso il reparto sito all'interno dell'ospedale San Martino (reparto che per le caratteristiche era assolutamente inidoneo ad ospitare il detenuto), ha disposto il trasferimento del medesimo presso il carcere di Pisa ritenuto il più idoneo ad accogliere il Conte;

ora il signor Conte vive recluso in una cella del reparto ospedaliero del carcere di Pisa di circa due metri per quattro, il suo letto non è assolutamente idoneo a sopportare il suo peso e non ha una parte reclinabile per permettergli di stare eretto visti i gravi problemi respiratori, non vi sono attrezzature che permettano di spostare il signor Conte che è costretto a letto 24 ore su 24 in una postura innaturale che aggrava ancora di più la sua salute, da quasi un mese non viene lavato e difficilmente riesce ad utilizzare i servizi igienici, l'uomo è coperto di piaghe da decubito e versa in uno stato di prostrazione psicologica con perdita di lucidità mentale e crisi respiratorie;

nonostante una recente relazione del D.S. del carcere di Pisa in cui si evidenzia l'incompatibilità del detenuto con l'attuale struttura carceraria, il magistrato di sorveglianza non ha ancora provveduto per la concessione degli arresti domiciliari —:

se sia a conoscenza dei fatti e se questi corrispondano al vero;

quali iniziative urgenti intenda intraprendere per tutelare la salute di questo detenuto. (4-10356)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

alle ore 13.15 dei giorni lavorativi è in partenza dal piazzale antistante la Stazione di Potenza Inferiore un autobus « servizio sostitutivo » delle Ferrovie dello Stato per Metaponto;

in realtà il servizio proviene da Salerno ed è diretto a Taranto;

in relazione ai lavori di ammodernamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria, la corsa in oggetto è quasi quotidianamente in ritardo comportando notevoli disagi agli utenti in partenza da Potenza per Metaponto/Taranto;

ritardi che a volte superano i 60/90 minuti;

la presenza di una corsa su gomma proveniente da Salerno in quella fascia oraria e con i lavori sull'autostrada risulta non in grado di assicurare il rispetto dell'orario previsto;

la corsa in oggetto è altamente frequentata da giovani che prestano il servizio militare presso il 91° Battaglione Lucania e che raggiungono Metaponto per le coincidenze con Puglia, Calabria e Sicilia che il mancato rispetto dell'orario fa saltare con tutto ciò che ne consegue;

ciò non accadrebbe se il servizio fosse su rotaia —:

se e quali iniziative il Governo intenda attivare nei confronti di Trenitalia al fine di evitare questi disagi all'utenza e di garantire l'effettivo rispetto degli orari in partenza da Potenza per Metaponto della corsa giornaliera delle ore 13.15 magari con il trasferimento della corsa su rotaia. (3-03532)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

la legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche e integrazioni, prevede all'articolo 19, comma 1-ter, introdotto dalla legge n. 166 del 2002, che: « l'appaltatore che partecipa ad un appalto integrato di cui al comma 1, lettera b), deve possedere i requisiti progettuali previsti dal bando o deve avvalersi di un progettista qualificato alla realizzazione del progetto esecutivo individuato in sede di offerta o eventualmente associato; il bando indica l'ammontare delle spese di progettazione esecutiva comprese nell'importo a base di appalto ed i requisiti richiesti al progettista, in conformità a quanto richiesto dalla normativa in materia di gare di progettazione... »;

quindi, la *ratio legis* della novella introdotta alla legge n. 109 del 1994 è quella di prevedere una apposita e specifica qualificazione dell'impresa di costruzione con riguardo alle pregresse esperienze progettuali, introducendo una disciplina speciale di rango primario che integra la vigente normativa in materia di qualificazione delle imprese di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000;

pertanto, in relazione alla predetta esigenza, il legislatore ha ritenuto che le imprese qualificate con attestazione SOA per prestazioni di sola esecuzione debbano comunque individuare o associare un progettista in possesso dei requisiti progettuali previsti dal bando di gara per lo svolgimento della progettazione esecutiva;

sempre in relazione alla predetta esigenza, il legislatore ha richiesto la dimostrazione del possesso dei requisiti progettuali anche nei confronti delle imprese di costruzioni in possesso dell'attestazione

