

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

BATTAGLIA e GIACCO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la signora Liù Berretti, invalida civile grave impossibilitata a spostarsi da casa, vorrebbe esercitare come tutti il suo diritto elettorale attivo;

come confermato dal Servizio elettorale del ministero dell'interno, fra le norme a garanzia del diritto di voto dei disabili non ve ne è alcuna relativa al voto a domicilio;

in Italia molti altri elettori sono nelle stesse condizioni della signora Berretti: e pertanto si vedono negato un loro diritto fondamentale quale è quello al voto —:

se non intenda adottare le opportune iniziative affinché sia garantito il diritto elettorale attivo di quanti sono impossibilitati, a causa di gravi handicap fisici, a spostarsi da casa per recarsi ai seggi elettorali. (4-10254)

RISPOSTA. — *L'esercizio del diritto di voto da parte delle persone affette da menomazioni fisiche tali da rendere loro difficile il recarsi ai seggi elettorali, è garantito dall'articolo 29 della legge 5 febbraio 1992, n. 104 che attribuisce agli enti locali il dovere di organizzare, pubblicizzandoli adeguatamente, servizi di trasporto pubblico locale al fine di rendere più agevole il raggiungimento dei seggi privi di barriere architettoniche e dotati di quattro cabine, di cui una destinata ai citati elettori.*

Per favorire l'esercizio del diritto la legge 5 febbraio 2003, n. 17 recante «Nuove norme per l'esercizio del diritto di voto da

parte degli elettori affetti da gravi infermità», ha ampliato la possibilità di scelta dell'accompagnatore di fiducia, prevedendo che il disabile possa individuare tale persona fra gli elettori di qualsiasi comune della Repubblica e non solo fra quelli dell'ente locale ove è ubicato il seggio, come previsto dalla precedente normativa.

Riguardo alla possibilità di consentire agli elettori impossibilitati a recarsi ai seggi di esprimere il proprio voto presso il loro domicilio si precisa che tale modalità è esclusa dalla legislazione vigente poiché incompatibile con il requisito della segretezza del voto sancito dal nostro ordinamento per garantire la libertà di espressione.

Il Sottosegretario di Stato per
l'interno: Antonio D'Alì.

BENEDETTI VALENTINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

è interesse dell'economia nazionale, dei livelli occupazionali, della fruttuosa conservazione dei marchi più caratteristici della industria alimentare italiana, che la nota azienda «La Molisana», produttrice di pasta alimentare di qualità, entrata in crisi, venga rilevata da imprenditori seri e consolidati nel settore, in grado di assicurarne il futuro e le più positive ricadute economiche e sociali sui territori;

è indispensabile assicurare, nell'ambito dei poteri e dei compiti del Comitato di coordinamento per l'occupazione isti-

tuito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, un'oggettiva e penetrante selezione delle offerte formulate dai gruppi industriali interessati, valutandone comparativamente il pregio e l'affidabilità sotto tutti i profili;

l'industria alimentare umbra Colussi, primario gruppo con lunga e comprovata esperienza, ha formulato una articolata proposta, della quale non si conoscono le valutazioni e l'esito in puntuale e documentata comparazione con quelle di altre industrie che, stando a reiterate notizie di stampa, sembrerebbero trovare maggiore accoglienza —:

quale sia lo stato della crisi aziendale de « La Molisana » e se appaia ancora unica soluzione concreta quella della rilevazione di detta industria e relativo marchio da parte di altro gruppo imprenditoriale;

quali e quante proposte di rilevazione siano state avanzate e siano state sottoposte all'esame della *task force* per l'occupazione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;

quali imprese le abbiano formulate e quali, per ciascuna, ne siano i contenuti finanziari, tecnici, produttivi, occupazionali e logistici;

quali valutazioni complessive ed oggettive ritenga di esprimere il Comitato di coordinamento per l'occupazione presieduto dall'onorevole Borghini sulle proposte presentate, con particolare riferimento ai contenuti di quella delle industrie umbre Colussi anche in relazione a quelle provenienti da altri gruppi industriali. (4-09965)

RISPOSTA. — *Le problematiche della società « La Molisana » sono state all'attenzione del ministero delle attività produttive e della Presidenza del Consiglio dei ministri — Comitato per il coordinamento dell'iniziativa dell'occupazione.*

Quest'ultimo è stato coinvolto nella gestione della vicenda a seguito di una specifica richiesta avanzata dal Presidente della

regione Molise. Le riunioni hanno visto il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati: l'azienda, i suoi advisor, le istituzioni, le parti sociali, le banche creditrici.

Un'ampia discussione tra le parti ha messo in evidenza, da una parte, le motivazioni che nel corso degli ultimi anni hanno reso tanto critica la situazione finanziaria dell'azienda e, dall'altra, le attività messe in atto anche dall'amministrazione regionale per cercare di affrontarla.

Nel frattempo, le richieste di interesse pervenute al predetto Comitato da parte di vari imprenditori sono state portate alla discussione e alle valutazioni del Tavolo.

Nel maggio di quest'anno, però, il tribunale di Campobasso ha dichiarato il fallimento della società in questione. La competenza, pertanto, è ora del giudice delegato e, attualmente, non si hanno notizie in merito.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

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

nella stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova, snodo cruciale per i passeggeri che utilizzano le direttrici Milano-Venezia e Roma-Brennero-Monaco, non è possibile, nelle giornate festive, acquistare un quotidiano. Infatti, dopo la definitiva chiusura della preesistente edicola posta sul marciapiede del 1° binario, l'altro esercente, unico rimasto, che si trova nell'atrio principale della stazione, assicura il servizio di vendita al pubblico di quotidiani e riviste soltanto dal lunedì al sabato;

ad avviso dell'interrogante è un grave handicap per una stazione ferroviaria di rilievo, quale quella di Verona, privare, nei giorni festivi, i cittadini di un servizio primario quale quello erogato da un edicola —:

quali informazioni sia in possesso il Ministro e quale sia il ruolo delle Ferrovie e della stazione di Verona in questa vicenda. (4-10806)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che le edicole presenti nella stazione di Verona Porta Nuova site presso il primo binario e nell'atrio facevano riferimento alla COVES — Cooperativa di Vendita Stampa s.r.l. con cui nel 1985 l'Ente Ferrovie dello Stato aveva stipulato una convenzione di vendita di quotidiani.*

Nel 1994, a seguito di gravi inadempimenti della predetta società, veniva invocata da Ferrovie dello Stato s.p.a. la risoluzione del diritto del rapporto e si apriva un giudizio nel corso del quale veniva disposta la cessazione di ogni attività ed il rilascio immediato di tutti i beni utilizzati e/o detenuti dalla stessa.

La COVES, di cui nel frattempo era intervenuto il fallimento, aveva affidato l'attività di rivendita dei quotidiani nell'ambito della stazione ferroviaria di Verona Porta Nuova ad alcuni edicolanti fra i quali gli attuali gestori dell'edicola posta in atrio che continuano a svolgere il servizio pur in assenza di qualsiasi titolo legittimante.

La società Grandi Stazioni, cui nel frattempo Ferrovie dello Stato s.p.a. ha affidato la gestione integrata delle maggiori stazioni ferroviarie italiane tra cui quella di Verona Porta Nuova, a far data dal 1998 ha intrapreso una serie di iniziative presso le competenti Autorità giudiziarie finalizzate alla cessazione dell'attività da parte degli attuali utilizzatori.

Essendo tuttora aperto il contenzioso, la società Grandi Stazioni è impossibilitata a regolare l'attività di vendita dell'edicola presente nell'atrio.

L'area precedentemente adibita ad edicola in prossimità del primo binario verrà invece coinvolta dai prossimi interventi di restyling della stazione in parola.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

BOVA, MEDURI, MINNITI e OLIVIERO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

la strada di grande comunicazione 106 Ionica (E90 Taranto-Reggio Calabria), il cui ammodernamento dovrebbe costituire oggettivamente una priorità strategica per la rete stradale nazionale, è stata esclusa dall'elenco delle 21 priorità infrastrutturali indicate dal Governo;

nella passata legislatura, invece, il Governo di centro-sinistra aveva inserito tra le 16 priorità stradali strategiche nel piano generale dei trasporti, la strada statale 106 ed aveva predisposto il progetto di fattibilità e lo studio di impatto ambientale (SIA);

nel piano triennale ANAS 2002-2004 è stato previsto il finanziamento dei soli 4 lotti della strada statale 106 concentrati in un tratto di circa 15-20 Km. utilizzando peraltro, soltanto, la metà dei fondi che erano stati previsti e destinati alla strada statale 106 dal vecchio piano triennale;

la decisione del Governo di escludere la strada statale 106 dall'elenco delle 21 infrastrutture prioritarie ha comportato conseguenze assai negative per quanto riguarda la possibilità di finanziare e realizzare una infrastruttura di interesse strategico per il Mezzogiorno e di notevole importanza per lo sviluppo della Calabria —:

quali iniziative il Governo intenda assumere affinché nel prossimo DPEF venga inserita fra le priorità stradali strategiche del prossimo triennio la strada statale 106 (E90). (4-10545)

RISPOSTA. — *Si fa preliminarmente presente che l'adeguamento della strada statale « Ionica » rappresenta una assoluta priorità nella infrastrutturazione del Mezzogiorno. Già nella fase di elaborazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche della « legge obiettivo », difatti, la strada statale « Ionica » è stata ritenuta l'asse*

fondamentale che rappresenta il naturale prolungamento del Corridoio 8 che, in modo trasversale, collega l'intero territorio meridionale consentendo anche l'interazione tra il Mezzogiorno ed il corridoio Berlino-Palermo.

Nel merito, sulla base di quanto relazionato dall'ANAS, premesso che alla data di approvazione della legge obiettivo la progettazione era pressoché inesistente e non era nemmeno avviato l'iter relativo ai prescritti pareri di legge, si forniscono i seguenti elementi di conoscenza.

Il totale dei finanziamenti stanziati sulla strada statale 106 ammonta complessivamente a 1.579 milioni di euro così ripartiti: per il lotto 8 di Scanzano, di 12 chilometri, sono disponibili 70,5 milioni di euro; per il lotto 9 di Pisticci, di 8 chilometri, sono disponibili 72,5 milioni di euro; per il megalotto 1 di Locri-Gioiosa, di 17 chilometri, sono disponibili 450 milioni di euro; per il megalotto 2 Squillace-Simeri, di 23 chilometri, sono disponibili 740 milioni di euro; per la variante di Palizzi, di 5 chilometri, sono disponibili 134 milioni di euro; per la variante di Marina di Gioiosa, di 4 chilometri, sono disponibili 100 milioni di euro; per il completamento del tratto di Montegiordano sono disponibili 12 milioni di euro.

Relativamente allo stato dei singoli lotti in appalto, l'ANAS rende noto che i due lotti 8 e 9 sono stati recentemente appaltati ed i relativi lavori sono stati consegnati e l'ultimazione è prevista entro la primavera del 2007.

Sono attualmente in fase di gara i megalotti 1 e 2 nonché la variante di Palizzi con previsione di aggiudicazione nel 2005 ed ultimazione dei lavori entro il 2008.

Sono, invece, di prossima pubblicazione i due lotti di Marina di Gioiosa e Montegiordano.

La società stradale fa conoscere inoltre che il completamento dell'ammodernamento della statale richiede, per i successivi megalotti, un ulteriore investimento da reperire pari a circa 9000 milioni di euro.

Sono, pertanto, in corso le progettazioni preliminari dei restanti 357 chilometri da ammodernare attraverso lotti o megalotti.

Tra di essi, vi sono il megalotto 8 (Rossano) e il megalotto 9 (Crotone) che comprendono il tratto Sibari-Crotone, per un importo stimato di circa 2.850 milioni di euro.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

BULGARELLI. — *Al Ministro della salute, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 6 febbraio 1995 veniva ricoverato presso l'ospedale « San Salvatore » di Pesaro il giovane Lorenzo Miccoli, in servizio di leva nel 28° Reggimento « Pavia » di Pesaro; il Miccoli giungeva in ospedale dopo numerosi ricoveri nell'infermeria della caserma, dove gli era stata diagnosticata « anemia acuta da sospetta leucemia »; presso il reparto di ematologia diretto dal prof. Guido Lucarelli gli veniva effettivamente diagnosticata « leucemia acuta linfoblastica » e gli veniva somministrata la cura con protocollo chemioterapico (cosiddetto GIMEMA); la cura prevedeva almeno cinque somministrazioni ma dopo le prime tre, in seguito all'improvviso aggravamento delle condizioni di salute del Miccoli, essa veniva interrotta; il 2 marzo dello stesso anno il Miccoli decedeva;

il decesso del giovane militare si verificava in seguito a un'inspiegabile e improvvisa alterazione della funzionalità epatica, testimoniata da un impressionante aumento dei valori della transaminasi che tra il 24 febbraio 1995 (due giorni dopo la terza somministrazione del chemioterapico) e il 2 marzo (giorno del decesso) passavano da 20 di GOT e 94 di GPT a 2500 di GOT e 16.300 di GPT;

nel breve lasso di tempo di una settimana, la situazione clinica del Miccoli precipitava fino alla morte per completa necrosi del fegato;

alle angosciate domande dei familiari sui motivi di un simile repentino peggior-

ramento delle condizioni del congiunto i sanitari non sapevano fornire spiegazioni plausibili;

nonostante sia stata archiviata la successiva inchiesta penale, condotta dalla Procura della Repubblica di Pesaro, nei confronti dei medici del reparto di ematologia — tra cui lo stesso professor Lucarelli, nella perizia stilata dai professori Beduschi e Torelli non emergono elementi tali da far ritenere l'aggravamento e il decesso del giovane rientrando nel normale andamento della malattia che lo aveva colpito —:

a che punto sia arrivata la procedura di risarcimento per equo indennizzo nei confronti dei familiari del giovane militare;

se non ritenga che vada riconosciuta per il Miccoli la causa di servizio, avendo egli contratto la malattia nel corso degli otto mesi di servizio prestati come militare di leva presso 28° Reggimento « Pavia » di Pesaro. (4-10672)

RISPOSTA. — *L'autopsia del giovane Lorenzo Miccoli eseguita il 3 marzo 1995 presso l'ospedale civile San Salvatore di Pesaro, luogo in cui era ricoverato ed in cui è avvenuto il decesso, ha portato alla diagnosi anatomopatologica di « leucemia acuta linfoblastica ».*

Circa il repentino aggravamento della malattia, si osserva che quanto accaduto nel corso del ricovero del militare è stato oggetto di indagine penale da parte della procura della Repubblica di Pesaro, che si è conclusa con il proscioglimento dei medici indagati del reparto di ematologia.

Ciò premesso, i successivi accertamenti di natura medico-legale, compiuti dall'amministrazione militare sulla base della documentazione agli atti, sono stati finalizzati esclusivamente alla definizione delle procedure per gli interventi di carattere assistenziale e/o risarcitorio previsti dalla legge.

In particolare, la pratica per il riconoscimento di dipendenza da causa di servizio è stata inviata, per competenza territoriale,

alla Commissione medica ospedaliera (CMO) di Bari il 21 giugno 1995.

La Commissione, con verbale del 6 novembre 1995, ha giudicato il decesso del militare « non dipendente da causa di servizio ». Uguale giudizio è stato espresso anche dalla Commissione medica di II istanza, con verbale dell'8 febbraio 1996.

Successivamente, in data 17 gennaio 1998, il padre del militare ha presentato un'istanza di riesame che la direzione generale della sanità militare ha provveduto a trasmettere al Collegio medico legale della difesa. Tale organismo ha definito la pratica nella seduta del 24 settembre 1998, confermando ancora una volta la non dipendenza da causa di servizio per l'infermità letale del militare Lorenzo Miccoli.

A tal riguardo in base alla vigente normativa, il giudizio di dipendenza o meno da causa di servizio risulta giuridicamente definito quando sia intervenuta la pronuncia della Commissione medica ospedaliera e della Commissione medica di II istanza, che sono i gradi di procedimento amministrativo previsti a tutela della piena correttezza e validità della decisione.

Nel caso di specie, gli aventi diritto hanno fruito, dopo la conclusione del procedimento, di un ulteriore riesame da parte del Collegio medico legale della difesa, conclusosi anch'esso negativamente.

Circa l'eventuale concessione di equo indennizzo non è stato possibile avviare il relativo procedimento, mancando il requisito della dipendenza della causa di servizio.

Invece, con decreto ministeriale n. 26 del 22 settembre 1997, è stata concessa ai genitori del militare la speciale elargizione, di cui alla legge n. 280 del 1991, pari a 50 milioni di lire.

In conclusione, l'accertamento condotto dagli organi medici collegiali ha escluso qualsiasi collegamento causale o concausale tra l'attività di servizio e la diagnosi accertata di decesso del militare. Ciò esclude qualsiasi possibilità di intervento della difesa che nella fattispecie ha posto in essere ogni consentita azione per aiutare la famiglia Miccoli.

Il Ministro della difesa: Antonio Martino.

CAMPA e PANIZ. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

la Birreria Pedavena è da tempo memorabile un luogo di ritrovo comune e caro non solo ai bellunesi, nel cui territorio si trova la storica fabbrica con annesso il locale pubblico, ma all'intero Veneto e al Friuli-Venezia Giulia, per non parlare dei molti turisti del resto d'Italia diretti a Cortina;

in tutto il Nord-Est non esiste locale di pubblico ritrovo, meta familiare per incontri e sosta abituale lungo i percorsi, che abbia tanta rinomanza;

senza peccare di retorica, la Birreria Pedavena è luogo « monumentale » profondamente integrato nel territorio;

è evidente allora che la decisione dell'Heineken, attuale proprietaria, di chiudere la struttura abbia sollevato una reazione che va molto al di là del rammarico;

i bellunesi, i veneti, i friulani e i triestini sono fortemente decisi a difendere il loro luogo abituale di ristoro e di svago, legato a ricordi che percorrono tutto l'arco della vita;

la Birreria Pedaveva, dunque, non è solo un luogo di produzione di consumo della birra e dei prodotti della tradizione del luogo, e un'occasione di lavoro per 100 dipendenti in età critica per ricercare altra occupazione, ma rappresenta un valore sociale;

la decisione da parte della proprietà appare, secondo l'interrogante, oltremodo ingiustificata per fatto che i conti dell'azienda sarebbero in attivo e che Heineken avrebbe motivato il provvedimento, annunciato recentemente, sostenendo che la Birreria Pedavena è troppo piccola e per questo non varrebbe la pena per una multinazionale di occuparsene, ma nello stesso tempo la proprietà non vorrebbe cederla alla concorrenza perché consapevole dell'importanza della sua immagine —

quali iniziative si intendano attivare per scongiurare la chiusura di uno degli stabilimenti e locali storici più significativi del Nord-Est, così affettivamente legato alle consuetudini di milioni di cittadini.
(4-11314)

RISPOSTA. — *La decisione del gruppo Heineken di procedere alla chiusura dello stabilimento di Pedavena rappresenterebbe, se attuata, senza dubbio un evento grave per l'economia di Feltre, per gli effetti sia sul piano occupazionale (con riferimento al centinaio di dipendenti dell'azienda) che economico, anche di riflesso agli effetti sull'indotto.*

Si tratta, come noto, di uno stabilimento destinato dall'attuale proprietà alla produzione di birre speciali, proprio di riflesso alla lunga tradizione produttiva che contraddistingue il sito.

