

SENATO DELLA REPUBBLICA
——— XVII LEGISLATURA ———

Giovedì 20 giugno 2013

46^a e 47^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

Discussione di mozioni sul corridoio ferroviario Adriatico *(testi allegati)*

alle ore 16

Interrogazioni *(testi allegati)*

MOZIONI SUL CORRIDOIO FERROVIARIO ADRIATICO

(1-00037) (14 maggio 2013)

TOMASELLI, FABBRI, SANGALLI, ESPOSITO Stefano, PEZZOPANE, PUGLISI, PEGORER, GRANAIOLA, D'AMBROSIO LETTIERI, NENCINI, SONEGO, D'ADDA, LATORRE, GHEDINI Rita, VERDUCCI, MORGONI, RUTA, COLLINA, BERTUZZI, VACCARI, PAGLIARI, CHIAVAROLI - Il Senato,

premessi che:

nell'ambito della programmazione finanziaria pluriennale per il periodo 2014-2020, la Commissione europea ha annunciato, tra le sue proposte di regolamenti per collegare l'Europa, la creazione di un nuovo strumento a livello europeo per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione europea (UE) in diversi settori, tra i quali quello dei trasporti;

in particolare, questo nuovo strumento, denominato "Meccanismo per collegare l'Europa", sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo;

tale strumento disporrà di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui saranno assegnati al settore dei trasporti 31,7 miliardi, 10 miliardi dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, sono stabilite le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto;

tra i richiamati regolamenti per collegare l'Europa, la "proposta di regolamento del Parlamento europeo e Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", al punto 3.3, precisa che "lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere";

tale proposta è orientata alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia

all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale;

nella proposta è previsto un aumento delle risorse europee per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, nonché un aumento delle quote di cofinanziamento variabile dal 20 al 40 per cento a seconda che si tratti di progetti di interesse comune, legati alla rete centrale o transfrontalieri della rete prioritaria;

tra i progetti restano confermati come prioritari quelli già avviati, quali la tratta Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaca, nell'ambito del corridoio 3 Mediterraneo; viene inoltre introdotta la tratta Bari-Napoli nell'ambito del corridoio 5 Helsinki-La Valletta;

con particolare riferimento al trasporto ferroviario gli organi europei hanno previsto requisiti specifici. In particolare è fatto obbligo agli Stati membri di garantire che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alle norme europee in materia di interoperabilità, scartamento, elettrificazione, linee percorse da treni merci convenzionali, prestando particolare attenzione all'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;

nella seduta del 18 gennaio 2012 della 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato è stata approvata la risoluzione, Doc. XVIII, n. 125, con la quale si è espresso parere favorevole alla richiamata "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (n. COM (2011) 650 definitivo)", osservando tuttavia, tra l'altro, che in previsione "di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni recentemente approvate all'unanimità dal Senato" nella seduta dell'11 gennaio 2012, "si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa. Essa è di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che nella nuova rete centrale non è più previsto il vecchio corridoio n. 8 Bari-Varna, che svolgeva un ruolo strategico nel collegamento tra le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo e le regioni balcaniche"; la realizzazione della linea alta velocità/alta capacità sull'intera dorsale adriatica è indubbiamente riconducibile alla strategia della macroregione

adriatico-ionica, la quale rappresenta senz'altro un'opportunità per il nostro Paese di prendere parte a quel grande processo di coesione europeo già avviato con successo in Europa con l'approvazione delle strategie macroregionali del Danubio e del Baltico, quali strumenti innovativi per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo;

il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) ha un'importanza strategica per l'Italia perché consentirebbe un collegamento, ad elevati *standard* di qualità, tra il mare del Nord ed il mare Adriatico, favorendo altresì il collegamento tra i diversi distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'*export*, intercettando le aree a forte sviluppo dell'Est e del Nord-Est Europa, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente;

nelle conclusioni del Consiglio europeo del 13/14 dicembre 2012, il Consiglio ha individuato il 2014 come termine entro il quale dovrà essere presentata, a cura della Commissione, la nuova strategia UE per la regione adriatica e ionica, rinviando alle conclusioni dello stesso Consiglio di giugno 2011 ove si invitavano gli Stati membri a proseguire i lavori, in cooperazione con la Commissione, sulle future strategie macroregionali, in particolare per la regione adriatica e ionica;