SOA per prestazioni di progettazione e costruzione, dimostrata ai sensi dell'articolo 18, comma 7 del decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, in considerazione del fatto che per ottenere tale attestazione l'impresa è tenuta a dimostrare di possedere un generico « staff tecnico » in un numero compreso fra due e sei laureati o diplomati, senza alcun riguardo alla specifica esperienza progettuale pregressa per progettazione esecutiva e senza specificare in alcun modo le caratteristiche professionali e tecniche di detti tecnici;

tale *ratio legis* è stata anche confermata dall'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici che, nella determinazione n. 31 del 2002, afferma che « sono stati, verosimilmente, i limiti propri di tale modalità di qualificazione (quella prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000 per progettazione e costruzione) che hanno indotto il legislatore — stante anche il presumibile maggiore impiego dell'appalto integrato — a introdurre nell'articolo 19 della legge n. 109 del 1994 e s.m. il comma 1-ter una specifica disciplina relativa alla partecipazione delle imprese a tale tipo di appalto »;

il TAR Lazio, sezione III, con la sentenza n. 6078 dell'8 luglio 2003 ha affermato la sufficienza dell'attestazione SOA per progettazione e costruzione al fine di partecipare ad un appalto integrato, senza alcuna necessità per l'impresa di dimostrare i requisiti progettuali previsti dal bando di gara per la progettazione esecutiva e quindi ha consentito alle imprese in possesso di tali attestazioni SOA di prescindere alla dimostrazione delle specifiche referenze progettuali individuate dall'amministrazione con riferimento al progetto esecutivo da predisporre;

tale sentenza si pone in aperto contrasto con la evidenziata *ratio legis* della novella apportata dalla legge n. 166 del 2002 che, nel prevedere in capo all'appaltatore la necessità di comprovare appositi requisiti progettuali fissati dalla stazione appaltante, implicitamente ritiene inido-

nea, vista anche l'entità dei lavori che potranno essere realizzati, la qualificazione acquisita ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000 (articolo 18, comma 7) con riguardo alle prestazioni di progettazione esecutiva e costruzioni;

pertanto non può essere condiviso quanto affermato nella sentenza del Tar Lazio per cui la novella della legge n. 166 del 2002 dovrebbe essere intesa come disposizione « di tipo ottimalistico », essendo sufficiente il possesso dell'attestazione SOA per progettazione e costruzione;

se per ipotesi si volesse aderire a quanto affermato dalla sentenza del Tar Lazio, per gli appalti fino a 150.000 euro (per i quali il decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000 non richiede la attestazione SOA) non vi sarebbe qualificazione idonea, mentre l'articolo 19 della legge n. 109 del 1994 prevede espressamente che gli appalti fino a 200.000 euro possano essere affidati anche con l'appalto integrato; il che significherebbe che per i lavori da appaltare con l'appalto integrato, di valore compreso fra 0 e 150.000 euro, non vi potrebbe essere una qualificazione sia pure minima (« staff tecnico ») per la fase progettuale, finendo per contraddire lo stesso assunto del TAR per cui le norme di cui all'articolo 19 sarebbero circoscritte esclusivamente ad una serie di regole di tipo « ottimalistico »;

dopo la pubblicazione della sentenza del Tar Lazio la prevalenza delle amministrazioni emana bandi di gara per appalto integrato, relativi a lavori anche di rilevanti dimensioni, non richiedendo alle imprese di costruzioni attestare SOA per prestazioni di progettazione e costruzioni di dimostrare i requisiti progettuali previsti dal bando di gara e ammettendo l'automatica partecipazione alla gara di tali imprese;

tale indirizzo della prassi amministrativa, indotto dalla succitata sentenza, oltre a risultare contrario allo spirito della legge, determina una situazione di evi-

dente elusione della disposizione di legge, di scarsa omogeneità dell'azione amministrativa e comporta una palese riduzione della qualificazione tecnico professionale del progettista, con pesanti e immaginabili conseguenze sulla qualità degli elaborati progettuali, a danno della stessa amministrazione;

il citato articolo 19, comma 1-ter, della legge n. 109 del 1994, introdotto dalla legge n. 166 del 2002, stabilisce che gli oneri per la progettazione in sede di gara non sono soggetti a ribasso;

le stazioni appaltanti determinano tali oneri attestandosi — nella maggior parte dei casi — sui minimi inderogabili, legittimamente scontati del 20 per cento;

in concreto, nel rapporto fra imprese di costruzioni e progettista (individuato o associato), vengono di fatto richiesti a quest'ultimo riduzioni anche ingenti (fino al 50 per cento rispetto al suddetto corrispettivo individuato dalla stazione appaltante e dichiarato non soggetto a ribasso in sede di offerta;