Heineken è un gruppo internazionale che produce e distribuisce birra in centosessanta Paesi ed è tra i primi produttori di birra del mondo, impiega e produce 105 ettolitri di birra, sviluppando un utile netto di 715 milioni di euro (dati al 2001).

In Italia Heineken è presente dal 1974 impiegando circa 1.100 persone. I suoi stabilimenti sono a: Pollein (Aosta), Assemini (Cagliari), Bergamo ed a Pedavena. Sembra che sia nei piani aziendali del Gruppo olandese la volontà di chiudere lo stabilimento di Pedavena e di vendere le strutture collegate allo stabilimento stesso, consistenti in una birreria, ristorante, parco e parcheggi e spostare la produzione presso altri impianti. Le motivazioni che vengono date a giustificazione di tale paventata chiusura sono i maggiori costi registrati in tale stabilimento, la forte concorrenza dei gruppi stranieri e le nuove condizioni dell'attuale mercato.

Il ministero delle attività produttive, registrando le preoccupazioni espresse dalla Regione Veneto, ha seguito le iniziative intraprese dalle amministrazioni locali volte a scongiurare l'abbandono dello stabilimento di Pedavena,

A fronte dell'evidenziarsi di un atteggiamento di chiusura da parte della proprietà a rivedere le decisioni espresse, il ministero

delle attività produttive, in accordo con la Presidenza della regione Veneto, ha dato la propria disponibilità alla apertura di « un tavolo » al fine di porre in essere ogni utile iniziativa per la risoluzione delle problematiche emerse. Attualmente, però, la « vertenza » è ancora affrontata in ambito territoriale.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

CAZZARO. — Al Ministro delle comunicazioni. — Per sapere — premesso che:

la situazione degli Uffici Postali ubicati in tutta la provincia di Venezia, è arrivata ad un punto di altissima criticità, per la cronica mancanza di portalettere, per la dotazione di mezzi di trasporto scarsi e obsoleti e per l'ubicazione, in molti casi, in spazi angusti, inadeguati e indecorosi, come quello in cui si trova da molto tempo l'Ufficio Postale di Marghera-Catene, nel comune di Venezia;

il Consiglio di Municipalità di Marghera-Venezia, in data 14 luglio 2004, ha approvato un documento con il quale si chiede a Poste Italiane Spa di impegnarsi velocemente per risolvere questa situazione critica, soprattutto per il disagio causato agli utenti e, in particolare, alle persone anziane, recuperando sul mercato immobiliare degli affitti o degli acquisti una sede idonea alla complessità del servizio erogato;

un altro documento è stato approvato nella stessa seduta dalla Municipalità di Marghera, per ribadire l'esigenza di salvaguardare la specificità del servizio postale, così come tradizionalmente offerto ai cittadini, rispetto all'introduzione sempre più massiccia dei « prodotti postali » e delle operazioni di business, che stanno velocemente equiparando gli uffici postali alle banche e alle finanziarie, compromettendo la fragile coesistenza fisica tra i cittadini, spesso in coda per accedere ai diversi servizi;

nel secondo documento approvato dalla Municipalità di Marghera si ribadisce anche la necessità di garantire la presenza di un numero adeguato di sezioni postali sul territorio, scartando nel modo più assoluto qualsiasi ipotesi di chiusura delle sedi esistenti, ma anche stigmatizzando la sola riduzione a turno unico nel periodo estivo in alcuni sportelli nella zona di Marghera, con conseguente eliminazione dell'apertura pomeridiana, e in particolare nella sede centrale;

alle Poste Italiane non vengono effettuate assunzioni da molto tempo e non sembra esserci, da parte dell'azienda, nessuna intenzione di inserire nuovi lavoratori in organico in modo da sopperire alla grave carenza di personale, oltre al fatto che il poco personale esistente viene spostato sempre più spesso nel settore dei servizi commerciali, a scapito di quelli tradizionalmente offerti;

recentemente è stato trasferito il 35 per cento delle azioni Bancoposta Spa alla Cassa Depositi e Prestiti per sanare il Bilancio dello Stato;

nella stessa condizione di abbandono in cui si trovano i servizi postali di Venezia e della sua provincia, si trovano i medesimi servizi in tutta Italia, e la protesta per la carenza di organico, per le disfunzioni e per la riduzione dell'orario in molti uffici, quando non addirittura la chiusura degli stessi, sta dilagando in tutto il territorio da molto tempo;

l'interrogante ha già presentato un'interrogazione sullo stesso argomento in data 19 novembre 2003 n. 4-08081, senza avere ottenuto alcuna risposta, aggiungendo il proprio ai moltissimi atti di sindacato ispettivo che denunciano, da parte di tutte le parti politiche, la inaccettabilità per i cittadini di questa situazione;

a questi atti di sindacato ispettivo il Governo, quando risponde, riporta informazioni e argomentazioni provenienti da Poste Italiane Spa, che forniscono una fotografia tranquillizzante, priva di pro-

blemi e criticità, in palese contraddizione con le realtà di grave disagio denunciate da tutta Italia;

tutto ciò, secondo l'interrogante sottolinea soprattutto l'inadeguatezza dei metodi e degli strumenti adottati dal Governo per le risposte e l'incapacità di intervenire per correggere almeno i casi più gravi —:

cosa intenda fare il Ministro per porre concretamente fine a questa gravissima situazione, riportando alla normalità le condizioni di lavoro per i dipendenti e di fruibilità per gli utenti, in tutti gli uffici postali italiani, o quantomeno intervenendo nei casi più gravi, come quello situato a Marghera-Catene, e denunciato all'unanimità dal Consiglio della Municipalità di Marghera-Venezia, nei documenti sottoscritti, e più volte citati, in data 14 luglio 2004. (4-10503)

RISPOSTA. — *Al riguardo, nel confermare quanto già comunicato in risposta alla interrogazione parlamentare n. 4-8081 (risposta già pubblicata nell'Allegato B del 14 giugno 2004), si precisa che i rilevamenti effettuati per la verifica della qualità del servizio postale riguardanti tutto il territorio nazionale hanno evidenziato, per l'anno 2003, un sostanziale rispetto dei parametri qualitativi fissati, come si evince dalle deliberazioni 2 aprile 2004 pubblicate nella Gazzetta Ufficiale n. 93 del 21 aprile 2004.*

Quanto alla lamentata carenza di personale nel settore del recapito, la società Poste ha significato che nella provincia di Venezia risultano applicati 354 addetti a fronte di 325 zone da servire con una copertura ritenuta in grado di assicurare il regolare svolgimento del servizio.

Ad eccezione di tre zone, per le quali il recapito viene effettuato con percorso interamente a piedi, in tutte le altre è prevista la dotazione ai portalettere di adeguati mezzi di locomozione, a due o a quattro ruote, a seconda della lunghezza del tragitto e delle caratteristiche orografiche della zona da percorrere.

La manutenzione dei mezzi in parola — ha proseguito Poste italiane — viene eseguita dal raggruppamento temporaneo di

impresa, che effettua periodici interventi ordinari oltre a quelli di carattere straordinario in caso di avarie o sinistri, prevenendo, per i casi più gravi, anche la sostituzione del mezzo.

Con riferimento ai locali sede di uffici postali nel comune di Marghera, situato nell'area del polo industriale chimico di Porto Marghera che negli ultimi anni ha avuto un particolare sviluppo urbanistico che ha comportato una maggiore richiesta dei servizi offerti da Poste italiane, la medesima società, per poter presentare alla clientela la vasta gamma dei suoi prodotti in un ambiente nuovo e confortevole, oltrechè meglio tutelato dal punto di vista della sicurezza, ha sottoposto l'ufficio di Marghera centro ad una totale ristrutturazione.

L'ufficio di Marghera Catene presentava, invece, una criticità strutturale e, nonostante l'immediata attivazione per l'individuazione di un nuovo locale idoneo ad ospitare i servizi postali, solo nel corso del 2004 la ricerca si è conclusa positivamente e, stando alle comunicazioni della società Poste, entro i primi mesi del 2005 il nuovo ufficio potrà essere messo a disposizione della clientela; tale informazione è stata, peraltro, fornita dal responsabile della filiale ai rappresentanti del comune e del consiglio di quartiere, durante l'incontro tenutosi il 21 luglio scorso.

Anche per l'ufficio di Marghera 1, ha concluso Poste italiane, è prevista la realizzazione di alcuni interventi che contribuiranno a migliorare la situazione.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

CIALENTE. — *Al Ministro delle attività produttive, al Ministro delle politiche agricole e forestali. — Per sapere — premesso che:*

il gruppo Yomo, uno dei principali nel settore dello Yogurt e lattiero caseario italiano, versa ormai in stato di grave crisi finanziaria, con i riflessi assai seri sull'attività produttiva, che è in larga misura interrotta;

sono a rischio circa 800 posti di lavoro, negli stabilimenti Yomo, Pettinichio, Merlo e Leo Marvin oltre che la perdita del *know how* di uno dei più prestigiosi marchi italiani del settore;

la crisi risulta in larga misura determinata da ragioni finanziarie, più che industriali, per motivi apparentemente opposti a quelli Parmalat, ossia per un atteggiamento di ingiustificata stretta creditizia, come si apprende dal documento del Comitato Salvate lo Yogurt Yomo, pervenuto a molti parlamentari —:

quali misure intenda intraprendere nel merito onde evitare i gravi riflessi di natura occupazionale, economica e sociale.
(4-09356)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in esame, si rappresenta che, secondo quanto riferito dal ministero del lavoro e delle politiche sociali, le società Yomo, Pettinichio, Merlo e Leo Marvin sono state ammesse al concordato preventivo dal Tribunale di Pavia con atto R.G. n. 46/04.*

Col medesimo atto è stato autorizzato l'affitto delle società al gruppo Granarolo che è subentrato nei rapporti di lavoro col personale mediante trasferimento ex articolo 47 legge n. 428 del 1990.

Il gruppo Granarolo ha successivamente avviato le procedure per richiedere la cassa integrazione straordinaria per ristrutturazione.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

COSTA, ZANETTA, ROSSO, DANIELE GALLI, GAMBA, GIANFRANCO CONTE, NICOTRA, LAVAGNINI, OSVALDO NAPOLI, STRADELLA, PAOLETTI TANGHERONI, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, PACINI, BIONDI e VIALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premesso che:*

i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudono ogni anno con notevoli

profitti, come testimoniato da più fonti di stampa, e che questi sono da ascrivere in gran parte al frequente aumento delle tariffe dei pedaggi;

l'autostrada Torino-Savona, che del gruppo Società Autostrade S.p.A. fa parte, ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, come già rilevato in altre interrogazioni;

il motivo di detti aumenti è da individuarsi nella formula matematica che regola il complicato sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopraccitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei Deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate

dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cap*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cap* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 del 11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-08537)

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

il frequente aumento delle tariffe dei pedaggi contribuisce in misura notevole a far sì che i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudano ogni anno con notevoli profitti, come testimoniato da più fonti di stampa;

l'autostrada Torino-Savona, che fa parte del gruppo Società Autostrade S.p.A., ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, + 6,93 per cento per l'anno 2003, addirittura 6,92 per l'anno 2004;

il motivo di detti aumenti risiede nella formula matematica che regola il complesso sistema del *Price cap*, ed in

particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace

sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cap*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza -;

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cap* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 dell'11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima

della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-08855)

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

il reiterato aumento delle tariffe dei pedaggi contribuisce in misura considerevole a far sì che i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudano ogni anno con profitti rilevanti, come testimoniato da più fonti di stampa;

l'autostrada Torino-Savona, controllata dalla Società Autostrade S.p.A., ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del + 6,2 per cento nell'anno 2000, del + 6,7 per cento nell'anno 2001 e del + 6,7 per cento nell'anno 2002, + 6,93 per cento per l'anno 2003, addirittura 6,92 per l'anno 2004;

il motivo di detti aumenti risiede nella formula matematica che regola il complesso sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'*Allegato B*, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di - 5;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada

Torino-Savona il valore aritmetico di - 5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-bis/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Soc. Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005,

2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cup*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *Price cup* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

venga messo a disposizione del Parlamento lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dell'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 dell'11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-09080)

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

il reiterato aumento delle tariffe dei pedaggi contribuisce in misura considerevole a far sì che i bilanci della Società Autostrade S.p.A. si chiudano ogni anno con profitti rilevanti, come testimoniato da più fonti di stampa;

l'autostrada Torino-Savona, controllata dalla Società Autostrade S.p.A., ha aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del +6,2 per cento nell'anno 2000, del +6,7 per cento nell'anno 2001 e del +6,7 per cento nell'anno 2002, +6,93 per cento per l'anno 2003, addirittura 6,92 per l'anno 2004;

il motivo di detti aumenti risiede nella formula matematica che regola il complesso sistema del *Price cup*, ed in particolare nella decisione, riportata nell'Allegato B, pagina 2, della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona del 7 dicembre 1999, in cui alla variabile (nella formula indicata con X) che deve tener conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività, le variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa, è stato attribuito per il quinquennio 2000-2004 il valore aritmetico di -5 ;

come riporta testualmente la sopracitata Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona il valore aritmetico di -5 è stato calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale;

dette opere, come riporta l'articolo 3 comma 1 della Convenzione tra Anas ed Autostrada Torino-Savona, debbono essere realizzate a cura e spese del concessionario;

la Camera dei deputati in data 11 novembre 2002 approvava l'ordine del giorno 9/3200-*bis*/90, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A. in vista di un'eventuale riduzione;

la Corte dei conti nella relazione 42/2001 relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, sollevava forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie;

il Nars, l'organismo tecnico consultivo del Cipe, nella riunione di luglio 2003, ritenendo che nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Società Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del *Price cap*;

la presente interrogazione segue ad altre sullo stesso argomento che hanno avuto risposta evasiva tanto da far pensare che non si voglia fare chiarezza —:

quali siano le motivazioni in base alle quali nella convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona nella formula che regola il meccanismo del *price cap* è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

se ritenga di fornire lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dall'inizio dell'esercizio fino ad oggi: voce per voce, cifra per cifra, chilometro per chilometro;

quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-*bis*/90 dell'11 novembre 2003;

se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte), di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

se il ministro intenda dar corso alla riduzione delle tariffe come prospettato dal Nars. (4-09120)

RISPOSTA. — *Le interrogazioni in argomento attengono alla problematica della valutazione degli incrementi tariffari nel settore autostradale con particolare riferimento all'autostrada Torino-Savona, della quale è concessionaria la società omonima, controllata dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., alla quale si eccipisce di aver aumentato esponenzialmente le proprie tariffe del 6,2 per cento nell'anno 2000, del 6,7 per cento negli anni 2001 e 2002 e del 6,93 per cento per l'anno 2003 nonché del 6,92 per l'anno 2004.*

In particolare, tali incrementi sono dovuti alla attribuzione, in sede di stipula della Convenzione del 1999, alla variabile X della formula matematica del price-cap —

che come noto tiene conto di fattori quali: la congrua remunerazione del capitale investito, i progetti d'investimento futuri, gli obiettivi di variazione della produttività e delle variazioni attese della domanda e dei mercati in cui opera l'impresa — del valore aritmetico di -5 per il quinquennio 2000-2004.

Dalla Convenzione tra Anas e società Autostrada Torino-Savona si ricava che il valore $X = -5$ è calcolato appositamente per riequilibrare il piano finanziario presentato dalla Società Autostrada Torino-Savona, che evidenziava un tasso interno di rendimento negativo dello 0,77 per cento, dovuto all'obbligo di realizzare le opere di raddoppio e quelle del miglioramento della sicurezza stradale a cura e spese del concessionario.

Negli atti di sindacato ispettivo vengono richiamati:

il riferimento all'ordine del giorno 9/3200-bis/90 della Camera dei deputati in data 11 novembre 2002, accolto dal Governo come raccomandazione, che impegnava l'Esecutivo ad effettuare uno studio attento delle tariffe autostradali praticate dalla Società Autostrade S.p.A., in vista di un'eventuale riduzione;

il riferimento alla relazione 42/2001 della Corte dei conti relativa alla gestione Anas nel biennio 1998-2000, nella quale venivano sollevati forti dubbi sull'effettiva convenienza ed economicità per lo stato del sistema concessorio, motivando tale preoccupazione sulla base di tre fattori: disponibilità esclusiva da parte del concessionario di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione, esistenza di gravi difficoltà per la completa conoscenza del sistema operativo delle concessionarie, mancanza di un efficace sistema di regolazione e controllo sull'attività delle concessionarie.

Le interrogazioni fanno, altresì, riferimento alle risultanze della riunione di luglio 2003 del Nars (l'organismo tecnico consultivo del Cipe in materia tariffaria) nell'ambito delle quali viene riportato dagli onorevoli interroganti che « ritenendo che

nel piano finanziario del 1996-1997 fosse stata sottostimata la variabile rappresentata dal volume di traffico annuo, e che tale sottostima ha consentito alla Società Autostrade di effettuare sopraprofiti negli ultimi cinque anni, ha proposto per il quinquennio 2003-2007 una riduzione delle tariffe dei pedaggi rispettivamente del 3,63 per cento per il 2003, 1,06 per cento per il 2004 e dell'1,3 per cento per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 in ottemperanza al meccanismo del price cap ».

In particolare vengono posti i seguenti quesiti:

1) quali siano le motivazioni in base alle quali nella Convenzione tra Anas e società Autostrada Torino-Savona del 1999, nella formula che regola il meccanismo del price cap, è stato attribuito il valore aritmetico di -5 al fattore X per il quinquennio 2000-2004, decisione che ha influito direttamente sui cospicui aumenti tariffari;

2) quale sia lo stato di attuazione da parte del Governo dell'ordine del giorno 9/3200-bis/90 dell'11 novembre 2003;

3) se il Ministro sia a conoscenza delle obiezioni sollevate dalla Corte dei Conti in merito al regime concessorio autostradale e quale sia la sua opinione sull'argomento;

4) se il Ministro non ritenga che l'attuale sistema che regola le tariffe autostradali sia eccessivamente favorevole alle società concessionarie, eliminando di fatto l'alea propria dell'attività d'impresa;

5) se risponda al vero quanto affermato dal Nars che vi sia stata una sottostima della variabile rappresentata dal traffico nel quinquennio 1997-2001 che ha consentito alla Società Autostrade per l'Italia (del cui gruppo la Torino-Savona fa parte) di effettuare sopraprofiti a danno degli utenti, e sulla base di quali motivazioni l'Anas si sia opposto alla proposta del Nars di riduzione delle tariffe dei pedaggi per gli anni 2003-2007;

6) viene inoltre richiesto di fornire lo sviluppo analitico delle tariffe praticate per la Torino-Savona dall'inizio dell'esercizio fino ad oggi.

Quanto sopra premesso, per una migliore comprensione degli elementi di risposta ai quesiti formulati, si ritiene di dovere ripercorrere il quadro evolutivo delle norme in materia di concessioni autostradali, che hanno portato all'attuale sistema concessorio, nonché fornire ulteriori elementi conoscitivi aggiuntivi sulla convenzione di concessione della Torino-Savona.