nella stesse conclusioni, il Consiglio, approvando la strategia macroregionale danubiana, ha invitato la Commissione europea a garantire lo sviluppo di connessioni infrastrutturali tra le macroregioni esistenti e quelle in via di definizione;

considerato che:

la dorsale adriatica risulta carente di un'adeguata infrastrutturazione che supporti la linea ad alta velocità/alta capacità, diversamente da altre regioni, soprattutto del Nord, servite invece da collegamenti ferroviari veloci ed efficienti;

la mobilità su ferro risulta essenziale non solo per garantire un servizio ai passeggeri e un celere trasporto di merci, ma soprattutto quale strumento di coesione territoriale crescita e competitività;

l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la direttrice Milano-Lecce risulta indispensabile per il rilancio di una zona ad alto potenziale economico, anche in vista della prossima strategia macroregionale, oltre che necessario per colmare il *gap* tra le regioni del litorale adriatico sprovviste della linea ad alta velocità/alta capacità e quelle che invece ne

beneficiano, in modo da garantire le stesse opportunità, in termini di crescita e competitività, a tutto il territorio nazionale, impegna il Governo:

1) in prospettiva dell'approvazione della macroregione adriatico-ionica, ad assumere ogni iniziativa in sede europea per promuovere il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) lungo la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, che costituisce un elemento strategico tra i diversi poli produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, capace di rendere l'Italia il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente, nonché fra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo;

2) ad individuare le misure necessarie a garantire un'adeguata programmazione in favore di progetti indirizzati all'ammodernamento della linea ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, in considerazione della programmazione delle risorse dell'UE per il periodo 2014-2020 nel quadro delle grandi reti transeuropee, nonché in vista della prossima approvazione della strategia macroregionale adriatico-ionica.

(1-00071) (18 giugno 2013)

COMPAGNONE, FERRARA Mario, BARANI, BILARDI, BIANCONI, COMPAGNA, MAURO Giovanni, NACCARATO, SCAVONE - Il Senato,

considerato che la Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha approvato il regolamento per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;

preso atto che il corridoio n. 1 Baltico-Adriatico risulta lungo oltre 3.000 chilometri con un'estensione che va da Helsinki a Bologna, Ravenna e Ancona, attraverso i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna-Ancona, di navigazione interna e tramite l'utilizzo di autostrade del mare. Raccoglie al suo interno i progetti prioritari 27 (asse ferroviario "rail Baltica" da Varsavia ad Helsinki), 23 (asse ferroviario da Gdansk a Vienna), 25 (asse stradale da Gdansk a Vienna) e utilizza in parte il corridoio n. 3 (Mediterraneo, da Venezia a Trieste);

valutato in particolare che Bari, nonostante sia stata promossa di recente città metropolitana, non è inserita nell'elenco dei nodi urbani centrali, mentre la stessa dorsale adriatica non è inserita nella rete Ten-t, Trans-european transport network, visto che il corridoio Baltico-Adriatico si ferma ad Ancona;

ricordato che i corridoi Ten-t sono soprattutto ferroviari e sono finalizzati al potenziamento dell'intermodalità, si estendono attraverso 19 regioni in 5 Stati membri, connettono più di 40 milioni di abitanti, collegano importanti nodi fra porti del mar Baltico e dell'Adriatico, connettono l'Europa con i mercati emergenti dell'Asia;

stimato che il corridoio n. 5 Helsinki-La Valletta, prevalentemente ferroviario ad AV/AC, si snoda da nord a sud attraverso il territorio di 6 Paesi dell'Unione europea: Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia. Il suo tracciato è stato disegnato sulla base dei precedenti progetti prioritari Ten-t 1 (Berlino-Palermo), 11 (Oresund bridge), 12 (Nordic triangle railway/road axis) e 20 (Railway axis Fehmarn belt), ampliando il percorso del Berlino-Palermo verso il meridione, includendo anche collegamenti del tipo autostrade del mare tra la Sicilia e Malta;