tale comportamento vanifica lo spirito della legge, che è quello di garantire, attraverso la non riducibilità del prezzo per la progettazione, oltre al rispetto delle tariffe professionali (ritenute dalla Corte di Cassazione e dalla stessa legge inderogabili nei rapporti tra privati), anche un adeguato livello qualitativo della progettazione stessa;

appare necessario che il Governo si adoperi affinché venga rispettata ed applicata correttamente la *ratio legis* della novella del 2002 nei termini in precedenza evidenziati e sia ribadito con chiarezza che:

a) le imprese di costruzioni in possesso di attestazione SOA per prestazioni di progettazione e costruzione possono partecipare alle procedure di appalto ex articolo 19, comma 1, lettera b) della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modifiche e integrazioni a condizione che dimostrino il possesso dei requisiti sono

tenute ad individuare o associare un progettista in possesso dei requisiti o progettuali previsti dal bando di gara;

b) le imprese di costruzioni in possesso di attestazione SOA per prestazioni sola esecuzione devono individuare o associare un progettista in possesso dei requisiti progettuali previsti dal bando di gara;

c) le stazioni appaltanti si uniformino a detta interpretazione al fine di garantire la maggiore omogeneità possibile dell'azione amministrativa, nell'interesse pubblico alla migliore qualificazione tecnico-professionale possibile per lo svolgimento della fase di progettazione esecutiva dei lavori da appaltare —:

quali iniziative il Governo intenda adottare al fine di garantire la corretta applicazione della legge in modo da evitare che, nel rapporto tra impresa e progettista, venga di fatto eluso il principio dell'inderogabilità dei minimi tariffari e si costringano i progettisti a produrre elaborati di particolare dettaglio e approfondimento tecnico (quali sono i progetti esecutivi oggetto dell'appalto integrato) per i quali si prevedono remunerazioni ben inferiori ai minimi di tariffa, seppure scontati del 20 per cento. (5-03315)

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

il 21 aprile 2004, l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici ha diffuso un documento che espone, e sottopone al vaglio degli operatori del settore, una metodologia per debellare il fenomeno della « turbativa di gara » negli appalti di lavori pubblici;

la grande notorietà di tale anomalia, come sottolinea in premessa l'Autorità, è dovuta alle ricorrenti inchieste giudiziarie che richiamano l'attenzione dei media per le notizie d'arresti di pubblici amministratori, funzionari, appaltatori e talora di liberi professionisti;

alla elevata frequenza di tali eventi corrisponde una notevole difficoltà di indagine e di accertamento, ove si escludano le dichiarazioni spontanee delle persone coinvolte o le intercettazioni ambientali;

l'Autorità, servendosi di dati ricavati da informazioni trasmesse al casellario e ispezioni effettuate in ottemperanza ai propri compiti istituzionali, ha fornito un valido strumento per individuare, attraverso la sola osservazione dei ribassi d'asta offerti dai concorrenti, le situazioni anomale e prevenire fenomeni di devianza;

ad oggi non si registrano specifiche iniziative da parte del Governo, tese a recepire il contenuto del documento dell'Autorità —:

se non intenda recepire, attraverso un adeguato provvedimento, l'applicazione della metodologia di verifica proposta, al fine di garantire una corretta realizzazione degli appalti di lavori pubblici. (5-03316)

IANNUZZI, REALACCI e MOLINARI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito delle procedure di realizzazione degli appalti di lavori pubblici, il rapido completamento del progetto di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese, come sin dall'inizio della legislatura è stato sempre sottolineato dal gruppo della Margherita;

i lavori, dall'inizio della legislatura, procedono con estrema lentezza e con continui rinvii, con ritardi gravi nei finanziamenti e nello svolgimento delle procedure e delle attività amministrative collegate agli appalti, provocando pesanti disagi ai cittadini ed alle comunità meridionali e seri pregiudizi alle attività economiche e produttive;

occorre, pertanto, avere un quadro aggiornato e circostanziato in merito allo

stato di esecuzione dei lavori, lotto per lotto e per l'intero progetto di ammodernamento delle A3 —:

quale sia lo stato medio di avanzamento effettivo dei lavori lungo tutti i 443 Km dell'autostrada A3, precisando quando e come saranno finanziati i 4318,9 milioni di euro che occorrono per completare il progetto e quando verranno aggiudicati gli altri cinque maxi-lotti. (5-03317)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