Il sistema autostradale italiano si è sviluppato, a partire dagli anni '60, privilegiando il meccanismo della concessione, con la presenza prevalente di soggetti concessionari di natura privatistica, i cui investimenti godevano della garanzia dello Stato.

Si trattava di un sistema a «tariffe amministrate», essendo gli aumenti stabiliti con provvedimenti del Cip/Cipe.

Tale sistema pur consentendo allo Stato un controllo sull'inflazione attraverso un rigido contenimento degli incrementi (ovvero il blocco degli incrementi tariffari), non coerente per difetto con l'andamento dei mercati, aveva finito per produrre un contenzioso tariffario di entità abnorme dell'ordine di 4.000 miliardi di lire.

L'articolo 11 della legge n. 498 del 1992 conclude storicamente il passaggio tra il vecchio regime dei prezzi amministrati a quello dei prezzi convenzionali, regolati cioè da un rapporto convenzionale Anas/Concessionaria e sottoposto alla vigilanza dei Ministeri infrastrutture e dei trasporti ed economia e finanze.

Tale articolo prevede, infatti, che le concessioni esistenti vengano «revisionate», secondo le direttive in materia tariffaria emanate dal Cipe.

Il Cipe ha emanato tali direttive tra il 1993 ed il 1996, in analogia a quanto avvenuto per altri settori dei pubblici servizi; particolarmente importante è la delibera Cipe 20 dicembre 1996, che individua i criteri operativi, in base ai quali vanno definite le tariffe, alla cui formazione contribuisce in materia determinante il piano finanziario.

Di quest'ultimo è stata predisposta secondo una tipologia standardizzata per tutti i concessionari autostradali, approvata con decreto ministeriale del 15 aprile 1997, in modo tale da garantire l'uniformità delle

modalità di redazione e di calcolo degli indicatori economici previsti nelle direttive Cipe.

Per quanto riguarda lo schema «tipo» delle nuove convenzioni tra Anas e Concessionarie Autostradali, lo stesso è stato sottoposto al parere del Consiglio di Stato nel 1997 e nel 1999 e comprende oltre a un testo base anche una serie di allegati standardizzati.

Tale schema è stato utilizzato da allora in poi per tutte le convenzioni autostradali, sia per quelle esistenti da revisionare ex articolo 11 legge n. 498 del 1992, sia per quelle nuove (aggiudicate in base a gara europea) successivamente all'assoggettamento di tale settore alla sopravveniente normativa europea in materia di pubblicità dell'affidamento (Direttiva 93/37/CEE e legge 109/94 Merloni). Da ultimo è stato adottato per i recenti affidamenti delle autostrade Abruzzesi e della BRE.BE.MI.

In sede di revisione delle Concessioni, alla luce di quello che costituisce l'attuale sistema concessorio, l'enorme contenzioso maturato nel frattempo con i gestori a seguito della applicazione delle «Tariffe Amministrate» è stato sanato ricorrendo alla applicazione della cosiddetta «Direttiva Costa-Ciampi» del 1998, attraverso la quale è stato possibile trasformare il contenzioso, in sede di revisione, in proroga della scadenza del periodo di Concessione (tempo a fronte di indennizzi).

Con la stipula delle nuove convenzioni revisionate viene riconosciuta la natura pubblicistica dei gestori autostradali, con il contestuale venire meno della garanzia dello Stato.

Ad oggi tutte le Convenzioni sono state adeguate e si sta procedendo all'esame delle relative revisioni quinquennali.

L'attuale sistema di regolazione delle tariffe autostradali (delibera Cipe del 20 dicembre 1996 «Direttive per la revisione delle tariffe autostradali») prevede che il Cipe fissi i criteri generali attraverso una formula matematica, l'Anas concordi con i Concessionari le componenti della stessa in occasione dei nuovi rapporti di concessione e dei rinnovi quinquennali delle Convenzioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti approvi le Convenzioni ed atti

modificativi d'intesa col Ministero dell'economia e delle finanze.

Spetta all'Anas, con la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'applicazione annuale delle tariffe.

La normativa attuale non prevede l'intervento del Cipe sulle tariffe dei singoli Gestori.

Sostanzialmente, le convenzioni dei concessionari autostradali sono da considerare veri e propri contratti di diritto privato con il concedente Anas, redatti secondo una tipologia standardizzata e secondo le Direttive del Cipe.

Il piano finanziario, come accennato, è il riferimento principale delle convenzioni di concessione; esso contiene le previsioni delle entrate dei concessionari in relazione all'andamento futuro del traffico, le previsioni delle uscite del concessionario, in termini di spese per manutenzione ordinaria, straordinaria e per interventi ed oneri finanziari connessi. Esso è redatto a prezzi dell'anno iniziale della concessione (ovvero del rinnovo quinquennale) e consente di fissare il livello tariffario, che garantisca il raggiungimento dell'equilibrio economico minimo del concessionario secondo le direttive Cipe (T.I.R. del flusso di cassa annuale del piano maggiore del R.O.I. degli ultimi cinque anni).

La direttiva Cipe (vedi Delibera 20 dicembre 1996) prevede che il livello tariffario di base risultante dal piano sia ogni anno adeguato percentualmente, fino al massimo della somma di tre incrementi/decrementi percentuali (metodo del price cap):

$$\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q \quad (*)$$

dove ΔP rappresenta l'incremento percentuale per l'inflazione programmata e X la variabile caratteristica del livello tariffario di ogni concessionario relativa al tasso di produttività attesa, da stabilire in relazione a:

remunerazione congrua del capitale investito;

progetti di investimento futuri;

modificazioni attese della produttività;

variazioni attese della domanda e quindi sviluppo delle condizioni competitive dei mercati, in cui l'impresa opera;

e $\pm \beta \Delta Q$ l'incremento/decremento per miglioramento/peggioramento della qualità del servizio.

In particolare si svolgono le seguenti considerazioni:

il tasso di inflazione programmato, previsto annualmente dal Governo (Documento di programmazione economica e finanziaria) per l'anno successivo è di norma inferiore al tasso di inflazione che poi si verifica effettivamente;

l'indicatore di produttività, stabilito in base ai parametri individuati nella Delibera Cipe e riportato nell'allegato B degli elaborati di Convenzione, ha la funzione di assicurare la « congrua remunerazione del capitale » in relazione ai « progetti di investimenti » e allo « sviluppo delle condizioni competitive dei mercati in cui l'impresa opera ». Esso è generalmente formato da una componente (positiva) in riduzione, relativa al recupero di produttività, e da una (negativa) in aumento, relativa alla remunerazione dei nuovi investimenti.

La componente della X relativa al recupero di produttività si traduce in una riduzione di tariffa pari al miglioramento della produttività media del settore.

Essa viene, infatti, calcolata utilizzando i costi operativi monetari, desunti dai bilanci degli ultimi cinque anni di tutte le concessionarie autostradali (rivalutati attraverso l'utilizzo di coefficienti Istat), rapportati ai volumi di traffico di ciascun esercizio. Il rapporto: costi operativi su veicoli-chilometri percorsi, definito « indicatore di produttività storico », viene utilizzato per determinare lo « standard atteso » di produttività attraverso una estrapolazione di semplici regressioni — lineari o logaritmiche — sulla serie storica dell'indicatore di produttività settoriale.

Tale riduzione è stata sistematicamente adottata in tutte le convenzioni revisionate e nei rinnovi quinquennali, fatta salva la facoltà di Anas e dei concessionari di concordare riduzioni più rilevanti.

La componente della X relativa alla remunerazione degli investimenti aggiuntivi

al piano finanziario, si traduce, ovviamente, in un incremento di tariffa; essa è concordata per un periodo di cinque anni, in quanto la citata Delibera Cipe prescrive che, con incrementi nell'arco di tale periodo, deve essere assicurato l'equilibrio finanziario dell'intero piano.

Essa è, normalmente, determinata in modo da garantire, almeno, il rendimento economico (ROI) dell'ultimo quinquennio.

Ovviamente nel caso di rilevanti investimenti, con rientri tariffari presunti non rilevanti, ovvero in presenza di gestione passiva negli ultimi cinque anni, la somma algebrica delle due componenti deve consentire almeno una redditività degli investimenti pari a zero o di poco superiore, per poter ritenere in equilibrio il piano finanziario; ciò ha determinato in alcuni limitati casi, in sede di revisione, rilevanti incrementi tariffari.

L'indicatore di qualità (che costituisce il $\pm\beta\Delta Q$ della formula) risulta dalla combinazione di due parametri individuati nell'allegato C degli elaborati di Convenzione ovvero da:

l'indicatore di incidentalità (misurato in base al tasso di incidenti avvenuti ogni anno sulla sede autostradale, dato oggettivamente rilevato dalla Polizia Stradale);

l'indicatore delle pavimentazioni (misurato da macchine ad alto rendimento in grado di fornire dati tecnici oggettivi sulla « rugosità » e sulla « regolarità superficiale » delle pavimentazioni).

Tale indice di qualità viene costruito annualmente con una media ponderata dei due indicatori menzionati, con pesi rispettivamente pari a 0,6 e 0,4; ne viene quindi valutata la variazione percentuale della media quinquennale mobile rispetto alla media del quinquennio precedente.

La variazione così calcolata costituisce l'elemento ΔQ della formula (*), a cui viene applicato il coefficiente β , pari a 0,5.

La somma algebrica dei tre fattori, corrisponde alla variazione tariffaria introdotta all'inizio dell'anno.

L'intero meccanismo tariffario autostradale è ispirato, dunque, al principio che la

tariffa autostradale si determini in funzione delle prestazioni fornite dalla Concessionaria e dell'obiettivo di garantire l'equilibrio finanziario della Concessionaria stessa, in uno alla congrua remunerazione del capitale investito.

Il meccanismo introdotto dalla Delibera Cipe del 20 dicembre 1996 complessivamente ha retto ed ha consentito di evitare, come accaduto in passato, il fallimento di concessionari (si ricordi il fallimento delle Società che realizzarono le Autostrade Abruzzesi), e di ridurre drasticamente l'intervento statale a copertura dei loro debiti (Fondo Centrale di Garanzia).

L'esperienza dei primi anni di applicazione ha indotto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a proporre alcuni correttivi al sistema, recepiti, con modifiche, nel decreto-legge n. 355 del 2003 e nella legge n. 47 del 2004. In particolare l'articolo 21 prevede che:

per interventi giudicati rilevanti dal Cipe la remunerazione degli investimenti aggiuntivi alle concessioni vigenti sia commisurata al WACC (Weighted Average Cost of Capital – Costo medio del capitale di debito) e non già al ROI degli ultimi cinque anni, come da Delibera Cipe 1996; l'applicazione testuale avrebbe comportato il rischio di riconoscere una remunerazione eccessiva: più utile – maggiore ROI – tariffe più elevate;

la possibilità di ridurre l'impatto degli incrementi tariffari sugli utenti, « spalmando » gli incrementi tariffari in un periodo fino a dieci anni (non solo cinque, come in Delibera Cipe 1996);

un più stretto legame per Autostrade per l'Italia tra realizzazione dei nuovi investimenti e maturazione degli incrementi tariffari;

l'introduzione tra gli elementi della « qualità », ossia tra quelli che possono dare un premio o una sanzione in tariffa, anche del « confort » dell'utente.

La detta legge, nel dare il via libera al IV Atto Aggiuntivo di Autostrade, approvava l'intera manovra tariffaria relativa, nella

quale rientravano, tra l'altro, l'accollo, senza ulteriore incremento di tariffa, di circa M€ 1.000 dei maggiori costi delle opere non realizzate — non per responsabilità della concessionaria — nel quinquennio 1997-2002, quale « la variante di valico Firenze-Bologna ».

L'evoluzione nel tempo dei livelli tariffari non si presta a facili confronti e può indurre a considerazioni fuorvianti perché:

la dinamica inflattiva ha prodotto sensibili effetti distorsivi, soprattutto negli anni '70 e '80;

le categorie di veicoli classificate negli anni precedenti al 1991 non sono omogenee a quelle in uso attualmente;

la qualità del servizio autostradale è ben diversa tra quella che era prima e quella che è diventata dopo gli interventi di raddoppio.

Nel periodo successivo al 1988, la Società non è stata messa in condizione di applicare gli incrementi tariffari previsti dall'Atto aggiuntivo 27 gennaio 1988 con la instaurazione del conseguente contenzioso tariffario davanti all'Autorità giudiziaria, sanato con la nuova Convenzione di Concessione, stipulata il 7 dicembre 1999 e resa esecutiva il 7 aprile 2000.

La proroga del termine di scadenza del rapporto concessorio (dal 2018 al 2038) e le nuove condizioni tariffarie, necessarie per assicurare l'equilibrio del Piano Finanziario, sono state recepite dalla vigente Convenzione anche allo scopo di risolvere transattivamente il contenzioso insorto (articolo 26 della Convenzione) e, quindi, per ristorare la Società dal danno economico subito negli anni precedenti a causa della decurtazione di introiti generata dal blocco delle tariffe previste dal precedente strumento convenzionale. Tutto ciò in base alla cosiddetta Direttiva Costa-Ciampi del 1998, come per quasi tutte le altre concessionarie autostradali.

Le tariffe chilometriche attuali della Torino-Savona (che costituiscono il risultato finale degli aggiornamenti effettuati nel quinquennio in applicazione della formula

revisionale più volte citata) non sono superiori a quelle praticate da altre autostrade aventi caratteristiche, analoghe per quantità e qualità di opere d'arte (viadotti e gallerie: si vedano ad esempio Autofiori o Torino-Bardonecchia).

La sensazione che il pedaggio della Torino-Savona sia « più caro » deriva dal fatto che tutte le percorrenze che includono un transito alla barriera di esazione di Torino/Carmagnola comportano il pagamento di un « sovrapprezzo » corrispondente ad una percorrenza stimata di 18 km, dovuto per l'utilizzo dell'interconnessa Tangenziale Torinese che è di competenza (e quindi incassato) da altra Concessionaria autostradale (ATIVA S.p.A.).

Questa circostanza è generalmente ignorata dagli utenti, ma in realtà la Torino-Savona si limita a riscuotere una quota di pertinenza di terzi, che non ha nulla a che vedere con il pedaggio vero e proprio corrisposto per il suo servizio autostradale, che è commisurato alla tariffa unitaria applicabile alla classe del veicolo per il chilometro percorsi da casello a casello.

Per quanto attiene alla procedura per l'aggiornamento annuale della tariffa, essa è disciplinata dall'articolo 11 della Convenzione tra Anas e Autostrada Torino-Savona.

Secondo detto articolo la Società deve comunicare all'Anas entro il 30 settembre di ogni anno la variazione percentuale di tariffa da applicare dal 1° gennaio dell'anno seguente, derivante dall'applicazione della formula revisionale di cui sopra, trasmettendo alla concedente tutti gli elementi informativi in base ai quali la variazione è stata calcolata.

Sono riservate all'Anas le eventuali osservazioni e rilievi da formularsi in merito alle informazioni fornite dal concessionario.

Con riferimento agli specifici quesiti posti, data la complessità della materia ed ai fini di una maggiore chiarezza espositiva, si ritiene opportuno fornire un quadro analitico di ciascuno di essi.

In relazione al primo quesito, la determinazione del valore aritmetico di -5 attribuito al fattore X per il quinquennio 2000-2004 è avvenuta dopo aver verificato che, in assenza di incrementi tariffari, il Piano Finanziario

della Società, avrebbe evidenziato un TIR negativo (-1,26 per cento), come risulta dal prospetto elaborato a soli fini dimostrativi che è stato inserito in appendice all'allegato E della vigente Convenzione.

Il valore -5 della variabile, X, introdotto allo scopo di ripristinare l'equilibrio economico-finanziario, è quello che ha consentito di ottenere un TIR positivo (sia pure di modesta entità: +2,48 per cento), in grado di corrispondere almeno in linea di principio al requisito della congrua remunerazione del capitale privato investito nella Società Concessionaria assieme alla realizzazione degli ingenti investimenti di raddoppio e di miglioramento della sicurezza realizzati in esito alla convenzione revisionata.

A conferma della correttezza di tali valutazioni, si precisa che il ROI (Return On Investments) medio consuntivato dalla Società nel periodo 2000-2003 (bilanci pubblicati per i primi 4 anni del quinquennio) risulta pari al 2,42 per cento, del tutto in linea ed anzi leggermente inferiore al TIR previsto in Piano Finanziario.

È da sottolineare che gli impegni di investimento sono stati mantenuti: l'autostrada è stata completamente raddoppiata e le opere di miglioramento della sicurezza sono state eseguite o sono in corso di esecuzione.

L'Anas, in presenza di ritardi da parte della Concessionaria nell'esecuzione di parte degli investimenti previsti dal piano finanziario, ha disposto gli accantonamenti necessari ad eseguirli.

In relazione al secondo quesito, si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già agito sulla materia delle tariffe autostradali nello spirito del citato ordine del Giorno 9/3200-bis/90 del novembre 2002, con una particolare attenzione alle problematiche degli utenti, sia sotto il profilo della gestione amministrativa del IV Atto Aggiuntivo di Autostrade, che sotto il profilo degli adeguamenti normativi, validi per l'intero settore.

È opportuno segnalare che tale azione è stata svolta nel rispetto delle clausole contrattuali.

La società Autostrade, come già accennato, ha accettato, a fronte del IV Atto Aggiuntivo:

di farsi carico di circa M€ 1.000 di extracosti di opere già in concessione (sconto virtuale dell'1 per cento annuo per cinque anni);

una più rilevante riduzione per efficientamento;

la « spalatura » degli incrementi tariffari in dieci anni, la loro determinazione con il criterio del WACC, la loro corresponsione in funzione dell'avanzamento degli investimenti (in conformità a quanto successivamente sancito dalla citata legge n. 47 del 2004).

La detta legge n. 47 del 2004 introduce importanti novità in materia di Tariffe, tra le quali:

a) l'intervallo temporale per la revisione del parametro X, in presenza di rilevanti investimenti aggiuntivi, può essere fissato in un periodo fino a 10 anni;

b) gli investimenti aggiuntivi predetti ai piani finanziari vigenti delle concessionarie vengono remunerati attraverso incrementi tariffari specifici, calcolati sulla base di un ritorno sul capitale investito addizionale pari al costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (Utilizzo del WACC in luogo del ROI);

c) l'integrazione degli standard di qualità con elementi di « customer satisfaction ».

Con il riferimento al terzo quesito, si ritiene opportuno formulare solo alcune considerazioni a margine di quanto esposto dall'Onorevole interrogante.

Il controllo sulle sue più rilevanti iniziative, sulle sue attività nel settore autostradale e sugli investimenti, è reso possibile al Concedente Anas da una serie di norme di legge e di convenzione tipo, che prevedono:

che le concessionarie autostradali abbiano bilanci classificati, con l'evidenzia-

zione delle attività in concessione, e certificati da Società di revisione;

che i programmi annuali della manutenzione ordinaria ed i progetti della manutenzione straordinaria e degli investimenti siano approvati preventivamente dall'Anas.