posto che lo sviluppo del corridoio Helsinki-La Valletta si basa in particolar modo sulla realizzazione di due infrastrutture fondamentali: il collegamento attraverso lo stretto di Fehmarn nel mar Baltico tra la Germania e la Danimarca e il *tunnel* di base del Brennero, tra Italia e Austria. Per quanto riguarda l'Italia si segnalano le opportunità correlate alla realizzazione di questo progetto, connesse sia alla possibilità di unire tramite collegamento ferroviario veloce due delle principali regioni Europee dal punto di vista della produzione industriale, ovvero la pianura Padana e la Baviera, sia allo sviluppo della rete nord-sud nazionale. Infatti il corridoio Helsinki-La Valletta, nel suo tracciato meridionale, si fonda sulla centralità dell'asse ferroviario ad AV/AC in Italia, in particolare tra i nodi di Verona-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Reggio Calabria-Messina e Palermo. Solo alcune di queste tratte risultano ad oggi completate (ad esempio il collegamento ad AV/AC Bologna-Napoli);

stimato inoltre che non solo la Puglia e l'Italia perderebbe una grande opportunità, ma l'intera Europa commetterebbe un grave errore. Le ragioni a difesa del proseguimento del corridoio n. 1 Baltico-Adriatico sino alla Puglia sono, oltre che di natura economica e di trasporto, essenzialmente geo-politiche;

considerato che dopo l'unificazione della Germania, oggi l'Unione europea, che ha accolto i Paesi dell'est Europa, dovrebbe guardare con maggiore attenzione al Mediterraneo e all'Africa come futuri bacini di sviluppo economico e commerciale, tenendo in grande considerazione due prossimi scenari, ai quali sta lavorando da tempo, e che riguarderanno la creazione di una macroregione jonico-adriatica e l'adesione o pre-adesione alla UE di tutte le nazioni dell'area balcanica. L'Europa ha già sviluppato sistemi di integrazione regionale basati su una visione di area vasta infranazionale.

Basti pensare alle macroregioni del Baltico e del Danubio. Il processo di aggregazione di una macroregione jonico-adriatica che comprenda, oltre a tutte le regioni rivierasche italiane, anche la Slovenia, la Croazia, il Montenegro, l'Albania e la Grecia, è già avviato. Ugualmente va avanti il processo di allargamento dell'Unione, con la Croazia, che si appresta a diventare il 28° Stato dell'Unione e la Serbia pronta per l'adesione. Seguono tutti gli altri, Albania, Montenegro, Bosnia, Macedonia;

per queste ragioni appare incomprensibile il fatto che il corridoio n. 1, scendendo dal Baltico, si fermi ad Ancona e non prosegua per Bari-Brindisi. Così restando, l'Unione europea contraddirebbe uno dei capisaldi del programma di sviluppo delle Ten-T, ovvero l'interconnessione delle reti;

l'importanza del Mediterraneo nello scenario del commercio internazionale è dimostrata anche dalla crescita del traffico di *container* attraverso il canale di Suez tra il 2000 ed il 2011, anno in cui hanno si sono toccati i 7.178 passaggi complessivi (nord-sud e viceversa), con un aumento del 55,7 per cento delle navi transitate rispetto al 2000 (il *record* di transiti è stato raggiunto nel 2008 con 8.156 navi porta *container*);

rilevato che, per quanto riguarda la Sicilia, mancano collegamenti AV/AC, che pure rientrerebbe a pieno titolo nella programmazione pluriennale delle risorse da impiegare per la costruzione del corridoio n. 5 (Helsinki-La Valletta), che rappresenta il nodo più meridionale della rete dell'intera area del bacino del Mediterraneo ed assolve l'importantissima funzione di raccordare aree periferiche del continente europeo;

rilevato che il corridoio n. 5 è considerato di assoluta rilevanza per il sistema Paese, ne consegue che esso dovrà comportare necessariamente la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, poiché, se così non fosse, lo stesso corridoio europeo non avrebbe senso. Infatti sarebbe poco comprensibile, se non illogico, immaginare il corridoio Helsinki-La Valletta, che prevede la sezione ferroviaria Napoli-Reggio Calabria, nonché la sezione Messina-Palermo, non specificando come collegare la Calabria alla Sicilia. Ci si chiede, infatti, come si potrebbe realizzare la tanto invocata multimodalità senza colmare questa cesura di percorso rappresentata dal braccio di mare che separa la Calabria dalla Sicilia e su cui dovrebbero correre i treni veloci;