Trenitalia ha dato in appalto per il 2002 la pulizia del materiale rotabile della divisione passeggeri (lotto 5PAX Friuli Venezia Giulia), con un importo a base d'asta già notevolmente ridotto rispetto alle prestazioni storiche e aggiudicato al massimo ribasso;

i lavori sono stati assegnati alla CEIAS srl di Bari;

le prestazioni sono sempre state insufficienti e carenti. I dati di contabilità di dettaglio giornalieri di Trenitalia lo confermano. A titolo esemplificativo, e facendo riferimento ad alcuni mesi presi a campione per gli impianti di Udine e Trieste, emerge:

settembre 2002 Udine:

prestazioni appaltate: euro 45.466,12;

prestazioni fatturate al netto di deduzioni per qualità mancanti e prestazioni non rese: euro 24.082,07;

agosto 2002 Trieste:

prestazioni appaltate: euro 36.129,18;

prestazioni fatturate al netto di deduzioni per qualità mancanti e prestazioni non rese: euro 15.355,72;

aprile 2003 Udine:

prestazioni appaltate: euro 38.860,90;

prestazioni fatturate al netto di deduzioni per qualità mancanti e prestazioni non rese: euro 33.203,27;

giugno 2003 Trieste:

prestazioni appaltate: euro 63.153,56;

prestazioni fatturate al netto di deduzioni per qualità mancanti e prestazioni non rese: euro 53.602,71;

aprile 2004 Trieste:

prestazioni appaltate: euro 51.563,79;

prestazioni fatturate al netto di deduzioni per qualità mancanti e prestazioni non rese: euro 42.461,58;

i rapporti dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali con l'azienda sono sempre stati difficili, caratterizzati anche dal ricorso al giudice del lavoro per il mancato rispetto di accordi e contratti;

nonostante questa evidente carenza contrattuale il contratto di pulizia è stato prorogato per un anno assumendo come motivazione gli « ... sforzi ad oggi compiuti da codesta società, al fine di migliorare il livello quanti-qualitativo delle prestazioni e, ancora, delle più recenti, reiterate, dichiarazioni d'intenti di implementare ulteriormente i risultati ... » —:

quali siano le reali motivazioni, che evidentemente secondo l'interrogante non possono essere ricercate nei livelli quanti-qualitativi delle prestazioni, che hanno portato alla proroga dell'appalto.

(5-03325)

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

da circa tre anni gli uffici della motorizzazione civile di Venezia non rilasciano un duplicato della carta di circolazione a favore di un autobus del valore di quasi mezzo miliardo di vecchie lire;

tale autobus è tuttora chiuso in un capannone e quindi non può essere utilizzato per il trasporto urbano nell'area di Schio in provincia di Vicenza;

nonostante le reiterate richieste da parte dell'impresa di trasporto per risolvere un problema che inevitabilmente produce danni economici, l'Ufficio provinciale della motorizzazione non obietta e non replica;

la stessa amministrazione comunale di Schio, concedente la concessione, ha offerto la propria disponibilità a risolvere il problema concedendo, con spirito costruttivo, il nulla osta eventualmente richiesto;

della questione è stato informato anche il Dipartimento dei trasporti terrestri, autotrasporto persone e cose, che ha richiesto immediatamente delucidazioni direttamente al direttore della motorizzazione provinciale di Venezia;

ad oggi la situazione è rimasta invariata, l'impresa non ha ricevuto una risposta, l'Amministrazione comunale rimane in attesa e la cittadinanza non può usufruire di un autobus nuovo dotato di tutti i *comfort* ivi compreso il pianale ribassato per il trasporto dei portatori di *handicap* —:

se non ritenga necessario, per evitare che ancora una volta la burocrazia dimostri la propria inefficienza, intervenire aprendo immediatamente una istruttoria ispettiva allo scopo di verificare se le condizioni operative e le azioni dei funzionari siano conformi alla stretta osservanza delle disposizioni normative.

