

più volte riconfermati nell'incarico, con largo consenso dagli iscritti, si possono annoverare diversi episodi di impegno per la categoria, con elogi riportati anche dagli organi di stampa provinciali e nazionali. Nelle ultime elezioni, alla presenza di un presidente di seggio (Agr. Sergio Spada), appositamente nominato dal Presidente del Collegio Nazionale (Agr. Roberto Orlandi), entrambi rispettivamente Presidente e Socio della cooperativa Agrifuturo, l'intero Consiglio è stato riconfermato —

se non ritenga, alla luce di quanto sopra esposto, necessario approfondire la situazione e rivedere, una volta verificate le deduzioni esposte, attraverso l'istanza, dai membri del Consiglio del Collegio degli Agrotecnici e degli Agrotecnici laureati di Rovigo, la decisione presa ed annullare il decreto di scioglimento del Consiglio medesimo riammettendo alle loro funzioni i componenti del Consiglio ed i Revisori dei Conti regolarmente eletti dall'assemblea degli Iscritti il 15 novembre 2003.

(4-13208)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il Trattato di Maastricht che istituisce l'Unione Europea, al titolo VI, articolo K.1, definisce la cooperazione giudiziaria in materia civile argomento di comune interesse degli Stati membri;

con il Trattato di Amsterdam la politica di cooperazione, fino a quel momento appannaggio dei singoli Stati membri, si è trasformata in speciale competenza legislativa della Comunità Europea;

l'articolo 61 (c) del Trattato CE riconosce la competenza legislativa della Comunità ad adottare misure in questo campo, in cui, secondo l'articolo 65 del medesimo trattato, sono inclusi il miglioramento e la semplificazione: a) del sistema per la notificazione transnazionale degli atti giudiziari ed extra-giudiziari; b) della cooperazione nell'assunzione dei mezzi di prova; c) del riconoscimento e

dell'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, comprese le decisioni extra-giudiziali;

in realtà pare potersi affermare che non sono stati fatti particolari progressi nel senso che appare ancora eccessivamente complesso il meccanismo giudiziario fra uno Stato e l'altro, in un settore in cui, invece, grazie alla internazionalizzazione dell'economia e delle stesse imprese, le liti fra soggetti di diversa nazionalità europee sono già cospicuamente aumentate ed ancor più sono destinate ad aumentare, con l'accrescimento della esigenza di una omogeneizzazione degli aspetti processuali e sostanziali —

quali siano i progressi concreti, realizzati negli ultimi tre anni, relativamente agli aspetti presi in considerazione dall'articolo 65 del Trattato CE ed elencati in premessa, e quali siano gli obiettivi prossimi vicini alla realizzazione. (4-13212)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

le giunte di diverse amministrazioni comunali sul territorio nazionale (tra cui si cita, a titolo esemplificativo, il comune di San Rufo in provincia di Salerno) hanno di recente adottato atti per il conferimento a professionisti esterni di incarichi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, nonché di incarichi di direzione lavori, operando in luogo dei relativi responsabili di servizio, che dovrebbero essere gli organi di gestione comunale competenti;

è stato da più parti eccepito come dette procedure risultino in contrasto con il dettato dell'articolo 17, comma 12, della legge n. 109 del 1994 (cosiddetta « legge Merloni »), anche perché, in base alla legislazione vigente, le determinazioni rela-

tive al conferimento degli incarichi di progettazione competerebbero ai dirigenti o ai responsabili dei servizi e non agli organi di governo dell'amministrazione comunale;

tali previsioni normative trovano, tra l'altro, la loro ragion d'essere in esigenze di pubblicità e trasparenza;

risulta che in più occasioni l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici si è pronunciata sull'argomento;

in particolare, tale organismo fa esplicito rinvio ai chiarimenti forniti, nel giugno 2003, in relazione al comune di Arce (Frosinone), il cui contenuto è consultabile sul sito dell'Autorità: in tale sede si specifica che, per gli incarichi di cui sopra, considerata la loro natura fiduciaria che presuppone una valutazione discrezionale « in assenza di espressa previsione statutaria o regolamentare, è necessaria una esplicita deliberazione della giunta », per cui il dirigente potrà, « una volta intervenuta la deliberazione della giunta, adottare le determinazioni per il successivo conferimento dell'incarico, secondo le disposizioni contenute nella succitata deliberazione »;