Il complesso attuale di regole, che stabilisce i poteri dell'Anas nei riguardi delle concessionarie, risente dell'«effetto di trascinarsi» dei rapporti convenzionali precedenti tra Anas e Concessionarie di prevalente natura pubblicistica, sicché l'Anas non ha un potere diretto di sanzione o sostituzione nel caso di inadempimenti da parte del concessionario, ma ha solo l'arma estrema della revoca della concessione, provvedimento di tale gravità da potere essere difficilmente intrapreso e sostenuto in giudizio; l'Anas ha, inoltre, un potere di indirizzo e sorveglianza dei concessionari.

Come evidenziato il Governo ha già introdotto dei progressivi correttivi, anche di natura normativa, nell'interesse degli utenti, ed altri ulteriori potrebbero essere proposti nel breve-medio periodo, in funzione delle esperienze maturate.

Relativamente al quarto quesito, lo sviluppo del traffico cui sono legati gli incrementi tariffari è condizionato da molteplici fattori, che ne rendono la previsione di crescita di difficile quantificazione.

Per questo motivo gli scostamenti fra traffico reale e traffico previsto costituiscono un rischio per le concessionarie, che può agire favorevolmente o sfavorevolmente sui risultati di esercizio.

Nel quinquennio 1998-2002 le previsioni di traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia sono state inferiori al suo andamento reale.

Tale risultato non ha comportato interventi diretti di compensazione (non previsti nelle convenzioni di concessione) sui ricavi della Società, così come non lo avrebbe fatto nel caso di crescite inferiori (alea d'impresa), ma è stato tenuto presente nella riformulazione delle previsioni del periodo successivo, individuate ad un livello superiore alle precedenti stime ed in linea con

i contenuti del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica.

Si evidenzia, altresì, che con il passaggio dalle «tariffe amministrate» alle «tariffe convenzionali» sancito dalla legge n. 498 del 1992 e per le nuove opere oggetto di concessione non sussistono più le agevolazioni del «Fondo di Garanzia» che rimaneva a disposizione dei Gestori, a garanzia dei precedenti investimenti; di qui, anche, ha origine l'assoluta necessità espressa dalla Delibera Cipe del 1996 dell'equilibrio preventivo del Piano Finanziario, quale elemento sostanziale di un rapporto contrattuale equilibrato.

È il caso di accennare che rimangono, comunque, a carico del Concessionario oltre al «rischio traffico» sopra detto, il rischio dei maggiori costi delle opere per fatti a lui imputabili, il rischio organizzativo della propria attività imprenditoriale (per i concessionari i cui costi operativi sono al di sopra della media del settore, l'applicazione — vedi precedente punto 2), parametro X — di una riduzione per efficientamento comporta una perdita secca).

In sintesi il sistema tariffario attuale non elimina il rischio di impresa, ma garantisce solamente, a livello preventivo, un minimo di sopravvivenza dell'iniziativa concessa.

Con riferimento al quinto quesito, si è già detto, effettivamente, il traffico consuntivato del quinquennio 1998-2003 sulla rete di Autostrade per l'Italia è stato superiore a quanto previsto nella convenzione di revisione dell'agosto 1997, valutato, così come per gli altri concessionari, in base al Piano Generale dei Trasporti, unica fonte ufficiale disponibile.

Questa considerazione ed altre sono state effettuate in sede di esame da parte del Nars del IV Atto Aggiuntivo di Autostrade per l'Italia.

È opportuno preliminarmente precisare che il Nars, quale organismo composto da Rappresentanti delle Amministrazioni Centrali coinvolte nella materia tariffaria dei pubblici servizi, non ha mai formalmente approvato una raccomandazione comprendente l'ipotesi di riduzione delle tariffe indicata dall'Onorevole interrogante.

Una tale previsione era compresa esclusivamente in un documento di studio interno redatto dalla Segreteria del Nars, venuto a conoscenza della stampa e riportato con grande evidenza.

Il Nars, dopo lunghe discussioni, si è limitato a trasmettere al Ministro dell'economia e finanze la proposta tariffaria per il IV Atto Aggiuntivo Autostrade predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le relative modifiche normative, e le risultanze del documento di studio predetto, rimettendo al Cipe la questione per una doverosa valutazione politica; tale valutazione, come noto e già rilevato, è stata nel senso di suggerire un passaggio parlamentare, che ha condotto alla citata legge n. 47 del 2004 ed all'approvazione complessiva della manovra tariffaria.

È opportuno segnalare che nella discussione in sede Nars, pur senza pervenire ad un parere formale, una larga maggioranza, compresa la Segreteria Tecnica, ha condiviso le innovazioni normative e la manovra tariffaria relativa alle opere aggiuntive alla convenzione, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il dissenso si è concentrato sugli effetti tariffari del rinnovo quinquennale della concessione: ad avviso dei tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le decurtazioni proposte dalla Segreteria Tecnica del Nars (relative al recupero in tariffa del traffico in eccesso rispetto a quanto preventivato, di un ulteriore incremento di efficienza etc.), non essendo contrattualmente previste in convenzione, non potevano semplicemente essere applicate. L'imposizione di decurtazioni non previste avrebbe comportato una unilaterale variazione di patti contrattuali già conclusi, con il rischio di soccombere ad un sicuro contenzioso e con il rischio politico di compromettere la realizzazione degli interventi programmati e il ricorso stesso a capitali privati con operazioni di project financing, che trova il proprio fondamento nella certezza delle regole tariffarie.

Infine, relativamente al sesto quesito, si riporta in allegato la tabella fornita da Anas s.p.a. recante lo sviluppo delle tariffe pra-

ticcate per l'Autostrada Torino-Savona a partire dall'anno 1991 fino ad oggi.

Si è scelto l'anno 1991 in quanto è quello a partire dal quale è stata modificata la classificazione dei pedaggi in cinque classi dei veicoli, ancora oggi valida rendendo, pertanto, possibile un corretto confronto degli incrementi tariffari.

Corre l'obbligo di fare osservare che l'incremento tariffario applicato dal 1991 al 2004 (che pure ha permesso la realizzazione dei rilevanti investimenti sull'infrastruttura in questione che ne hanno radicalmente migliorato efficienza e sicurezza) di fatto risulta dello stesso ordine di grandezza dell'incremento del costo della vita rilevato dall'Istat dal gennaio 1991 ad oggi: l'incremento tariffario è pari al 62,97 per cento, a fronte di un incremento del costo della vita del 62,47 per cento.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

COSTA. — Al Ministro delle attività produttive. — Per sapere — premesso che:

il mercato italiano, nel settore degli specchi, è da tempo in contrazione a causa della riduzione della domanda e per la presenza dei paesi cosiddetti in via di sviluppo che si presentano in Italia con prezzi particolarmente competitivi per i minori costi di materie prime e di mano d'opera;

attualmente la capacità nazionale disponibile, stimata tra 11.000.000 e 12.500.000 metri quadri di specchio, è sfruttata per soli 7.000.000 di metri quadri proprio per il calo della domanda, generando un sensibile sottoutilizzo degli impianti esistenti;

a seguito di un elevato finanziamento pubblico, nell'ambito di un contratto d'area, un'azienda pugliese ha avviato circa due anni fa uno stabilimento per la produzione di vetro piano;

l'impatto del livello estremamente elevato del finanziamento pubblico sul mercato nazionale del vetro piano è stato tale da falsarne le regole ed i già precari equilibri: le conseguenze, che il settore deve tuttora sopportare a causa dell'evento, sono un notevole calo dei prezzi di vendita ed una riduzione dei livelli produttivi degli impianti italiani, con un notevole aumento dei costi già gravati dai sempre crescenti costi energetici;

risulta all'interrogante che la citata azienda avrebbe richiesto un secondo finanziamento per la costruzione di una nuova linea di fabbricazione dello specchio, il cui *iter* di approvazione risulterebbe già in corso;

tale investimento nel settore specchio determinerebbe una capacità produttiva, resa competitiva dagli aiuti pubblici così come già avvenuto per la produzione del vetro piano, tale da squilibrare gravemente l'assetto produttivo italiano degli specchi ed avrebbe, visti i dati citati in precedenza, effetti tali da mettere in pericolo l'operatività di tutti gli altri impianti italiani di specchi e addirittura sugli impianti del vetro che forniscono le lastre di base —:

se non ritenga, e quali iniziative si intendano adottare, anche attraverso le Associazioni di categoria, per accertare il reale stato del mercato nazionale dello specchio, prima di dare corso ad un finanziamento che potrebbe avere effetti assai negativi sulla situazione produttiva ed occupazionale del settore. (4-11116)

RISPOSTA. — *Nell'area pugliese, in materia di contratti d'area, risultano finanziati, con i fondi CIPE, tre iniziative.*

In particolare, nel 1° Protocollo aggiuntivo al contratto d'area di Manfredonia sottoscritto il 12 novembre 1998, è finanziata la seguente iniziativa:

Ditta Manfredonia Vetro srl, Attività produttiva, Produzione di vetro float, Importo investimento ammesso: Euro 98.654.784,18. Importo contributo Euro 70.047.565,68.

Nell'ambito del secondo protocollo aggiuntivo al contratto d'area di Manfredonia, sottoscritto in data 19 marzo 1999, risultano invece finanziati i seguenti interventi:

Ditta Sangalli Vetro S.p.A.; Attività produttiva; Produzione di vetro stratificato e serigrafato piano e curvo; Importo investimento ammesso: euro 15.368.724,40. Importo contributo: euro 10.373.036,82.

Ditta Vetrotec Due S.r.L., Attività produttiva, Lavorazione del vetro, Importo investimento ammesso: euro 7.399.277,99; Importo contributo: Euro 5.367.020,09.

Attualmente, le tre iniziative risultano già realizzate e completate, rispettivamente, per gli importi di euro 102.835.672,71, euro 15.254.055,24 e euro 6.483.135,59 e sono in attesa, dopo il completamento delle operazioni di accertamento di spesa, dell'emissione da parte del sindaco di Manfredonia, in qualità di responsabile unico del contratto d'area di Manfredonia, del relativo provvedimento definitivo del contributo spettante alla ditta beneficiaria.

Inoltre, tutte e tre le iniziative finanziate sono state selezionate nell'ambito di una procedura negoziata dal cosiddetto « tavolo di concertazione », che vede la partecipazione dei soggetti pubblici territoriali competenti, dei rappresentanti delle organizzazioni imprenditoriali e sindacali delle forze di lavoro; tavolo di cui il Responsabile unico verosimilmente è il legale rappresentante.

Riguardo all'iniziativa futura ancora da finanziare, cui fa cenno l'interrogante, si fa presente che essa non è ancora nota ai competenti uffici del ministero e, probabilmente, fa parte delle iniziative proposte dalle imprese nell'ambito del futuro 3° Protocollo aggiuntivo del contratto d'area di Manfredonia finanziato con la rimodulazione delle risorse CIPE rinvenienti da economie di spesa conseguite nell'ambito del 1° e 2° protocollo aggiuntivo.

A tale proposito, si fa presente che le iniziative ammissibili a finanziamento nell'ambito del 3° protocollo aggiuntivo, saranno selezionate sulla base di una proce-

dura concorsuale alla quale il Ministero rimane estraneo. Tale procedura si basa su indici parametrici che sono stati resi pubblici dal Responsabile unico con apposito bando, sentito il suddetto « tavolo di concertazione ». Ciò non esclude che, nella prospettiva del riesame del sistema incentivante, in fase di elaborazione da parte del Ministero, si possa prevedere che le iniziative da incentivare siano maggiormente orientate verso politiche di settore più incisive.

In particolare, sarà cura del Ministero attività produttive esaminare la coerenza dei nuovi progetti che verranno sottoposti al suo esame con lo stato congiunturale e prospettico della domanda-produzione del comparto « specchio » relativamente sia al consumo nazionale che alle esportazioni dello stesso.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

CRISTALDI, MACERATINI, FRAGALÀ e CANNELLA. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:*

da notizie di stampa del 28 gennaio 2004 si apprende che sarebbero state rinvenute ossa umane nel territorio di Marsala (Trapani), nella contrada Ponte Fiumarella, presumibilmente provenienti da una necropoli punica o romana —:

se siano effettivamente attendibili le notizie circa la provenienza delle ossa umane da una necropoli romana o punica e se siano state attivate da parte della locale Sovrintendenza iniziative tendenti ad individuare la necropoli stessa;

se siano a conoscenza del Governo l'avvio di indagini, anche giudiziarie, atte ad individuare i responsabili dell'abbandono di ossa umane in una discarica pubblica. (4-08730)

RISPOSTA. — *In data 27 gennaio 2004, il dirigente dell'ufficio ecologia del comune di*

Marsala segnalava alla locale compagnia carabinieri il rinvenimento di frammenti ossei umani presso la discarica comunale, ubicata in Contrada Ponte Fiumarella di Marsala.

La Procura della Repubblica di Marsala, tempestivamente informata dall'Arma, di concerto con il personale della sovrintendenza ai beni culturali ed ambientali di Trapani, effettuava un sopralluogo del sito, nel corso del quale si rinvenivano sei teschi ed altre ossa umane.

I reperti, prelevati e trasportati presso i locali della sezione archeologica « Baglio Anselmi » di Marsala, venivano esaminati dal dirigente tecnico ed archeologo che dichiarava trattarsi, verosimilmente, di elementi d'interesse archeologico risalenti all'età post-medioevale.

La presenza dei resti umani nella discarica di Marsala trovava spiegazione nei giorni successivi, allorquando il legale rappresentante della ditta Costruzioni Pozzobon S.p.a. di Vicenza segnalava ai carabinieri di Trapani che, in data 20 gennaio 2004, personale della propria ditta, nel corso dei lavori di ristrutturazione del plesso scolastico ove ha sede il liceo scientifico « Vincenzo Fardella » di Trapani, aveva rinvenuto, sepolti e frammisti a detriti, alcuni resti ossei umani.

Del ritrovamento era stato informato il competente ufficio della provincia regionale di Trapani, committente dei lavori in argomento, che aveva disposto la parziale sospensione degli scavi.

Per asserita mera distrazione del personale preposto ai lavori, il 26 gennaio 2004, il materiale di riporto contenente i resti umani era stato rimosso dagli operai, caricato su un mezzo di un'altra ditta addetta al trasporto di tali materiali e trasportato alla discarica di Marsala dove, come detto, veniva trovato il 27 ottobre 2004.

Si rappresenta, inoltre, che il dirigente della sezione archeologia della sovrintendenza ai beni culturali ed ambientali di Trapani, successivamente interpellato, ha precisato che i reperti non rivestono interesse archeologico, poiché verosimilmente

provenienti da un ossario di epoca moderna, compresa tra il XVIII ed il XIX secolo.

Si soggiunge, per completezza di informazione, che l'Arma dei carabinieri ha inoltrato rapporto sulla vicenda alle procure della Repubblica di Marsala e Trapani.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento: Carlo Giannardi.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:

il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha predisposto il Piano per l'arte contemporanea ed il conseguente strumento esecutivo denominato Patto per l'arte contemporanea, con il dichiarato obiettivo di stipulare importanti accordi con le Regioni, le Province ed i Comuni al fine di avviare un processo di allestimento o di potenziamento, sul territorio, delle collezioni già esistenti nei musei e nelle gallerie di arte contemporanea;

tutte le Regioni italiane hanno sottoscritto l'accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, sicché ormai è pronto lo strumento per coordinare attività aventi ad oggetto la fruizione delle collezioni pubbliche di arte contemporanea nel nostro Paese;

l'investimento appare cospicuo, tenuto conto del fatto che lo stanziamento del Ministero per i Beni e le Attività Culturali assomma a cinque milioni di euro e che stanziamento di egual misura deve essere approvato dalle Regioni e dagli Enti Locali —

se le Regioni e gli Enti Locali abbiano provveduto, in conformità agli accordi sottoscritti, a stanziare effettivamente la prevista somma di 5 milioni di euro;

se siano già stati avviati programmi coordinati per le collezioni pubbliche di arte contemporanea con le Regioni e gli Enti Locali;

se Regioni ed Enti Locali stiano manifestando adeguata sensibilità per l'incremento della fruizione dell'arte contemporanea da parte dei cittadini, scopo principale del Piano per l'arte contemporanea e del relativo e conseguente Patto. (4-10298)

RISPOSTA. — Innanzitutto, occorre precisare che gli accordi sopra richiamati prevedono che lo stanziamento di cinque milioni di euro riguarda l'impegno economico assunto da questo ministero, mentre non è previsto un vincolo in tal senso da parte delle regioni e degli enti locali, i quali decidono autonomamente l'importo da destinare alla promozione ed all'acquisto delle collezioni di arte contemporanea.

Per quanto attiene il secondo quesito, si rende noto che sono stati già intrapresi protocolli d'intesa con alcune regioni italiane. A titolo esemplificativo, si riferisce che è stato avviato il progetto denominato « Sensi contemporanei » — con la finalità di promuovere, di diffondere la promozione dell'arte contemporanea e di valorizzare i contesti architettonici ed urbanistici delle regioni del Sud Italia — il quale prevede il coinvolgimento della società di cultura la Biennale di Venezia, il Ministero dell'economia e delle finanze e sette regioni meridionali. Nell'ambito di tale progetto, le regioni coinvolte hanno favorito l'attivazione di una rete di scambio con le diverse istituzioni del contemporaneo in Italia, ideando, in alcuni casi, progetti collaterali, tra cui anche un concorso aperto ad artisti delle nuove generazioni. Inoltre, sempre all'interno di tale progetto, sono state intraprese ulteriori attività, alcune delle quali prevedono, tra l'altro, anche incontri divulgativi e percorsi culturali rivolti ai cittadini.

Si segnala, inoltre, che la stessa direzione generale ha avviato una convenzione con il comune di Torino per la promozione dell'attività dei giovani artisti italiani.

Da quanto sopra detto, si ritiene che le iniziative sin ad ora intraprese di cui si è fatta promotrice la direzione generale, mediante il piano per l'arte contemporanea ed il conseguente patto, nel dare impulso al coordinamento delle attività promozionali,

ha creato le condizioni per un incremento della fruizione dell'arte contemporanea da parte della collettività in tale settore.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

l'acquisto, il censimento, la catalogazione e la messa in rete degli archivi degli architetti del '900 costituisce indubbiamente un'operazione di altissimo significato storico e culturale messa in atto dal ministero per i beni e le attività culturali;

la straordinaria ricchezza delle correnti architettoniche del secolo scorso s'intreccia, come sempre, con le grandi correnti di pensiero e con i grandi rivolgimenti storico-politici che hanno caratterizzato il '900;

l'interesse concretamente manifestato dallo Stato per la ricerca e l'acquisizione degli archivi degli architetti, fra l'altro, ha frenato e sta frenando la tendenza alla vendita all'estero di tali importantissimi documenti —:

quali siano state le più importanti e significative acquisizioni di archivi degli architetti del '900;

se vi sia collaborazione organica, per questa lodevolissima iniziativa culturale, con gli ordini degli architetti, conoscitori della storia locale dell'architettura e dei nomi di maggiore prestigio;

quali siano le iniziative che si intendono assumere per offrire alla conoscenza pubblica un patrimonio di così elevato valore culturale. (4-10299)

RISPOSTA. — *In merito al primo quesito posto nell'atto di sindacato ispettivo cui si risponde, si riferisce che la direzione generale per l'arte e l'architettura contemporanea — istituita nell'anno 2001 — ha acquisito gli archivi dei seguenti architetti ed*

ingegneri: Carlo Scarpa, Aldo Rossi, Enrico Del Debbio, Vittorio De Feo, Sergio Musmeci e Pier Luigi Nervi, provvedendo ad avviare tutte quelle attività di riordino, catalogazione e riproduzione digitale dei materiali, nonché ad intraprendere una serie di iniziative rivolte alla promozione ed alla valorizzazione dei nuclei documentali acquisiti.