giò, a questo punto ricordare come il progetto del ponte sullo stretto che correrebbe su una distanza pari a 3,33 chilometri tra i due piloni principali, collegherebbe oltre 5 milioni di abitanti al resto dell'Europa con influenze positive enormi sullo sviluppo del Sud dell'Italia. Basti pensare che: a) Palermo soddisfa i requisiti di città "nodo" in quanto la sua area

metropolitana supera il milione di abitanti; b) i collegamenti più diretti con l'isola di Malta avvengono attraverso i porti della Sicilia (Pozzallo, Catania, Augusta, Palermo); c) per dare realizzazione alla parte meridionale del progetto prioritario europeo (PP1) con specifico riferimento alla rete ferroviaria, sono stati già sostenuti dall'Italia ingenti investimenti; d) infatti, la nuova rete di trasporto europeo, comprendendo il corridoio Helsinki-Sicilia-Malta, si sviluppa anche nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo;

posto che sinora per il ponte sullo stretto di Messina sono stati già spesi per il progetto e il mantenimento della società ponte 383 milioni di euro, la mancata realizzazione del ponte porterebbe al pagamento di penali stimate sino ad ulteriori 700 milioni di euro. Si ricorda che il costo dell'opera realizzata sarebbe di circa 6,1 miliardi di euro a valori correnti;

valutato che la mancata realizzazione del ponte comporterebbe quindi una perdita che ha un valore economico pari a quello di un'infrastruttura realizzata, ma senza usufruire di alcuna infrastruttura;

rilevato che alla Sicilia, che conta una popolazione di oltre 5 milioni di abitanti, deve essere garantito lo stesso "grado di libertà" di collegamento al continente concesso ad altri Paesi europei; e qui non si può non citare ad esempio il progetto "ponte sull'Oresund" che collega stabilmente la Danimarca alla Svezia, ponte cofinanziato dall'Unione europea, ponte più lungo di quello previsto sullo Stretto (misura infatti 7.8 chilometri), che collega 3,5 milioni di abitanti dell'area di Copenaghen-Malmo, a fronte dei 5 milioni di siciliani che il ponte sullo stretto collegherebbe (senza contare la popolazione proveniente dai Paesi nordafricani). Il ponte sull'Oresund che è stato realizzato ed inaugurato il 1° giugno 2000, mentre il ponte sullo stretto di Messina sconta ritardi impressionanti ed è ancora oggi terreno di reiterati scontri fra le parti politiche. Ma, invero, le ragioni che spingono a ritornare con più forza sulla necessità della realizzazione del ponte stesso sono le medesime ragioni che hanno spinto i danesi e gli svedesi a costruire quello sull'Oresund, e cioè la necessità che le attività commerciali non soffrano più i lunghi tempi di attraversamento dello Stretto e che finalmente, grazie al potenziamento infrastrutturale, regioni come la Sicilia e la Calabria possano avere l'opportunità di ridurre drasticamente il *gap* di sviluppo che le separa dalle regioni più ricche d'Italia. Quindi, se realizzare un'infrastruttura dalle dimensioni eccezionali come il ponte sull'Oresund è stato possibile per la Danimarca e la Svezia, non si vede perché non debba essere possibile per la Sicilia e la Calabria. Con l'aggravante che Ferrovie

dello Stato, in nome della sostenibilità dei costi, taglia i treni a lunga percorrenza sud-nord, con il risultato che si corre il rischio che il corridoio n. 5 nominalmente ci sia, ma manchino ponte sullo stretto, i binari e i treni AV/AC,

impegna il Governo:

- 1) ad avviare una forte azione al fine di estendere sino a Bari-Brindisi il corridoio n. 1, che così come progettato lascia isolata larga parte del Sud e non tiene conto dei futuri sviluppi della politica della UE verso il Mediterraneo. Un errore che, se corretto oggi, eviterebbe all'Europa di perdere altre *chances* nel Mediterraneo e di fare domani, in ritardo e con maggiori costi, quanto molto opportunamente si potrebbe fare oggi;
- 2) ad intraprendere una forte azione in sede europea per fare in modo che il corridoio n. 5 sia compreso nella programmazione della UE per gli anni 2014-2020, anche per il collegamento previsto sino a Palermo, con risorse che portino ad opere cantierabili e ricompredano la realizzazione del ponte sullo stretto;
- 3) ad indirizzare una forte azione per coinvolgere anche le istituzioni europee in una valutazione sui benefici che porterebbe la definitiva realizzazione del ponte sullo stretto per i collegamenti attraverso la Sicilia dei Paesi del Mediterraneo, da e per il nord Europa.