non è — tuttavia — chiaro se l'ipotesi di cui in premessa sia idonea a ricomprendere anche gli incarichi di progettazione, tanto più che, secondo la sentenza del TAR Calabria n. 1641 del 19 luglio 2004, la decisione di affidare un incarico di progettazione all'esterno delle strutture dell'ente non costituisce atto di indirizzo politico riservato agli organi collegiali, ma « rientra nelle attribuzioni dei dirigenti, in quanto responsabili dell'attività procedimentale e di gestione dell'ente »;

a giudizio dell'interrogante, invero, alla luce di detta ultima pronuncia del giudice amministrativo, non dovrebbero sussistere dubbi circa l'illegittimità dell'affidamento di incarichi a professionisti esterni, ai sensi dell'articolo 17, comma 12, della legge n. 109 del 1994, da parte degli

organi politici collegiali, rappresentativi delle amministrazioni comunali —:

se siano allo studio del Ministero iniziative urgenti, al fine di chiarire definitivamente, anche mediante appositi atti interpretativi delle richiamate disposizioni di cui alla legge n. 109 del 1994, le competenze in tema di conferimento, a professionisti esterni alle amministrazioni, di incarichi di progettazione preliminare, definitiva, esecutiva e di direzione lavori. (5-04058)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

la super strada E 45 nel tratto della Valtiberina Toscana, attraversa anche l'abitato del Comune di Pieve Santo Stefano;

per la conformazione orografica del terreno, il tracciato della superstrada è stato forzatamente realizzato nel bel mezzo dell'abitato, in alcuni tratti al di sopra dei tetti delle case;

il tratto di strada è notoriamente interessato da un intenso transito di mezzi pesanti (autotreni ed autoarticolati) che percorrono la E 45 come alternativa al tracciato appenninico della Autostrada del Sole;

il consistente transito veicolare è fonte di un gravissimo inquinamento acustico che rende sostanzialmente inabitabili le case latitanti alla sede stradale, ed estremamente disagiate le condizioni di vita degli abitanti del comune di Pieve Santo Stefano;

per ovviare a questa grave situazione di disagio il Comune di Pieve Santo Stefano si è fatto promotore di una richiesta di installazione di barriere anti rumore la cui realizzazione risulterebbe già inserita nei programmi di adeguamento dell'Anas, pur non essendo noto ad oggi né con quali modalità esecutive né con quali tempi;

per altro la situazione è divenuta intollerabile, per cui necessita di un intervento immediato —:

quali provvedimenti il Ministero interrogato intenda adottare al fine di realizzare la barriera antirumore nel tratto della E 45 che attraversa l'abitato di Pieve Santo Stefano;

con quali modalità i lavori saranno realizzati e quali tempi siano previsti per la realizzazione delle barriere. (4-13204)

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

la super strada E 45 nel tratto della Valtiberina è interessata da un traffico sempre più consistente di mezzi pesanti i quali utilizzano tale arteria come alternativa alla Autostrada del sole per il superamento dell'appennino;

molti autotreni ed autoarticolati infatti, provenienti da sud, si immettono nella E 45 ad Orte, raggiungendo poi a nord Cesena e Bologna, mentre altri mezzi escono ad Arezzo e raggiungono la Romagna e l'Emilia attraverso un tratto non ancora completato della E 78 (superstrada dei due mari) immettendosi nella E 45 in Comune di Sansepolcro;

l'alternativa presenta ovviamente profili di grande convenienza economica sia perché le due arterie non scontano pedaggi, sia perché le condizioni orografiche rendono più semplice il superamento dell'appennino in inverno;

per tali motivi il traffico di mezzi pesanti, già intenso, è destinato ad aumentare, anche in considerazione che il prossimo completamento del tratto aretino della E 78, renderà più facile e conveniente l'innesto con la e 45 e quindi tale percorso alternativo;

a fronte di un aumento del traffico pesante verificatosi in misura esponenziale negli ultimi anni, la E 45 presenta gravissimi limiti strutturali che la rendono pe-

ricolosissima tanto che sempre più frequenti sono gli incidenti mortali che vi si verificano, soprattutto nel tratto appenninico;

la strada ha infatti solo due corsie senza una corsia per i veicoli lenti nel tratto appenninico, e soprattutto senza la corsia di emergenza;