Si rende noto che, allo stato attuale, sono state completate le attività di inventariazione per l'archivio di Aldo Rossi, sia analitico a stampa che digitale; quest'ultimo sarà accessibile entro breve tempo sul sito della Direzione generale sopra menzionata.

Per quanto riguarda l'archivio Scarpa, si segnala che la stessa direzione coordina, nell'ambito di un comitato paritetico Stato-regione Veneto, le operazioni di inventariazione e riproduzione dei materiali — tremila disegni schedati dei quali circa millecinquecento riprodotti — e che il comitato citato ha il compito di promuovere l'attività di restauro dell'intero patrimonio Scarpa.

Si segnala, inoltre, che anche per l'archivio di Enrico Del Debbio sono previste a breve analoghe operazioni di inventariazione e riordino.

In merito all'attività collaborativa svolta dalla direzione generale, occorre far presente che, anche al fine di ridurre il rischio di dispersione di tale materiale, sono stati creati sistemi di accordi ed intese con le maggiori istituzioni attive nel settore, quali enti locali e istituzioni museali pubbliche e private, tra cui anche gli ordini degli architetti, ai quali è stato riconosciuto un ruolo peculiare, in quanto detentori di una profonda conoscenza storica e documentale.

A titolo esemplificativo, si fa presente che è in via di definizione un protocollo d'intesa con l'ordine degli architetti di Roma e provincia — ed in accordo con la soprintendenza archivistica per il Lazio — al fine di pervenire ad una cooperazione per la migliore conservazione e tutela degli archivi degli architetti « dichiarati di notevole interesse » di Roma e del Lazio.

Per quanto riguarda le iniziative concernenti la diffusione della conoscenza di tale patrimonio, si rende noto che la direzione generale per l'arte e l'architettura

contemporanee, oltre a promuovere intese con diverse facoltà universitarie di architettura ed istituti di ricerca, promuove direttamente e collabora ad iniziative culturali, in Italia e all'estero, e che la stessa ha anche avviato una rete di istituzioni per facilitare gli scambi di informazioni e la condivisione del materiale documentale di questo settore.

Si rammenta, infine, che è all'esame del Senato della Repubblica un disegno di legge governativo, concernente la promozione di iniziative per elevare il livello della qualità architettonica delle nuove opere pubbliche, che, nel prevedere tra le finalità da perseguire, anche la conservazione, la gestione e la valorizzazione degli archivi degli architetti, conferma l'impegno e l'interesse di questo ministero nel sostenere la cultura architettonica.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:*

il rovinoso terremoto del 1997 nell'Italia centrale ha gravemente danneggiato, come è noto, la Basilica Superiore di Assisi;

con un lavoro letteralmente straordinario, Vigili del Fuoco e volontari hanno recuperato oltre 300 mila frammenti di pinti;

tali frammenti sono stati tutti catalogati e, per essi, è stato allestito un programma informatico per il riassetto, sicché è stato possibile riportarli, ancorati, sulle pareti della Basilica —:

se l'intervento di recupero presso la Basilica Superiore di Assisi sia da considerarsi esaurito;

quali siano stati i costi dell'intervento;

quali tecniche siano state adottate, considerando che, comunque, la Basilica si trova in zona a rischio sismico.

(4-10310)

RISPOSTA. — *Gli uffici competenti hanno reso noto che, sino ad ora, sono stati riasssemblati, restaurati e ricollocati circa centomila frammenti di dipinti murali, riguardanti otto Santi e l'intera vela di San Girolamo (prima campata) e che, al momento, si stanno ricomponendo, anche con l'ausilio informatico e fotografico, i frammenti degli affreschi pertinenti alla vela di San Matteo ed alla vela stellata di Cimabue. Tali lavori, che interessano circa duecentomila frammenti, facenti parte di quelli recuperati a seguito del secondo crollo avvenuto nella Basilica, sono in fase di ultimazione.*

L'intervento complessivo ha comportato un costo di circa un milione e cinquecentomila euro.

Per quanto attiene alle tecniche adottate per la risistemazione dei frammenti, si informa che, in considerazione del fatto che l'edificio sacro si trova in zona a rischio sismico, gli stessi sono stati fatti aderire a 15 supporti mobili parziali, mediante dei materiali adesivi ammortizzanti, successivamente ancorati alla volta, ovvero mediante una rete elastica. Inoltre, la volta è stata ancorata al tetto della Basilica per mezzo di un sistema elastico antisismico — composto da tiranti in acciaio e di molle calibrate — soggetto ad un monitoraggio in tempo reale.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere — premesso che:*

il quotidiano Libero di mercoledì 14 luglio 2004, alla pagina 12 ricorda come la Città di Pescara non mostri particolare interesse per il Circolo Aternino, piccola palazzina al centro del capoluogo abruzzese che, abbandonata da 60 anni, ha

tuttavia segnato momenti significativi ed importanti nella storia della città;

Gabriele D'Annunzio frequentava e celebrava il Circolo Aternino che ospitò anche Mussolini che, di lì, pronunciò un famoso discorso alla gente pescarese;

sembra che il comune di Pescara non manifesti entusiasmo all'idea di recuperare la palazzina, definita dall'Assessore alla Cultura Adelchi De Collibus, sul quotidiano citato, « rudere », mentre altri consiglieri comunali, al contrario, intendono battersi per il recupero dal Circolo Aternino;

anche da un punto di vista sistematico, è bene sottolineare come il Circolo Aternino sia ubicato in prossimità della casa natale di Gabriele D'Annunzio, completamente restaurata e destinata a museo ufficiale dannunziano, sicché appare ancor più evidente il contrasto con l'abbandono cui pare condannata la piccola palazzina che pure tanto ha rappresentato nella vita culturale e politica della Città di Pescara —:

se, attraverso i propri organi periferici e nel rispetto ovvio dell'autorità comunale, non ritenga di dover intervenire al fine di valutare l'opportunità di salvare e di restituire ai pescaresi, debitamente, restaurato, il Circolo Aternino, sito al centro della Città di Pescara. (4-10480)

RISPOSTA. — L'edificio, per il suo riferimento con la storia politica e sociale del territorio in cui è inserito e per il suo valore di testimonianza dell'identità e della storia di istituzioni collettive, sembrerebbe rientrare nell'ambito della categoria dei beni culturali indicata all'articolo 10, comma 3, lettera d) del codice dei beni culturali e del paesaggio.

Poiché l'edificio risulta essere quasi interamente di proprietà del comune di Pescara, il medesimo è soggetto alle disposizioni di cui all'articolo 12, comma 1, del codice. Pertanto, questa amministrazione provvederà d'ufficio, in assenza di richiesta dell'ente proprietario, a verificare la sussistenza dell'interesse culturale del bene in esame, ai sensi del comma 2, del citato articolo 12.

Fino all'esito di tale procedura sarà cura della competente soprintendenza far disporre l'adozione, da parte dei soggetti proprietari, degli interventi necessari atti ad impedire qualsiasi ulteriore pregiudizio all'attuale stato di conservazione dell'immobile.

Solo a seguito dell'accertamento dell'effettiva sussistenza dell'interesse culturale, la soprintendenza potrà esaminare, per il prescritto nulla-osta, eventuali progetti di ricostruzione e restauro dell'edificio. In mancanza di tale interesse, ogni intervento di ripristino e ricostruzione esula dalla competenza di questa amministrazione.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

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

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non avendo nelle varie regioni sedi proprie, per l'attività degli uffici della motorizzazione civile, da anni ha preso in locazione immobili di privati in varie città, tra cui Potenza, Avellino, Crotone, Milano, Genova, eccetera;

pur troppo il canone di fitto non sempre è erogato con puntualità. Ciò arreca danni economici notevoli ai proprietari degli immobili suddetti;

in particolare il signor Ungaro Ilario Emilio, che ha dato in locazione alla motorizzazione civile di Potenza un suo immobile, non riceve le somme spettanti da oltre 1 anno con evidente violazione del contratto di affitto;

in data 16 aprile 2003 il Dirigente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Ernesto Cunto, comunicava ufficialmente al signor Ungaro che era stato autorizzato il pagamento di euro

82.655,18 e che a ciò avrebbe provveduto la sezione di Tesoreria Provinciale di Potenza. Ciò non è mai avvenuto;

data la non esiguità della somma il citato signor Ungaro, noto operatore commerciale, registra serie difficoltà economiche, che potrebbero determinare una situazione di crisi aziendale ed il licenziamento degli attuali dipendenti —:

se non intendano con urgenza intervenire per la effettuazione del pagamento in questione. (4-10361)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in esame, al fine di chiarire le problematiche che sottendono al mancato pagamento del canone di affitto relativo all'immobile sito in Potenza adibito a sede dell'Ufficio provinciale del Dipartimento dei trasporti terrestri è opportuno premettere la seguente situazione.*

La legge di bilancio per l'esercizio 2002 ha autorizzato sul capitolo 2337 la somma di 3.382.510,00 euro rilevatasi inadeguata rispetto alle esigenze finanziarie derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate ed alla necessità di corrispondere le indennità di occupazione dovute ai proprietari degli immobili per il periodo di attesa del nulla osta alla spesa per il rinnovo del contratto.

A seguito di specifica richiesta di prelevamento dal « Fondo di riserva per le spese impreviste » il Ministero dell'economia e delle finanze in data 27 dicembre 2002 ha disposto una integrazione di fondi per un importo di 827.000,00 euro che non ha tuttavia potuto costituire oggetto di impegno ed è andata in economia. Infatti, dati i tempi concessi non è intervenuta la registrazione da parte della Corte dei conti entro il termine del 31 dicembre previsto dall'articolo 20 della legge 468 del 1978.

Per l'esercizio finanziario 2003 la legge di bilancio ha autorizzato sullo stesso capitolo 2337 la somma di 2.511.000,00 euro nonostante la circostanziata richiesta di fondi riproposta anche in sede di assestamento ammontasse a 4.595.000,00 euro.

Anche la ulteriore richiesta di integrazione di fondi tramite il prelevamento di

2.600.000,00 euro da « Fondo di riserva per le somme impreviste » non ha avuto esito.

Parimenti le ulteriori variazioni compensative a favore del capitolo in questione non sono andate tutte a buon fine a causa della mancata registrazione entro il termine del 31 dicembre delle integrazioni di fondi disposte sui capitoli che avrebbero dovuto essere utilizzati a tal fine.

Tuttavia per far fronte alle spettanze dovute alla proprietà dell'immobile in questione e stante l'urgenza rappresentata all'Amministrazione dalla proprietà medesima, accertata la intervenuta disponibilità dei fondi, con decreto in data 20 settembre 2004 n. 1231 è stato approvato il rinnovo del contratto di locazione in parola per la durata di sei anni con decorrenza 1° ottobre 2001 e scadenza 30 settembre 2007 al canone annuo di 110.887,20 euro a partire dal 1° aprile 2004.

Con lo stesso provvedimento sono stati altresì autorizzati la spesa ed il pagamento della somma complessiva di 498.992,40 euro quale canone relativo al periodo 1° aprile 2003-30 settembre 2007 a gravare sul capitolo 2337 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il decreto in questione nonché il ruolo relativo al pagamento dei canoni di affitto è stato trasmesso all'Ufficio centrale di bilancio in data 29 settembre 2004.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Mario Tassone.

MIGLIORI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi presso il Teatro romano di Fiesole si è svolta la manifestazione di consegna del premio Maestri del Cinema 2004 nel corso della quale il regista inglese Ken Loach si è abbandonato a giudizi nei confronti del Governo Italiano secondo l'interrogante gravi ed irripetibili;

nei fatti a giudizio dell'interrogante una iniziativa culturale, è stata trasfor-

mata in una strumentale manifestazione politica —:

se tale iniziativa sia stata concordata con la Soprintendenza di competenza;

se abbia avuto il patrocinio di ministeri del Governo italiano;

se non si reputi opportuno invitare gli organizzatori di iniziative culturali a non utilizzarle a fini politici;

se il regista Ken Loach abbia beneficiato per i suoi film di finanziamenti del Ministero competente. (4-10518)

RISPOSTA. — Si premette che la manifestazione è promossa dal comune di Fiesole, dalla mediateca regionale Toscana e dal gruppo toscano del sindacato nazionale critici cinematografici italiani in collaborazione con la cooperativa l'Atelier di Firenze.

Questo ministero, sino al 2003, è intervenuto mediante l'assegnazione di contributi al comune di Fiesole per la realizzazione dell'iniziativa di promozione cinematografica da parte del comune stesso, mentre non risultano finanziamenti ai film del regista Ken Loach.

Per quanto attiene, invece, allo specifico aspetto dei giudizi espressi dal regista, questo ministero, pur deprecando tale tipo di atteggiamento, ritiene che la questione debba essere rimessa alle autonome determinazioni degli organizzatori della manifestazione.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali:
Nicola Bono.

MOLINARI. — Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca. — Per sapere — premesso che:

ai sensi della legge 14 novembre 2000, n. 338 e 23 dicembre 2000 n. 388 è stato dato il via libera al progetto di ristrutturazione edilizia dell'immobile sito in via Manhes a Potenza da adibire a residenza universitaria;

in base al cofinanziamento Miur-regione Basilicata per progetti di residenzialità studentesca il cui termine di presentazione del progetto era fissato al 30 settembre 2002 è stato presentato un progetto per l'università degli studi di Basilicata per un importo complessivo di 9.225.000,00 di euro di cui 3.925.000,00 a carico del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

ad oggi non abbiamo notizie in merito al progetto che rappresenta una priorità per il polo universitario lucano —:

se la commissione tecnica nominata dal Ministro abbia esaurito i suoi lavori e quando il Ministro intenda provvedere a firmare i decreti di approvazione per il cofinanziamento dell'opera residenziale universitaria a Potenza. (4-11650)

RISPOSTA. — La Commissione di cui trattasi, istituita presso il Ministero, ha formulato una proposta provvisoria di piano per la ripartizione delle risorse disponibili per il cofinanziamento dei progetti di residenzialità studentesca.

Peraltro, non risulta ancora concluso l'accordo tra il Ministero e la Cassa Depositi e Prestiti, ente gestore dei fondi, e, conseguentemente, non è tuttora determinato il compenso spettante alla Cassa medesima. Solo dopo la definizione di tale accordo la Commissione potrà conoscere l'esatto ammontare delle risorse disponibili e, quindi, predisporre la proposta definitiva di piano da presentare al Ministero; proposta sulla base della quale il Ministero medesimo formulerà il piano di ripartizione dei fondi che verrà, poi, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale.

Occorre precisare, comunque, che nelle more della definizione dei succitati adempimenti, i soggetti proponenti sono stati adeguatamente informati in merito allo svolgimento della predetta attività istruttoria, ivi compresa l'eventuale formulazione di prescrizioni da parte della Commissione, e ad essi sono state, anche, fornite indicazioni sulla possibilità di effettuare spese in

anticipazione in attesa della predisposizione dei decreti di cofinanziamento.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca:
Letizia Moratti.

MORETTI. — *Al Ministro delle comunicazioni, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la situazione negli uffici postali si sta aggravando e, negli uffici postali della Provincia di Udine, ogni giorno una zona su 4 è scoperta e ogni giorno tonnellate di posta rimangono ferme;

numerosi sindaci hanno avanzato lamenti in Prefettura, sono state, inoltre, presentate numerose denunce da parte dei singoli cittadini;

su 234 zone di portalettere, secondo i sindacati, quotidianamente ne rimangono scoperte circa 50, a causa di mancanza di personale, per malattia, per recupero ferie anche dell'anno 2002;

dato che, a causa della carenza dei portalettere, il personale in servizio viene di cambiato di zona, il lavoro degli stessi è rallentato ed inevitabilmente alcune zone sono particolarmente e costantemente scoperte come ad esempio: Bassa Friulana, Cividalese, Codroipese e Sandanielese;

in moltissimi casi si è constatato che il tempo medio di recapito della posta prioritaria, che ha un costo doppio, è di 13-15 giorni;

in considerazione del fatto che per la maggior parte si tratta di comuni di montagna, con molte attività industriali e artigianali, poter contare su una puntuale consegna della corrispondenza è particolarmente importante —:

se non ritengano, ognuno per le proprie competenze, adoperarsi con urgenza, affinché si possa far fronte a tale continua situazione di disagio. (4-09976)

RISPOSTA. — *Al riguardo si ritiene opportuno rammentare 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 non si è mancato di interessare la società Poste la quale ha precisato che nelle zone indicate dall'interrogante non sono emersi disservizi tali da configurare uno scostamento dagli obiettivi fissati.

I dati riguardanti la qualità del servizio erogato da poste italiane su tutto il territorio nazionale, certificati e pubblicati semestralmente — da ultimo con deliberazioni 2 aprile 2004 (Gazzetta Ufficiale n. 93 del 21 aprile 2004) — relative al primo e secondo semestre 2003, hanno, infatti, evidenziato un sostanziale rispetto dei parametri qualitativi fissati.

I rilevamenti effettuati per la verifica della qualità del servizio inerente al periodo 1° gennaio-30 giugno 2004, confluiranno nel dato globale del 1° semestre 2004 e, qualora si dovessero riscontrare uno scostamento in negativo degli standard di qualità prefissati, il ministero delle comunicazioni non mancherà di adottare i correttivi di cui all'articolo 4, commi 3 e 4, del contratto di programma.

In particolare la società poste ha precisato che, di norma, anche quando si verifica l'assenza di un portalettere, la zona dallo stesso servita non rimane scoperta in

quanto — in relazione all'organizzazione attuata, basata su un sistema cosiddetto delle « areole » — il lavoro dell'unità assente viene ripartito e svolto dagli addetti che prestano servizio nella stessa porzione di territorio (areola).

Qualche limitata criticità, che non ha raggiunto la misura indicata nell'atto parlamentare in esame, si è effettivamente presentata in occasione di improvvise e concomitanti assenze dal servizio di alcuni portalettere ed, infatti, risulta che nel corso dell'anno a Cividale del Friuli sono rimaste scoperte 2 zone per un solo giorno a febbraio e 3 zone per un solo giorno a marzo, mentre a San Daniele del Friuli sono rimaste prive del servizio 3 zone per un solo giorno a gennaio.

Dai dati aziendali — che dovranno essere convalidati dalle verifiche di cui si è detto — è emerso che nei primi mesi dell'anno gli uffici di recapito della filiale di Udine hanno consegnato la corrispondenza nel rispetto dei previsti standard di qualità e precisamente: il 94,29 per cento del prodotto prioritario, il 63,98 per cento del prodotto ordinario, il 99,75 per cento delle raccomandate ed il 99,97 per cento delle assicurate.