(5-03328)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

lungo la SS 407 Basentana sono in corso lavori di ammodernamento lungo la carreggiata che da Metaponto va verso Potenza;

nei tratti interessati dai lavori il traffico viene veicolato nell'unica carreggiata a disposizione a doppio senso di marcia;

nel percorso a doppio senso di marcia sono presenti alcune gallerie anche abbastanza lunghe e senza adeguata aerazione;

in queste gallerie soprattutto nei giorni di grande traffico, soprattutto nel *week end*, si addensano i gas di scarico dei mezzi che la percorrono comportando pericoli per gli automobilisti che la percorrono;

questo problema si accentuerà con il caldo e con il traffico dei vacanzieri —:

quali iniziative il Governo intenda adottare nei confronti dell'Anas al fine di assicurare la massima sicurezza e salubrità delle gallerie, evitando l'addensarsi dei gas di scarico e favorendo la circolazione dell'aria nei tratti interessati dal doppio senso di marcia. (4-10364)

TIDEI, DUCA e RAFFALDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, ha introdotto il patentino per la guida dei ciclomotori;

detto certificato sarà obbligatorio per i conducenti minorenni che non siano già titolari della patente di guida della sottocategoria A/1;

è possibile ottenere tale certificazione sia nelle autoscuole che presso gli Istituti scolastici previo superamento di specifico esame volto ad ottenere l'idoneità prevista;

per ciò che riguarda la frequentazione dei corsi appositi nelle scuole era prevista la copertura delle spese con l'utilizzo del 7,5 per cento delle multe agli automobilisti e motociclisti italiani;

tale aliquota doveva essere versata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze al Ministero dell'Istruzione;

non risulta che il Ministero del Tesoro abbia versato al MIUR le cifre corrispondenti. L'UNASCA — associazione di categoria delle autoscuole — dichiara che i primi cinque milioni sono arrivati solo il 16 giugno e perciò in ritardo per essere adeguatamente utilizzati;

in conseguenza la copertura dei costi per l'espletamento dei corsi delle scuole è stato notevolmente ridotto rispetto alle previsioni;

da notizie di stampa si apprende che erano stati programmati ben 26.000 corsi per 700.000 partecipanti in più di 6.000 scuole;

in conseguenza dei ritardi e delle inadempienze pare che dei 700.000 aspiranti solo 181.000 studenti hanno ottenuto l'idoneità e si prevede che solo 250.000 riusciranno ad ottenerla entro il 30 giugno 2004;

per molte famiglie di studenti la frequentazione del corso gratuito avrebbe rappresentato una misura di sostegno;

l'unica possibilità per migliaia di studenti, in conseguenza della scadenza del decreto al 30 giugno 2004 sarà quella di rivolgersi alle autoscuole, dunque a pagamento;

molte famiglie non saranno certamente in condizione di sostenere le spese per la frequentazione dei corsi privati;

moltissimi giovani cittadini saranno costretti a fermare i propri ciclomotori;

le inadempienze dei vari ministeri per la copertura delle spese dei costi potrà comportare una «circolazione non autorizzata» per mancanza di certificazione;

l'ipotesi abbastanza possibile della via della circolazione illegale metterà in forte difficoltà le forze dell'ordine —;

se il Ministro interrogato intenda adottare un'iniziativa normativa volta a prorogare l'entrata in vigore della norma sopra riportata per riconfermare le condizioni di accesso alla certificazione per la guida agli studenti nei modi e nelle forme

previste dal decreto stesso e per evitare che le inadempienze dei vari Ministeri producano ulteriori danni alle famiglie, alle forze dell'ordine ed alla circolazione.
(4-10365)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in questi giorni di fine giugno 2004, le prime pagine della stampa nazionale dedicano ampio spazio ad una Italia letteralmente divisa in due dalla protesta degli abitanti di Montecorvino Rovella e dei Comuni vicini per la discarica di Parapoti;

si è registrato un numero impressionante di treni fermi, passeggeri letteralmente bloccati, stazioni ferroviarie nel caos da Roma sino a Reggio Calabria, autostrade ed aeroporti presi d'assalto;

in particolare, non soltanto si è creato un grave danno all'immagine del paese, all'economia turistica del Mezzogiorno d'Italia, ma, tenuto conto del fatto che nelle giornate di sabato 26 giugno e domenica 27 giugno 2004 si dovevano svolgere i cosiddetti ballottaggi delle elezioni amministrative, si sono create evidenti condizioni che hanno compresso, di fatto, l'esercizio del diritto di voto di migliaia e migliaia di cittadini, certamente scoraggiati da un sistema di trasporti che, nel suo insieme, risultava completamente bloccato da alcune migliaia di cittadini;

la circostanza è parsa sicuramente molto grave atteso che si sono create le condizioni per determinare il mancato esercizio di uno dei diritti più rilevanti di ogni democrazia —;

se, alla luce di quanto è accaduto e sta accadendo a Montecorvino Rovella, non