inoltre la sede stradale ed i viadotti, particolarmente sollecitati dal traffico pesante risentono dei limiti strutturali, per cui nell'anno passato ben due tratti ove alcuni piloni avevano presentato cedimenti sono stati chiusi, e ciò in località Madonna di Pieve Santo Stefano ed in comune di Verghereto;

inoltre il transito pesante crea continui problemi di manutenzione del manto stradale, la cui precarietà è fonte di continui pericoli per la circolazione;

nella situazione descritta è sempre più sentita ed impellente la necessità di procedere ad un adeguamento della sede stradale, mediante la realizzazione sia di una corsia di emergenza in tutto il suo sviluppo, sia mediante la realizzazione di una terza corsia per i veicoli lenti nel tratto appenninico;

sul punto si è recentemente aperto anche un dibattito che ha interessato la pubblica opinione e le amministrazioni locali con differenti filoni di pensiero sulle modalità di finanziamento ed utilizzo dell'opera, sostenendosi da alcuni che la strada debba essere adeguata con danaro pubblico e debba restare priva di pedaggi, e sostenendosi da altri che possa procedersi alla realizzazione delle necessarie opere di adeguamento anche attraverso l'intervento di capitali privati, consentendo il pagamento di pedaggi dal quale andrebbero esonerate le popolazioni interessate e residenti —:

quali siano gli intendimenti del Governo in ordine alle problematiche sopra prospettate, e quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare al fine di

dotare la E 45 di una corsia di emergenza per tutto il suo sviluppo e di una terza corsia nel tratto appenninico;

quali siano anche gli intendimenti del Governo in merito al finanziamento delle opere ed al futuro utilizzo della arteria, e se in particolare sia o meno intendimento del Governo ricorrere al finanziamento privato per la realizzazione dell'opera sottoponendo poi l'arteria a pagamento di pedaggi;

se in tale ultima ipotesi sia o meno intendimento del Governo attivarsi perché siano esonerate dal pagamento del pedaggio le popolazioni residenti nei comuni interessati dalla arteria. (4-13205)

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

in data 15 febbraio 2005 la Direzione operativa di Trenitalia Global Logistic a firma del suo Direttore Marco Manfredini ha predisposto e comunicato alle sue strutture periferiche uno schema riorganizzativo delle stesse con le relative indicazioni di direzione operativa;

nella individuazione e riorganizzazione territoriale delle funzioni operative la sede già definita « Stabilimento Bari » comprendente le regioni Puglia e Basilicata, viene ridimensionata ed accorpata alla più vasta « area adriatica » con sede referente Ancona;

le consolidate dimensioni del traffico merci attivo nelle succitate regioni di Puglia e Basilicata, non giustificerebbero, secondo l'interrogante, tale accorpamento poiché esse interessano la zona traffico intermodale Bari/Brindisi, Porto di Taranto, Polo chimico Brindisi, Siderurgia Bellavista Traffico navale India-Cina/Porto di Taranto, Traffico Internodale Evergreen Taranto, Traffico Fiat Melfi;

i dati di traffico rilevati nel 2004 nell'attività dello « Stabilimento Bari » am-

monta ad oltre 191.000 carri movimentati, decisamente superiori a quelli di altre aree in via di organizzazione —:

se non ritenga doveroso un suo intervento presso Trenitalia affinché l'ordine di servizio relativo alla organizzazione della suddetta Direzione operativa Trenitalia Global Logistic venga modificato in direzione di una ulteriore e specifica azione di rivalutazione dell'area ex Stabilimento Bari con una diretta funzione operativa e di servizio, bloccando il processo di accorpamento *in itinere*. (4-13217)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

TIDEI, TOLOTTI, STRAMACCIONI e GAMBINI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge n. 511 del 1998, modificato dalla legge 13 maggio 1999 ha istituito un'addizionale sul consumo di energia elettrica in favore di comuni e province e in particolare:

in favore dei comuni:

lire 36 per Kwh per le utenze domestiche, con esclusione di quelle con potenza impegnata fino a 3 Kw nelle abitazioni di residenza anagrafica degli utenti;

lire 39,5 per Kwh per le utenze domestiche relative alle seconde case;

in favore delle province:

lire 18 per Kwh (aumentabili fino a 22 a discrezione dei singoli enti) per le utenze diverse dalle abitative, fino a un massimo di 200.000 Kwh di consumo al mese;