Il recapito delle stampe purtroppo ha risentito di alcune code di lavorazione cui ha contribuito anche l'adesione del personale all'agitazione proclamata dalle organizzazioni sindacali di categoria con l'astensione dalle prestazioni straordinarie ed accessorie nei periodi 12 dicembre 2003-10 gennaio 2004 e 27 gennaio 2004-26 febbraio 2004.

In presenza di tale situazione si è reso necessario dare precedenza al recapito della posta prioritaria e degli invii a firma con conseguente accumulo di giacenze per gli altri prodotti: il processo di graduale azzeramento delle code di lavorazione nella provincia interessata è stato agevolato anche dall'assunzione in data 3 maggio 2004 di ulteriori 9 unità con contratto a tempo determinato.

Il Ministro delle comunicazioni:
Maurizio Gasparri.

NESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le informazioni sulla situazione del traffico nel sistema autostradale vengono date — nella televisione di Stato — dalla società Autostrada SpA —:

se non ritengano che l'unica fonte di informazioni sul traffico nel sistema autostradale debba essere l'Anas e non un gruppo privato che controlla soltanto una parte — se pur rilevante — del sistema stesso. (4-10575)

RISPOSTA. — *La società stradale da tempo fa parte, insieme ad altri enti, del Centro coordinamento informazioni sicurezza stradale CCISS « Viaggiare informati » il quale si occupa, come è noto, di fornire 24 ore su 24 informazioni sulla viabilità attraverso notiziari radiofonici e televisivi.*

Per la rete statale — strade ed autostrade — è l'ANAS che fornisce attraverso il CCISS le notizie sulla viabilità di pertinenza e, avvalendosi del proprio personale, gestisce e provvede all'aggiornamento quotidiano del servizio Rai Televideo.

In relazione a quanto osservato dal deputato, l'ANAS fa presente che la società Autostrade per l'Italia Spa, nei collegamenti con la televisione di Stato, fornisce esclusivamente informazioni sulla viabilità relativa alle autostrade in concessione.

La società stradale informa, infine, che è in via di definizione un accordo tra ANAS e RAI il quale consentirà la messa in onda di collegamenti televisivi direttamente con la sala operativa dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria al fine di comunicare in tempo reale le notizie sulla viabilità e segnalare eventuali situazioni di criticità che dovessero crearsi lungo il percorso.

È, altresì, allo studio la possibilità di fornire, in un prossimo futuro, direttamente da una sala operativa nazionale ANAS, tutte le notizie sulla viabilità delle rete statale e autostradale di propria competenza.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

NESI. — *Al Ministro per gli affari regionali, al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

è apparsa sul *Corriere della Sera* del 25 gennaio 2004, la notizia secondo la quale una ordinanza del Consiglio di Stato avrebbe accolto favorevolmente un ricorso della signora Eva Klotz, leader dell'Ufs (Union fur Sudtiro), per bloccare l'insegnamento della seconda lingua nelle prime classi delle scuole elementari tedesche di Bolzano;

per «seconda lingua», si intende quella italiana e ciò comporterebbe la conseguenza, a giudizio dell'interrogante, incredibile e inaccettabile, che la lingua italiana, lingua ufficiale in tutto il territorio nazionale e quindi anche a Bolzano, non verrebbe più insegnata in alcune scuole di quella città —:

se la notizia riferita in premessa corrisponda al vero e quali siano le norme che disciplinano l'insegnamento nelle scuole elementari in oggetto. (4-10792)

RISPOSTA. — *L'interrogante, prendendo spunto da una notizia apparsa su un quotidiano in merito ad una ordinanza del Consiglio di Stato che ha accolto favorevolmente un ricorso del consigliere provinciale Eva Klotz, leader dell'Union fur Sudtiro, inteso (come testualmente è affermato nell'interrogazione) a bloccare l'insegnamento della seconda lingua nelle scuole di lingua tedesca in provincia di Bolzano, chiede se la notizia risponda al vero, tenuto conto che per seconda lingua si intende la lingua italiana, lingua ufficiale dello Stato.*

Al riguardo si ritiene di chiarire che la provincia di Bolzano aveva stabilito l'anticipazione, e non già l'abolizione dell'insegnamento della lingua italiana, alla prima classe elementare come seconda lingua per i cittadini di lingua tedesca, utilizzando un provvedimento amministrativo, una delibera della giunta provinciale.

Il Consiglio di Stato, su ricorso del consigliere provinciale Eva Klotz, in sede cautelare ha ritenuto l'uso del provvedi-

mento amministrativo non idoneo e successivamente il TRGA ha annullato tale delibera.

A seguito di ciò la provincia di Bolzano ha adottato la predetta decisione con legge.

Ciò premesso si riportano qui di seguito le norme che regolano l'insegnamento della lingua italiana nella provincia di Bolzano coordinate con la successione degli eventi che interessano l'interrogante:

1) l'articolo 19 dello Statuto di autonomia prevede che l'insegnamento nelle scuole materne, elementari e secondarie è impartito nella lingua materna italiana o tedesca degli alunni per i quali tale lingua sia quella materna. Nelle scuole elementari, con inizio della seconda e terza classe e in quelle secondarie è obbligatorio l'insegnamento della seconda lingua, da parte dei docenti, per i quali tale lingua è quella materna;

2) la norma di attuazione dello Statuto di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1983, n. 89 disciplina l'insegnamento della seconda lingua nelle elementari italiana e tedesca, rimandando alla legge provinciale il compito di stabilire se tale insegnamento debba aver inizio nella seconda o terza classe;

3) la provincia ha emanato una delibera con cui veniva previsto l'insegnamento della lingua italiana, seconda lingua, nelle scuole elementari a partire dalla prima classe;

4) avverso a tale delibera è stato fatto ricorso dal consigliere provinciale Eva Klotz. Il tribunale regionale di giustizia amministrativa — sezione autonoma di Bolzano — ha respinto l'istanza di sospensione cautelare. Avverso a tale ordinanza è stato proposto ricorso al Consiglio di Stato, che ha annullato l'ordinanza del TRGA ritenendo che la delibera della Giunta provinciale non rispettasse i principi dell'articolo 19 dello statuto di autonomia. Il 31 marzo 2004 il TRGA ha accolto il ricorso e annullato la delibera provinciale;

5) la questione però appare superata perché il consiglio provinciale di Bolzano

ha provveduto con legge (articolo 18 legge provinciale 8 aprile 2004 n. 1) a modificare la legge provinciale vigente e ha previsto l'introduzione nella prima classe elementare in lingua tedesca dell'insegnamento dell'italiano (seconda lingua) in misura di un'ora a settimana e possibilmente estenderla a due ore;

6) in conclusione l'insegnamento della lingua italiana (seconda lingua) nelle scuole elementari in lingua tedesca, non ha subito alcun ridimensionamento in quanto la materia del contendere verteva sull'anticipo di tale insegnamento alla prima classe. Tale importante obiettivo è stato raggiunto con legge provinciale 8 aprile 2004 n. 1.

Il Ministro per gli affari regionali: Enrico La Loggia.

OTTONE, SANDRI e FRANCESCHINI.
— Al Ministro delle attività produttive. —
Per sapere — premesso che:

Stayer SpA è un'azienda storica ferrarese con un organico attuale ridotto a 113 addetti degli oltre 300 di appena 3 anni fa;

l'azienda produttrice di utensili da lavoro elettrici portatili e stazionari (trapani, troncatrici, ecc.) da qualche anno registra bilanci in disavanzo;

per fare fronte a tali periodi di crisi, le organizzazioni sindacali di categoria e l'azienda hanno concordato processi di riorganizzazione e utilizzo degli ammortizzatori sociali;

dal novembre 2002 con l'ingresso della Finanziaria EFI (proprietà F.lli Bergamaschi) sembrava si fosse aperto, a seguito della presentazione del piano industriale, qualche spiraglio positivo per le attività produttive e per la tenuta dell'occupazione;

successivamente, a seguito di un attento esame, il piano industriale si rivelava privo di consistenza economica causando prima il ribasso della quotazione del 29 per cento e poi la sospensione del titolo che non veniva garantito l'aumento del

capitale necessario per la continuità produttiva e industriale dell'impresa;

da 8 mesi a questa parte i dipendenti, sempre presenti sul posto di lavoro, hanno ricevuto tutte le spettanze economiche pur non producendo alcun bene materiale da commercializzare;

nel frattempo si sono insinuate alcune istanze di fallimento da parte di numerosi creditori e fornitori;

dopo tre rinvii il giudice competente del Tribunale di Ferrara ha indicato nella giornata del 21 aprile 2004, prossimo la data decisiva per le sorti dell'azienda —:

se è a conoscenza di tale preoccupante situazione di crisi, del comportamento inusuale dell'azienda e conseguentemente quali iniziative intenda intraprendere nei confronti della proprietà affinché sia sollecitata la ripresa dell'attività produttiva come previsto dagli accordi con le organizzazioni sindacali dei lavoratori. (4-09780)

RISPOSTA. — Il gruppo Stayer, leader nel segmento delle troncatrici per il legno, è una multinazionale operante anche nel settore della progettazione e commercializzazione di vari tipi di utensili sia professionali che hobbistici.

Nasce a Ferrara nel 1958 come società in accomandita semplice, ed in breve tempo, si afferma nel settore degli utensili. Successivamente estende la propria offerta nella produzione e commercializzazione di trapani, smerigliatrici. Tra il 1992 e il 1995 la Stayer trasformatasi in società per azione inizia una nuova strategia di sviluppo in attuazione della quale nel 1992 viene acquistata la OMS (Officine Meccaniche Salvarani) e, successivamente, la Electroli SA importante produttore francese di macchine per la lavorazione del legno e materiali compositi. Assurge allo status di Gruppo e ottiene la certificazione EN ISO 9002.

Il gruppo nell'anno 2003 risultava così composto:

Capo Gruppo:

Stayer spa, con sede in Ferrara, produce e commercializza utensili elettrici e

macchine trasportabili per la lavorazione del legno. Con la divisione OMS è attiva anche nella produzione e commercializzazione di macchine stazionarie.

Società Industriali:

P.O.E. S.A., con sede in Herimoncourt (Francia) in liquidazione;

Electroli S.A. con sede in Bischwiller posseduta al 100 per cento da Stayer spa.

Società Commerciali:

Stayer Power Tools Ltd, con sede in Gran Bretagna posseduta al 100 per cento da Stayer International sa. svolge attività di commercializzazione;

Stayer Deutschland GmbH, con sede in Germania posseduta anch'essa tramite Stayer International sa, era nel 2003 inattiva.

Società finanziarie:

Stayer International S.A. con sede in Lussemburgo (100 per cento Stayer spa), detiene il 73,9 per cento di P.O.E. s.a. (in liquidazione).

Il Gruppo risulta esportasse i propri prodotti oltre che in Inghilterra, Germania e Francia anche in altri paesi dell'Unione Europea nonché in Africa e Oriente.

Dalla visura camerale si evidenzia che la Capogruppo nel 2001 contasse 178 dipendenti ed inoltre come peraltro già anticipato dall'interrogante, ne è stato dichiarato il fallimento in data 4 maggio 2004 con sentenza n. 14/2004 del tribunale di Ferrara e la conseguente liquidazione coatta dello stabilimento nominando il Dr. Walter Bignozzi curatore fallimentare.

Tale situazione conferma ovviamente l'esito negativo dei tentativi operati anche dal Comune di Ferrara per il rilancio dell'azienda.

Da informazioni assunte presso l'Ufficio Territoriale di Governo di Ferrara si è pervenuti a conoscenza che nel corso delle udienze fallimentari è emerso uno stato passivo intorno ai 7 milioni di Euro.

L'esposizione maggiore riguarda i debiti nei confronti dei fornitori mentre esigui dovrebbero essere i crediti vantati da banche e dipendenti. Se da una parte le Organizzazioni sindacali ed i Parlamentari locali si stanno mobilitando per richiedere l'attivazione delle procedure di concessione della Cassa Integrazione Straordinaria per i 113 dipendenti che risultano attualmente in carico alla società in questione, dall'altra sarebbero in corso trattative per l'acquisto dell'azienda.

La stampa locale riporta notizie circa un presunto interessamento da parte di alcune aziende artigiane locali, creditrici di Stayer, le quali, in consorzio, potrebbero rilevare la gestione di un ramo d'azienda con opzione per l'acquisto dei macchinari.

Presso la sede della Provincia (Servizio Politiche del Lavoro) in data 13 maggio, è esperita la procedura prevista dagli articoli 2 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 218/200, al termine della quale è stato dato atto che nella fattispecie sussistono le condizioni per la richiesta e la concessione del trattamento della Cassa Integrazione Guadagni.

Si informa, infine, che non risultano pervenute a questo Ministero istanze né da parte dell'imprenditore né da parte delle organizzazioni sindacali, di richiesta di apertura di una « tavolo di crisi ».

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

PERROTTA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

Ferrovie dello Stato è una delle principali aziende italiane e che con gli investimenti che effettua, dovrebbe rappresentare uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana;

negli ultimi anni sono state spese ingenti somme di denaro —:

se il Ministro intenda verificare se il denaro speso sia stato utilizzato, anche, per apportare migliorie alla linea ferroviaria sarda;

se il Ministro intenda accertare quanto sia, eventualmente, costata per ogni chilometro e se i costi sopportati corrispondano a quelli preventivamente stabiliti. (4-09373)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in argomento, Ferrovie dello Stato s.p.a. ha riferito che gli interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie in Sardegna sono stati programmati sulla base delle risorse previste nel Contratto di Programma 1994-2000 e 2001-2005 con adeguamenti periodici in occasione dell'aggiornamento annuale del Piano di priorità degli investimenti di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.. Il programma attuativo che annovera interventi per complessivi 351,652 milioni di euro comprende:*

a) *il completamento della variante Campeda-Bonorva (17,559 milioni di euro);*

b) *il completamento del programma per la soppressione a automazioni dei passaggi a livello (1,343 milioni di euro);*

c) *l'ammodernamento e la velocizzazione della rete sarda suddiviso nei due sottoprogetti: telecomando e CTC variante di Chilivani (94,551 milioni di euro);*

d) *lo studio di fattibilità per il potenziamento e la velocizzazione della relazione San Gavino-Sassari-Olbia (1,000 milioni di euro);*

e) *il raddoppio Decimomannu-San Gavino (215,000 milioni di euro);*

f) *la riqualificazione e il mantenimento delle stazioni/fermate (23,239 milioni di euro).*

L'attivazione della variante Campeda-Bonorva è avvenuta a luglio 2001; il nuovo tracciato ha un'estesa di 8,6 km di cui 1,6 allo scoperto e 7 in galleria; la variante ha sostituito un tratto particolarmente tortuoso della linea riducendo di circa 6 km la distanza tra Campeda e Bonorva; l'intervento ha fatto registrare un costo medio per chilometro di circa 18,00 milioni di euro.

L'intervento di cui al punto b) consiste in opere sostitutive di passaggi a livello realizzate nel comune di Macomer completate nell'anno 2001.

L'intervento di cui al punto c) relativo all'ammodernamento e velocizzazione della rete sarda si articola in due sottoprogetti:

il primo prevede l'attrezzaggio della linea per il distanziamento automatico dei treni (blocco contassi) in tutte le tratte sprovviste e la realizzazione del telecomando della rete con posto centrale a Cagliari per il comando centralizzato del traffico dell'intera rete sarda con costo medio per chilometro di circa 0,20 milioni di euro. Peraltro in data 27 settembre 2004 il nuovo sistema di comando e controllo è stato presentato da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. alla stampa ed alle Autorità locali. La completa attivazione è prevista a febbraio 2006;

il secondo riguarda la realizzazione di una variante di tracciato di circa 15 km nell'ambito della stazione di Chilivani che consentirà di evitare l'inversione di marcia dei treni sull'itinerario Cagliari-Sassari con un costo medio per chilometro di circa 1,8 milioni di euro. Tale variante sarà attivata entro il primo semestre del 2005.

Tutti gli appalti previsti per la realizzazione dei due sottoprogetti sono in corso nel rispetto dei tempi programmati.

Per quanto riguarda l'intervento di cui al punto d) relativo allo studio di fattibilità per la velocizzazione dei collegamenti San Gavino-Sassari/Olbia, si evidenzia che lo stesso insieme ad altri studi previsti dalla delibera CIPE n. 85/2002, è stato sottoposto da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. alle valutazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze per la necessaria presentazione ed approvazione da parte del CIPE che si prevede possa avvenire entro breve tempo.

Tale opera prevede interventi di carattere infrastrutturale, impiantistico, organizzativo e di esercizio finalizzati alla riduzione dei tempi di percorrenza ad incrementare sia l'offerta di trasporto passeggeri sia la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Nella tratta San Gavino e Oristano già nel mese di maggio scorso è stata avviata la progettazione delle opere sostitutive occorrenti per la soppressione dei passaggi a livello e per la velocizzazione degli itinerari d'ingresso dei binari di precedenza delle stazioni.

Il raddoppio da Decimomannu a San Gavino, intervento di cui al punto e), ha un'estesa complessiva di 39 km di cui circa 26 sono previsti in affiancamento alla linea esistente e 13 km in variante con la realizzazione della nuova stazione di San Gavino. Sull'intera tratta Decimomannu-San Gavino saranno soppressi complessivamente 32 passaggi a livello prevedendo altresì l'adeguamento delle stazioni di Serramanna e Saluti nonché la trasformazione in fermate delle stazioni di Villasor e Samassi. I lavori sono stati consegnati nel maggio 2004 all'impresa appaltatrice mediante l'affidamento in appalto integrato; mentre l'apertura dei cantieri è prevista nel gennaio 2005 a conclusione della progettazione esecutiva. Il costo medio per chilometro dell'intervento ammonta a circa 5,6 milioni di euro la conclusione dei lavori è programmata per settembre 2007.

Per gli interventi di cui al punto f) sono già in corso i lavori di modifica del piano del ferro delle stazioni propedeutici alla realizzazione dei relativi sottopassaggi dei quali sono in corso le procedure di affidamento; l'inizio dei lavori è previsto nell'ultimo trimestre 2004 con eccezione dell'intervento sulla stazione di Olbia per il quale sono necessari ulteriori approfondimenti.

Rispetto al Piano di priorità degli investimenti dell'ottobre 2003 gli interventi non hanno fatto registrare incrementi del costo a vita intera.

Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti: Nino Sospiri.

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

dalla relazione sulla Corte dei conti sul bilancio dello Stato emerge che non

risulta quantificato l'apporto patrimoniale al capitale dell'ANAS da iscrivere nel conto del patrimonio dello Stato;

sembrerebbe che ciò sia determinato dalla lunghezza e dalla farraginosità delle procedure, in corso da oltre 17 anni, di trasferimento dei beni dell'ex Azienda di Stato —:

se intendano intervenire affinché siano verificate eventuali responsabilità;

se intendano adottare iniziative, anche di natura normativa, per accelerare le procedure di dismissione dei beni di proprietà dell'ANAS. (4-10824)

RISPOSTA. — *In riferimento alle problematiche evidenziate con l'interrogazione parlamentare in esame, si fa presente che il processo di « privatizzazione » dell'ANAS, come noto, è iniziato nella metà degli anni '90 con la trasformazione in Ente pubblico economico ed ha visto il primo passo legislativo in materia di intestazione del patrimonio immobiliare nella legge n. 662 del 1996.*

Il Ministero dell'economia e delle finanze fa conoscere che il patrimonio netto dell'ANAS al 31 dicembre 2003 risulta sulla base del bilancio di esercizio 2003 — il primo bilancio della S.p.A. approvato dall'Assemblea degli azionisti in data 27 luglio 2004 — pari ad oltre 2,042 miliardi di euro.

Il predetto valore di patrimonio netto è provvisorio. Infatti, la società stradale ha incaricato un advisor, ad esito di gara pubblica, per l'espletamento delle attività finalizzate alla redazione di una relazione giurata avente ad oggetto la stima del patrimonio sociale propedeutica alla determinazione, da parte del Consiglio di amministrazione dell'ANAS, del valore definitivo del capitale sociale della società stessa, ai sensi della normativa di trasformazione dell'ente ANAS in società per azioni, ex articolo 7, comma 5, del decreto-legge n. 138/2002, convertito in legge n. 178/2002.

Il capitale sociale iniziale della società è stato, quindi, transitoriamente determinato, con decreto ministeriale del Ministero del-

l'economia e delle finanze del 25 novembre 2002, in 244,106 milioni di euro.

Il patrimonio netto non riflette il valore dei beni, in fase di ricognizione, da trasferire ad ANAS ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 662 del 1996.

In particolare, il comma 115 del predetto articolo 3 della legge n. 662 del 1996 ha sancito il diritto dell'ex ente pubblico economico ANAS ad acquisire la proprietà di beni immobili (case cantoniere) e beni mobili registrati (autovetture, automezzi di trasporto, mezzi speciali) di cui aveva la disponibilità e l'uso la previgente azienda autonoma con le modalità previste dallo stesso articolo.

In merito alla problematica in questione, l'ANAS Spa ha fatto presente che nel 1999 è stato costituito un gruppo di lavoro paritetico fra l'ente ANAS e il Ministero delle finanze (Dipartimento del territorio) con il compito di individuare le procedure operative per la trascrizione dei beni in capo ad ANAS provvedendo, in particolare, a definire i contenuti delle schede tecniche di trascrizione relative a ciascuna unità immobiliare e i criteri oggettivi di strumentalità in ragione dei quali trasferire il singolo cespite nella titolarità di ANAS ovvero farlo rimanere nell'ambito dei beni demaniali.

Nel frattempo, il procedimento avviato ha dovuto tenere conto sia del processo di regionalizzazione che ha coinvolto l'ANAS sia della riorganizzazione del Dipartimento del territorio che ha portato alla costituzione dell'Agenzia del demanio e dell'Agenzia del territorio.

Durante tale fase di transizione l'ente ha comunque continuato l'attività di ricognizione dei beni immobiliari presenti sul territorio attraverso l'operato delle proprie strutture centrali e periferiche. Ciò ha comportato un significativo ampliamento delle banche dati esistenti.

Nel periodo successivo alla trasformazione dell'ANAS in società di capitali (avvenuta alla fine del 2002) sono state predisposte 1750 schede di trascrizione relative ad altrettante unità immobiliari mentre per quanto riguarda le altre circa 2500 unità immobiliari sono in corso intense attività

operative allo scopo di ultimare il processo nel più breve tempo possibile.

In tal senso, la società stradale ha adottato anche una serie di provvedimenti organizzativi interni volti a potenziare le strutture in materia di patrimonio.

Quanto alla specifica richiesta relativa alla possibilità di avviare procedure di dismissione del patrimonio ANAS, la società stradale fa presente che allo stato attuale nessuna iniziativa è stata avviata al riguardo, né si prevede se ne avvieranno nel breve-medio periodo poiché in ragione di quanto sopra esposto, a conclusione del procedimento sinteticamente descritto, l'ANAS risulterà titolare solo dei cespiti strettamente strumentali all'esercizio delle proprie attività; mentre quelli che non avranno tale requisito rimarranno direttamente in capo all'Agenzia del demanio che ne disporrà sulla base dei propri programmi.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

SGOBIO. — *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

l'azienda «Techicolor» ha annunciato la chiusura dello stabilimento di San Giuliano milanese, che produce videocassette, il conseguente licenziamento di centonovantotto dipendenti e il trasferimento di altri 90 lavoratori alla ditta che prenderà in appalto la distribuzione delle cassette;

secondo l'azienda, di proprietà della multinazionale francese Thomson, alla base della suddetta decisione, c'è un cambiamento di strategia commerciale, visto che per soddisfare la domanda di videocassette, prodotto maturo oramai soppiantato dai Dvd, basta e avanza lo stabilimento di Wembley —:

se non ritengano opportuno adoperarsi, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, presso i soggetti interessati, al

fine di scongiurare tale decisione, individuando soluzioni alternative capaci di garantire il futuro produttivo dello stabilimento, anche attraverso una riconversione dell'impianto milanese, e salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, tutelando i diritti, la dignità e le professionalità dei lavoratori interessati. (4-08732)

RISPOSTA. — *L'economia internazionale si è avviata ad una fase di ripresa in cui gli Stati Uniti stanno assolvendo al ruolo di locomotiva dell'economia mondiale. Le notizie favorevoli non riguardano esclusivamente gli USA, ma anche altri paesi come, ad esempio, la Cina e il Giappone. In questo contesto di generale miglioramento l'Europa si trova ancora in una fase stagnante. È tuttavia ragionevole ritenere che nei prossimi mesi la ripresa della domanda mondiale riesca ad impartire una spinta all'economia europea.*

In tale situazione di difficoltà dell'economia europea e di permanenza di una situazione congiunturale negativa, si colloca anche la crisi che sta coinvolgendo la società Technicolor, che investe peraltro un prodotto, come quello delle video cassette, che attualmente sembra essere travolto dalla produzione dei DVD.

Si informa, altresì, che in data 31 marzo 2004, presso l'Agenzia Regionale del Lavoro della Lombardia, la società Technicolor Milan S.p.A., unitamente alle organizzazioni sindacali, ha sottoscritto un verbale di accordo, a chiusura della procedura di riduzione del personale avviata il 21 gennaio 2004.

Al fine di limitare al massimo l'impatto negativo della suddetta procedura, l'accordo prevede, oltre alla collocazione in mobilità dei lavoratori che dichiarino di maturare i requisiti per l'accesso alla pensione e che vi aderiranno volontariamente, il ricorso alla cassa integrazione straordinaria per 12 mesi a zero ore.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

SGOBIO. — *Al Ministro delle attività produttive, al Ministro del lavoro e delle*

politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

il 18 marzo scorso si è svolto davanti al Tribunale di Milano un presidio di circa 600 lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese;

il sindacato di base «Slai Cobas» dello stabilimento di Arese ha presentato un esposto contro la casa automobilistica per «truffa aggravata ai danni dello Stato e dei lavoratori per frode contrattuale», perché, secondo quanto riferito dal sindacato suddetto, la Fiat avrebbe incassato nel corso degli anni, decine di miliardi dallo Stato, garantendo una occupazione e una riqualificazione dell'Alfa di Arese che in realtà non c'è mai stata»;

nel suddetto esposto, in buona sostanza, i lavoratori sottolineano che la Fiat nonostante abbia ricevuto, a suo tempo, sovvenzioni dallo Stato per acquistare l'Alfa e per mantenere l'occupazione dei dipendenti anche in caso di momenti difficili del mercato, i reparti produttivi di Arese sono stati smantellati e parte dell'area già venduta;

all'esposto gli operai Alfa hanno allegato 21 documenti che dovrebbero rappresentare la prova della sussistenza del reato ipotizzato e sul quale dovrà esserci una valutazione dell'autorità giudiziaria;

il culmine della frode — secondo l'avvocato Ugo Giannangeli, che ha redatto l'impianto dell'esposto presentato dallo «Slai Cobas» alla Procura di Milano — è avvenuto nel novembre del 2000, con la vendita dell'area industriale di Arese e l'impegno a lasciarla libera entro dicembre 2005»; sempre secondo il legale dello «Slai Cobas», infatti, «nell'86 la Fiat acquistò l'intera Alfa Romeo, composta da 4 stabilimenti, per 1.078 miliardi di euro, pagabili dal 1993 al 1997 in 5 rate senza interessi, mentre con la vendita dello stabilimento di Arese ne ha incassati 1.000» —:

se non ritengano altresì opportuno intervenire, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, presso i soggetti interessati al fine di scongiurare la chiusura

della fabbrica, nell'intento di riportare le produzioni ad Arese, tutelando la dignità e i diritti dei lavoratori. (4-09471)

RISPOSTA. — Della presentazione dell'esposto del sindacato di base Slai Cobas alla Procura della Repubblica di Milano, la società FIAT Auto ne è venuta a conoscenza attraverso gli organi di informazione.

Pur non conoscendo l'esatto contenuto dell'esposto e non conoscendo l'elenco dei documenti allegati allo stesso, FIAT Auto ha immediatamente manifestato alla Procura della Repubblica la sua disponibilità a fornire chiarimenti ed informazioni ed ha depositato nei giorni successivi n. 52 documenti ritenuti utili al fine di chiarire i fatti cui si riferirebbe l'esposto.

L'azienda ritiene del tutto infondata l'accusa di truffa aggravata ai danni dello Stato che sarebbe ipotizzata nell'esposto e ritiene, invece, di aver sempre osservato tutti gli impegni assunti nel corso del tempo sia con il Governo che con le rappresentanze sindacali in relazione all'Alfa Romeo in generale ed allo stabilimento di Arese in particolare.

Riguardo a quest'ultimo, nell'Accordo di programma concluso con la Presidenza del Consiglio dei ministri il 5 dicembre 2002, l'Azienda ha precisato che nell'area di Arese avrebbero continuato ad essere allocate attività di progettazione, sperimentazione, tecnologie, sviluppo prodotto, piattaforme e centro stile, con impiego di circa 500 lavoratori di alta qualificazione professionale.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

SGOBIO. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. — Per sapere — premezzo che:

il 25 novembre 2003, come evidenziato anche da alcuni organi di stampa, come ad esempio il settimanale *L'Espresso* del 29 aprile 2004, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel corso dell'inaugurazione del cantiere interno della galleria Incoronata di Sicignano, in Basi-

licata, assicurò la chiusura dei lavori dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nel dicembre 2008;

come evidenziato dal suddetto settimanale, sulla data di ultimazione di tali lavori furono espressamente indicate, in periodi di tempo vari e diversi, date differenti, che comunque prevedevano la conclusione dei lavori in oggetto tra il 2005 ed il 2007;

a tutt'oggi, l'autostrada suddetta è una vera e propria gimcana, intervallata da insopportabili restringimenti e incomprendibili avallamenti, che rendono la guida delle autovetture difficile e pericolosa;

a parere dell'interrogante conoscere la data di ultimazione dei lavori sarebbe importante per i milioni di automobilisti che, quotidianamente o saltuariamente, attraversano questo tratto di autostrada —:

se non ritenga opportuno chiarire lo stato dell'arte dei lavori in oggetto, specificare la reale data di ultimazione degli stessi e se non ritenga opportuno intervenire presso i soggetti interessati nell'intento di garantire agli automobilisti una maggiore sicurezza autostradale nei tratti coinvolti dai lavori. (4-09988)

RISPOSTA. — Per quanto attiene al tema della sicurezza stradale lungo la suddetta autostrada, la società stradale precisa che, per lo scorso esodo estivo, è stato messo in atto un piano mirato alla drastica riduzione del numero dei cantieri interferenti con la sede autostradale, sia in termini numerici che in termini di estensione metrica di ogni singolo cantiere, al fine di rendere massima la fruibilità della stessa nei tratti in cui sono presenti i lavori di ammodernamento.

Il piano ha previsto, per il passato esodo estivo, la rimozione dei cantieri e la messa a disposizione di due corsie di marcia per 320 chilometri dell'autostrada, da Salerno a Lamezia Terme, nonché una riduzione di quasi il 50 per cento dei cantieri nel tratto da Lamezia Terme a Reggio Calabria.

Inoltre, l'ANAS ha aperto al traffico altri 11 chilometri di autostrada ammodernata:

tratto a Pontecagnano di 1,8 chilometri, un tratto tra Contursi e Campagna di 8 chilometri e la Galleria di Serra Spiga in prossimità dell'uscita autostradale di Cosenza, la quale costituiva uno dei punti maggiormente critici per la viabilità dell'intera autostrada.

L'ANAS riferisce di aver anche potenziato i servizi di assistenza e di informazione agli utenti attraverso l'attivazione di punti di informazione o di pronto intervento e del numero verde 800-290-092.

Inoltre, la gestione del traffico è stata svolta in stretta collaborazione con la Polstrada, le prefetture e gli organi locali, mentre per l'assistenza agli utenti ci si è avvalsi della collaborazione del Dipartimento per la protezione civile.

La società stradale afferma, infine, che le determinazioni adottate hanno reso più agevole e confortevole all'utenza il transito sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Relativamente all'attuale stato dell'arte dei lavori di ammodernamento dell'autostrada e alla ultimazione degli stessi, si allega il quadro sinottico, fornito dall'ANAS aggiornato al 30 settembre 2004 (Allegato disponibile presso il servizio Assemblea).

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

SGOBIO. — Al Ministro delle attività produttive, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali. — Per sapere — premesso che:

il 22 settembre 2004, i rappresentanti della « Heineken », a seguito di un incontro svoltosi con le organizzazioni sindacali di categoria, presso la sede di Unindustria a Belluno, hanno comunicato l'intenzione di chiudere, entro il 31 dicembre prossimo, la storica birreria di Pedavena, in provincia di Belluno, dove si producono 600 mila ettolitri di birra l'anno e che occupa circa 100 lavoratori;

la suddetta birreria è stata fondata nel 1897 dalla famiglia Luciani ed è stata

acquistata alla metà degli anni '70 dalla multinazionale olandese che in Italia ha cinque siti produttivi (Pedavena, Bergamo, Valle d'Aosta, Massacra e Cagliari) ed un impianto di imbottigliamento a Messina, per un totale di 1.100 dipendenti;

l'eventuale chiusura della birreria produrrebbe un serio e drammatico danno produttivo e occupazionale a tutto il territorio;

secondo la Flai Cgil, le motivazioni alla base di tale decisione addotte dall'azienda sarebbero tutte pretestuose e vaghe e si riferirebbero a circa non meglio precisate riconversioni produttive —:

se non ritengano opportuno intervenire, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, presso i soggetti interessati, a tutela dei diritti e della dignità dei lavoratori, al fine di convocare un tavolo di trattativa e individuando, insieme alle parti, soluzioni e misure alternative a quelle annunciate, a salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e per garantire un futuro produttivo certo e definito della storica birreria e di tutti i punti produttivi Heineken presenti in Italia. (4-11031)

RISPOSTA. — La decisione del Gruppo Heineken di procedere alla chiusura dello stabilimento di Pedavena se attuata rappresenterebbe, senza dubbio, un evento grave per l'economia di Feltre, per gli effetti sia sul piano occupazionale (con riferimento al centinaio di dipendenti dell'azienda) che produttivo, nonché per gli effetti sull'indotto.

Si tratta, come noto, di uno stabilimento destinato dall'attuale proprietà alla produzione di birre speciali, stante la lunga tradizione produttiva che contraddistingue il sito.

Heineken è un Gruppo internazionale che produce e distribuisce birra in centosessanta Paesi, ed è tra i primi produttori di birra del mondo, impiega e produce 105 ettolitri di birra, sviluppando un utile netto di 715 milioni di euro (dati al 2001).

In Italia Heineken è presente dal 1974 impiegando circa 1.100 persone. I suoi

stabilimenti sono a: Pollein (Aosta), Assemini (Cagliari), Bergamo ed a Pedavena. Sembra che nei piani aziendali del Gruppo olandese ci sia la volontà di chiudere lo stabilimento di Pedavena e di vendere le strutture collegate allo stabilimento stesso, consistenti in una birreria, ristorante, parco e parcheggi e spostare la produzione presso altri impianti. Le motivazioni che vengono date a giustificazione di tale paventata chiusura sono i maggiori costi registrati in tale stabilimento, la forte concorrenza dei gruppi stranieri e le nuove condizioni dell'attuale mercato.

Il Ministero delle attività produttive, registrando le preoccupazioni espresse dalla Regione Veneto, ha seguito le iniziative intraprese dalle Amministrazioni locali volte a scongiurare l'abbandono dello stabilimento di Pedavena.

A fronte dell'evidenziarsi di un atteggiamento di chiusura da parte della proprietà a rivedere le decisioni espresse, il Ministero delle attività produttive, in accordo con la Presidenza della Regione Veneto, ha dato la propria disponibilità alla apertura di « un tavolo » al fine di porre in essere ogni utile iniziativa per la risoluzione delle problematiche emerse. Attualmente, però, la « vertenza » è ancora affrontata in ambito territoriale.

Il Sottosegretario di Stato per le attività produttive: Mario Carlo Maurizio Valducci.

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

la recente morte di quattro giovani in un incidente stradale, ripropone con drammatica evidenza il problema sull'estrema pericolosità della strada statale 265 e particolarmente del tratto di circa 8 chilometri, che collega i Ponti sulla Valle con il casello di Caserta Sud;

trattasi di una strada statale su cui si riversa il traffico del corridoio appenninico della Superstrada Fondo Valle Isclero, della stradale Appia (fra Caserta e

Benevento), della variante ANAS Maddaloni-Caserta-Tuoro, il traffico dell'A-1 e dei centri di Napoli Nord;

in questo tratto di strada negli ultimi 3 anni ad oggi sono morte 25 persone tra pedoni, ciclisti e automobilisti con una media di un morto ogni 45 giorni;

l'elevato numero di vittime fa chiaramente capire che questi morti non sono attribuibili a tragica fatalità, ma all'assoluta mancanza di accorgimenti ed interventi atti a garantire la sicurezza e l'incolumità dei cittadini;

le Amministrazioni comunali hanno fatto tutto il possibile nell'ambito delle proprie competenze (illuminazioni, limitatori di velocità, eccetera) ma tali interventi risultano assolutamente insufficienti allo scopo —:

quali interventi di competenza del Ministero per le infrastrutture siano stati effettuati negli ultimi 3 anni sul predetto tronco stradale;

se siano in programma progetti o interventi;

in ogni caso, quali iniziative il Ministero intenda assumere per scongiurare ed evitare questa drammatica perdita di vite umane. (4-11159)

RISPOSTA. — In riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto, l'ANAS SpA, interessata al riguardo, ha riferito che la strada statale n. 265 « Dei Ponti della Valle » è stata trasferita per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000 al demanio della regione Campania a cui si rimanda per competenza.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

VALPIANA. — Al Ministro della giustizia. — Per sapere — premesso che:

ormai da troppo tempo l'UNEP (Ufficio Notifiche, Esecuzioni e Protesti) del

Tribunale di Verona e le relative sezioni distaccate di Legnago e Soave versano in situazione disastrosa;

la mancanza di addetti, divenuta ormai cronica ed inaccettabile, è causa di gravissimi disagi, non solo per gli operatori della giustizia, ma soprattutto per tutti i cittadini, che non riescono a vedere concretamente tutelati i propri diritti;

il rapporto tra gli organici e il numero di abitanti evidenzia come la provincia di Verona sia assolutamente sotto servita: il rapporto medio nazionale di 8.274 abitanti per singolo addetto, sale nel Triveneto a 12.159 abitanti per lavoratore, nel Veneto a 13.888 abitanti, per giungere infine, nella provincia di Verona, a 17.969 abitanti per ogni singolo addetto;

per adeguare la pianta organica della provincia di Verona alla media nazionale occorrerebbero ben 100 lavoratori, mentre attualmente i posti effettivamente coperti sono 28;

se a ciò si aggiunge che Verona è realtà ricca e che il contenzioso è generalmente più elevato dove la produzione ed il commercio sono più floridi, si comprende ancor di più la disparità esistente;

l'ingente carico di lavoro e l'esiguo numero degli addetti comporta che la maggior parte delle richieste di notifiche e di esecuzioni non possa essere evasa e che una parte del territorio veronese sia del tutto abbandonata a se stessa, provocando una cronica lesione del diritto dei cittadini ad ottenere giustizia —:

se intenda porre un argine a tale drammatica, inaccettabile e non più sostenibile situazione con un intervento concreto, teso a ripristinare un minimo di funzionalità all'ufficio UNEP di Verona, anche grazie a trasferimenti o distacchi di ufficiali giudiziari di altre sedi, anche extra distretto, che si rendessero disponibili. (4-09903)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione in esame, nella quale si lamenta l'esiguità delle piante organiche del perso-

nale dell'ufficio Nep del tribunale di Verona e delle sezioni distaccate di Legnago e Soave, in particolare per quanto riguarda i funzionari abilitati alle notifiche ed esecuzioni, si rappresenta quanto segue.

Le piante organiche del personale Unep di cui sopra sono state oggetto di modifiche, finalizzate al raggiungimento di una migliore funzionalità dell'ufficio, con i decreti ministeriali 30 dicembre 2000 e 6 aprile 2001. Le seguenti tabelle illustrano nel dettaglio le modifiche in questione.

Tribunale di Verona:

Decreto ministeriale del 30 dicembre 2000;

Profilo professione C3 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 1 (da 0 a 1);

Profilo professione C2 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 4 (da 0 a 4);

Profilo professione B3 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica meno 3 (da 16 a 13);

Decreto ministeriale del 6 aprile 2001;

Profilo professione C1 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 3 (da 8 a 11);

Profilo professione B3 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica meno 3 (da 13 a 10);

Totale + 2.

Sezione distaccata di Legnago:

Decreto ministeriale del 30 dicembre 2000;

Profilo professione C2 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 1 (da 0 a 1);

Decreto ministeriale del 6 aprile 2001;

Profilo professione C1 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 1 (da 2 a 3);

Profilo professione B3 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica meno 1 (da 2 a 1);

Totale + 1.

Sezione distaccata di Soave:

Decreto ministeriale del 30 dicembre 2000;

Profilo professione C2 ufficiale giudiziario;

Modifica della pianta organica più 1 (da 0 a 1);

Totale + 1.

La dotazione organica dell'ufficio Nep presso il tribunale di Verona prevede complessivamente 34 unità, di cui sono presenti 23, con una percentuale di scopertura dell'ufficio pari al 32,35 per cento, a fronte di una percentuale di scopertura nel distretto di Venezia del 31,9 per cento e nazionale del 23,89 per cento.

La dotazione organica dell'ufficio Nep presso il tribunale di Verona, sezione distaccata di Legnago prevede complessivamente 8 unità, di cui sono presenti 4, con una percentuale di scopertura dell'ufficio del 50 per cento.

La dotazione organica dell'ufficio Nep presso il tribunale di Verona, sezione distaccata di Soave prevede complessivamente 4 unità, di cui 2 sono presenti, con una percentuale di scopertura del 50 per cento.

La copertura dei posti vacanti delle posizioni economiche C2 e C3 potrà avvenire esclusivamente all'esito delle procedure di riqualificazione riservate al personale dipendente, trattandosi di posti di nuova istituzione.

Per quanto concerne invece la copertura delle vacanze della posizione economica C1 sarà possibile all'esito dell'interpello per posti vacanti pubblicati in data 20 gennaio 2004 ed esattamente: 6 posti per la sede di Verona, 1 posto per la sezione distaccata di Soave e 3 posti per la sezione distaccata di Legnago, ai sensi dell'accordo sulla mobilità interna del personale del 28 luglio 1998.

È, inoltre, in corso di predisposizione la graduatoria relativa ai distretti di Venezia, Trento e Trieste del concorso pubblico per esami a 58 posti di ufficiale giudiziario C1 ed è stata, altresì, richiesta al dipartimento della funzione pubblica l'autorizzazione ad assumere i vincitori del predetto concorso, ai sensi dell'articolo 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 e successive modificazioni.

Peraltro, si rileva che è possibile sopprimere alla carenza di ufficiali giudiziari della posizione economica C1 mediante l'utilizzo, per alcune funzioni, del personale appartenente alla posizione economica B3.

A tale proposito, è stata diramata in data 27 settembre 2002 la circolare con la quale si ribadisce che il Contratto integrativo di amministrazione, sottoscritto il 5 aprile 2000 — il quale in forza del rinvio operato dall'articolo 13, comma 5, del Contratto collettivo nazionale di lavoro 1998/2001 ha integrato e specificato il sistema delle qualifiche dei dipendenti, già delineato con il predetto Contratto collettivo nazionale del lavoro — ha unificato nella figura dell'ufficiale giudiziario, i profili professionali di assistente e collaboratore Unep.

Il Contratto integrativo, non distinguendo le funzioni di notificazione ed esecuzione degli atti, ha previsto, pertanto, una interfungibilità delle funzioni di notificazione che può assicurare, attraverso la flessibilità nell'impiego delle risorse umane, una maggiore efficienza del servizio.

Per le immediate esigenze di funzionalità degli uffici Nep, la competente direzione ha interessato il Presidente della Corte di appello di Venezia affinché disponga l'applicazione di ufficiali giudiziari in servizio negli uffici Nep del distretto, ai sensi del-

l'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1959, n. 1229.

Il Ministro della giustizia: Roberto Castelli.

ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il Comune di Venezia, con deliberazione del Consiglio comunale n. 15 del 12 gennaio 2000, ha approvato il Piano Particolareggiato denominato « area ex Cantieri Celi » a Sant'Elena, che prevede il recupero, la riorganizzazione, la riqualificazione fisica e funzionale dell'area compresa tra la darsena del Diporto Velico Veneziano, il canale dei Marani, la Laguna, lo Stadio comunale, il complesso monastico di San Elena e il Collegio Navale Morosini, denominato P.P. 12;

l'area interessata dal P.P. 12 è costituita da superficie acquee e di terra ed è di proprietà dell'Amministrazione comunale, del Demanio dello Stato, del Demanio Marittimo, di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia e di proprietà privata;

lo schema di convenzione per l'attuazione del Piano Particolareggiato prevede l'individuazione di un soggetto attuatore e l'assunzione di una serie di obblighi da parte dei soggetti proprietari delle aree interessate dal Piano; tale convenzione, tuttavia, non è stata sottoscritta dai soggetti interessati al Piano in quanto non vi è ancora l'individuazione del soggetto attuatore del piano medesimo;

nonostante l'approvazione del P.P. 12 e la mancata individuazione del soggetto attuatore, una società ha chiesto, per proprio conto e senza essere il soggetto attuatore del Piano, il rinnovo della concessione lagunare sullo spazio acqueo facente parte del P.P. 12, concessione che è stata rilasciata dal Magistrato alle Acque in data 8 ottobre 2003;

l'Amministrazione comunale, che pure ha manifestato la volontà di essere essa stessa concessionaria di suddetto spazio acqueo, come pure dell'area demaniale prospiciente, è stata messa al corrente dell'avvenuto rilascio della concessione del bene demaniale, solamente in data 11 febbraio 2004;

ad opinione dell'interrogante, tale rilascio di concessione lagunare è provvedimento amministrativo palesemente illegittimo per i seguenti motivi:

violazione della legge n. 241 del 1990, in materia di procedimento amministrativo; infatti il rilascio della concessione lagunare è avvenuto senza l'avviso di avvio del procedimento, ex articolo 7 legge n. 241 del 1990, all'Amministrazione comunale. Il Magistrato alle Acque era, infatti, al corrente della volontà del Comune di Venezia di attuare un recupero e una riqualificazione dell'intera area comprensiva anche dello spazio acqueo infatti lo stesso Magistrato alle Acque con nota n. 3412 del 3 novembre 1999, ha comunicato, al Comune di Venezia, il proprio parere favorevole ai sensi della legge n. 366 del 1963, al Piano Particolareggiato dell'area denominata « ex Cantiere Celli », peraltro suggerendo anche una viabilità pubblica pedonale, con ciò dimostrando una conoscenza approfondita degli elaborati inviati;

violazione dell'articolo 5 legge n. 360 del 1991, che prevede espressamente che al Comune di Venezia sia attribuita, per le finalità di cui all'articolo 2 comma 1 lettere c) e d) la priorità nelle concessioni di immobili demaniali;

violazione di quanto disposto nel Piano Particolareggiato che prevedeva la titolarità delle concessioni sia di terra che di acqua in capo al solo soggetto attuatore del su citato Piano;

l'area è stata data in concessione a fronte di un canone annuo di 30 mila euro, cifra molto conveniente per la società concessionaria che, grazie alla licenza ottenuta, si troverebbe a gestire una

darsena di 350 posti, le cui entrate sarebbero sicuramente molto elevate;

se siano a conoscenza di questa situazione;

come pensino di intervenire per fare in modo che al Comune di Venezia venga assegnata l'area di cui sopra così come previsto dalla legge n. 360 del 1991, articolo 5. (4-09793)

RISPOSTA. — *In riferimento all'interrogazione parlamentare in esame, il magistrato alle acque di Venezia, interessato al riguardo, ha innanzitutto ritenuto precisare che la società che ha chiesto il rinnovo della concessione lagunare sullo spazio acqueo facente parte del Piano particolareggiato 12 è la ditta « Cantieri Celli S.p.A. », titolare di una concessione demaniale rilasciata dal magistrato alle acque medesimo negli anni '40, avente quale oggetto l'occupazione di una zona lagunare fra l'isola di S. Elena e il canale Marani e l'esecuzione del terrapieno per ampliare il proprio cantiere di costruzioni navali.*

Nel corso degli anni la « Cantieri Celli S.p.A. » ha chiesto il rilascio di un ulteriore spazio acqueo, adiacente a quello già concesso, ad uso porticciolo turistico. Il 30 maggio 1988 la ditta ha rinnovato la richiesta di concessione al fine di poter dare attuazione alla previsioni del Piano particolareggiato di Venezia, relativo all'isola di S. Elena, il quale destina tale specchio acqueo ad usi relativi alla nautica.

In data 12 gennaio 2000 l'Amministrazione comunale di Venezia approvava il « Piano particolareggiato 12 — ex Cantieri Celli » che prevedeva tale destinazione d'uso.

A seguito di solleciti delle istanze presentate per il rilascio della nuova concessione, in data 11 settembre 2001, la « Cantieri Celli S.p.A. » chiedeva al magistrato alle acque di esprimere il parere di competenza sotto il profilo idraulico-lagunare in merito alla possibilità di realizzare il progetto della darsena prevista dal suddetto Piano particolareggiato 12.

Il citato Istituto, in data 1° ottobre 2001, rilasciava il nullaosta preventivo alla so-

cietà « Cantieri Celli S.p.A. ». Con successiva nota del 15 marzo 2002 comunicava al comune di Venezia che il predetto parere non costituiva titolo alcuno per il rilascio della concessione demaniale ma doveva intendersi funzionale al prosieguo dell'istruttoria anche ai fini urbanistici. Il 6 maggio 2002 convocava un incontro con i rappresentanti degli assessorati di urbanistica ed edilizia privata per esaminare le problematiche connesse all'area interessata dal Piano particolareggiato 12 nonché per verificare la sussistenza di un eventuale interesse diretto nella concessione in questione da parte del comune di Venezia.

Il successivo 17 luglio 2002 il magistrato alle acque invitava i predetti assessorati a fornire le proprie indicazioni programmatiche in merito all'area in parola entro il termine di sette giorni dal ricevimento della richiesta, considerato che al magistrato stesso era stato notificato un atto di diffida dalla « Cantieri Celli S.p.A. ». In caso contrario sarebbe stata avviata l'istruttoria relativa al rilascio della concessione demaniale alla predetta ditta. In data 8 agosto 2002 perveniva, oltre il termine disposto, la risposta del comune di Venezia che presentava formale istanza di concessione per lo spazio acque.

Il magistrato alle acque, considerati:

l'insussistenza di titoli di prelazione da parte del comune di Venezia (la citata legge 360/1991 si pronuncia nell'ambito della priorità attribuita al comune di Venezia nella concessione di immobili demaniali e prelazione nelle compravendite di immobili appartenenti al patrimonio dello Stato connesse alla salvaguardia di Venezia. Lo specchio acqueo in questione non sembra rientrare nel concetto di « immobile » preso in considerazione dalla norma);

l'atto di diffida e messa in mora notificato in data 8 luglio 2002 con il quale la società « Cantieri Celli S.p.A. » diffidava il presidente del magistrato alle acque a provvedere in merito alla istanze sopraccitate, richiamando anche l'articolo 328 del codice penale;

gli ulteriori solleciti finalizzati al rilascio della concessione demaniale presen-

tati dall'avvocato della società « Cantieri Celli S.p.A. »;

la nota del comune di Venezia — direzione centrale sviluppo del territorio e mobilità, datata 9 luglio 2003, con la quale veniva comunicato alla società « Cantieri Celli S.p.A. » che la stipula della convenzione per l'attuazione dell'intervento del Piano Particolareggiato 12, tra il comune stesso e detta società, avrebbe potuto aver luogo quando la società « avrà in concessione l'area demaniale e l'uso della zona acqua lagunare »;

in data 8 ottobre 2003 provvedeva a rilasciare la concessione demaniale alla società « Cantieri Celli S.p.A. » per l'occupazione di uno specchio acqueo ad uso cantieristico-darsena.

Per quanto riguarda le considerazioni in merito al canone annuo relativo alla concessione rilasciata alla « Cantieri Celli S.p.A. », il magistrato alle acque comunica, infine, che tale canone viene stabilito in base al « Prospetto dei canoni annui indicativi per le concessioni demaniali nella provincia di Venezia » redatto dall'ufficio tecnico erariale di Venezia ed è aggiornato ai sensi dell'articolo 10, comma 2, della legge 537/1993.

Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti: Ugo Martinat.

ZANELLA. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:

sul quotidiano *Il Piccolo* di Trieste del 3 ottobre 2004 è apparso un articolo — « Fiume-Minoranza, Roma non versa un soldo » — in cui si riferisce della situazione economica, in cui versano le casse della Comunità italiana in Croazia e Slovenia, dovuta alla mancata erogazione dei fondi stanziati dallo Stato italiano in favore degli italiani d'oltre confine;

è da un anno e mezzo che la Comunità italiana in Croazia e Slovenia attende che le vengano erogati circa 500 mila euro,

fondi stanziati in base a una Convenzione tra Ministero degli affari esteri e Unione Italiana, da destinare ai direttori artistici delle Comunità degli italiani dei due Paesi, al Centro studi di musica classica « Luigi dalla Piccola » e al co-finanziamento del Dramma italiano;

durante questo periodo la Comunità italiana ha potuto portare avanti una parte delle attività previste solo grazie ad un prestito concesso dall'Università popolare di Trieste, ma, essendosi esauriti i fondi, esiste il rischio di un prossimo blocco delle attività culturali dell'etnia;

lo scopo di tale finanziamento è quello di preservare e tutelare l'identità culturale italiana in questi territori secondo uno spirito multietnico —:

se non ritenga di dover intervenire erogando al più presto i fondi necessari a portare avanti le attività della comunità italiana, ponendo fine ad una situazione ormai insostenibile. (4-11239)

RISPOSTA. — La legge n. 73 del 2001, come noto, disponeva il finanziamento per gli anni 2001-2003 degli interventi a favore della minoranza italiana in Slovenia e in Croazia, così come la legge n. 72/01 disponeva il finanziamento per gli anni 2001-2003 degli interventi a tutela del patrimonio storico e culturale delle Comunità degli esuli dall'Istria, Fiume e Dalmazia. Entrambe le leggi sono state rifinanziate con la legge n. 193 del 2004, entrata in vigore il 18 agosto scorso, che sostanzialmente ne proroga la validità per il triennio 2004-2006.

La legge prevede che il finanziamento delle attività a favore della Comunità italiana in Slovenia e in Croazia, avvenga mediante due Convenzioni con gli Enti a ciò preposti: l'Università popolare di Trieste e l'Unione italiana, sulla base di un piano annuale, previsionale e programmatico.

Le somme del finanziamento previsto dalla legge per le attività in parola, stanziare per ogni anno, possono essere spese, con varie modalità contabili, anche negli anni successivi, proprio per le ovvie necessità di

tempo che l'attuazione dei progetti previsti richiedono per la loro realizzazione. Ogni anno vengono quindi fatte affluire dal competente Ministero dell'economia sul capitolo relativo, il 4062, i finanziamenti necessari.

Nell'anno 2004 non si è potuto dar seguito al finanziamento agli Enti sopramenzionati dei contratti relativi alla realizzazione delle attività programmate da entrambi gli Enti destinatari delle leggi in parola, perché i fondi necessari, pur regolarmente previsti, non erano affluiti, malgrado i ripetuti solleciti, sul capitolo né in termini di competenza né di cassa.

A seguito di detti solleciti, il 14 ottobre 2004 sono finalmente affluiti i primi fondi, relativi ai contratti per i progetti degli anni precedenti dei due Enti, in corso di finanziamento sono pervenuti 1.233.091,00 Euro relativi ai fondi a suo tempo impegnati per gli anni fino al 2000 e 471.888,00 Euro sui fondi relativi agli anni fino al 2003. È stato altresì sollecitato l'afflusso in cassa dei

fondi previsti, ed a suo tempo già richiesti, per tali anni necessari per i contratti finora pervenuti dagli Enti in parola. Rassicurazioni in tal senso sono già state date agli Enti interessati.

Nel contempo ci si sta adoperando affinché tali fondi continuino ad affluire fino alla totalità prevista dalla legge, per tutti quei progetti, pervenuti dai due Enti in questione, per i quali è stato completato l'iter amministrativo prescritto e che sono già in fase contrattuale e di realizzazione.

L'impegno del Governo, e del Parlamento, a favore della Comunità italiana in Slovenia e Croazia è testimoniato anche dalla succitata approvazione della legge di rifinanziamento n. 193 del 2004, per il triennio a venire.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Roberto Antonione.