INTERROGAZIONI SUI DISAGI CONSEGUENTI ALLA CHIUSURA DI UN TRATTO DELLA STRADA STATALE 36

(3-00071) (21 maggio 2013)

DEL BARBA, CANTINI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -
Premesso che:

la strada statale 36 del lago di Como e dello Spluga è la principale arteria di collegamento tra Lecco e la Valtellina ed è attraversata ogni giorno da migliaia di veicoli (lavoratori, pendolari, autotrasportatori, turisti, eccetera); venerdì 10 maggio 2013 Anas dichiarava attraverso un proprio comunicato che "si sono verificate alcune lesioni nel rivestimento esistente e irregolarità altimetriche sul piano viabile della canna di monte della galleria Monte Piazza, nel tratto attualmente a doppio senso di circolazione. Il 9 maggio, il previsto controllo tecnico (effettuato periodicamente) ha fatto emergere alcune anomalie, immediatamente monitorate e, a seguito dell'incremento odierno delle spinte gravanti sul rivestimento della galleria, l'Anas dalle ore 21.00 dello stesso giorno chiuderà al transito la canna in direzione nord per il tempo necessario a effettuare le opportune verifiche. Poiché lungo la canna sud sono in corso di esecuzione i lavori di rifacimento e consolidamento del rivestimento della galleria, con conseguente chiusura al traffico, la circolazione lungo la statale 36 in direzione Lecco-Colico sarà deviata all'altezza dello svincolo di Bellano lungo la strada provinciale 72, mentre la circolazione in direzione Colico-Lecco sarà deviata all'altezza dello svincolo del Trivio Fuentes lungo la medesima strada provinciale";

rilevato che:

a seguito di tale determinazione assunta da Anas, dall'11 maggio, sulla strada statale 36, nel tratto Lecco-Colico, si sono verificati enormi disagi come risulta anche da numerosi articoli comparsi sulla stampa locale e sui quotidiani *on line* del territorio;

i veicoli sono stati dirottati, già a partire da Abbadia Lariana, sulla strada provinciale 72, che allo stato risulta essere l'unico collegamento alternativo in particolare per i mezzi pesanti e che sta subendo un carico decisamente sovradimensionato per le caratteristiche della strada;

l'aumento spropositato del traffico turistico e commerciale lungo tale tratto di strada e il conseguente aumento dei tempi di percorrenza e del consumo di carburante stanno recando gravi danni all'economia del posto, ai cittadini ivi residenti e all'ambiente;

il rallentamento dei trasporti merce, la logistica in *tilt* e la carenza di materie infatti sono tutti fattori che stanno seriamente danneggiando le

tante aziende presenti tra Lecco e la Valtellina già duramente provate da una crisi senza precedenti;

la situazione è critica al punto che gli enti locali hanno attivato la protezione civile per poter provvedere alla distribuzione di acqua agli automobilisti e camionisti bloccati ed inoltre la polizia locale è impegnata su tutti i fronti possibili;

gli enti locali e la prefettura stanno temporaneamente fronteggiando tale situazione di emergenza con risorse economiche, mezzi e uomini propri; considerato che:

la stagione turistica già avviata, ricca di eventi, ha da sempre attirato numerosi visitatori in Valtellina e Valchiavenna;

eventuali scioperi ferroviari potrebbero interrompere anche il trasporto pubblico su ferro rendendo la situazione del tutto insostenibile, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia conoscenza della difficile situazione che si è venuta a determinare lungo l'asse viario che collega Lecco alla Valtellina a seguito delle determinazioni assunte da Anas in data 10 maggio 2013 relativamente alla strada statale 36;

se non reputi doveroso accertare le responsabilità dell'accaduto dal momento che la citata galleria necessitava da tempo di un intervento strutturale;

se sia a conoscenza dei motivi per i quali Anas, pur da tempo a conoscenza degli interventi strutturali di cui necessitava la galleria monte Piazza, non abbia predisposto un adeguato piano di viabilità alternativo;

se non ritenga necessario, per quanto di competenza, intervenire presso Anas SpA affinché in tempi brevissimi vengano ristabilite condizioni di traffico sostenibili, per la difesa dell'economia locale e per porre fine ai disagi cui sono sottoposti i cittadini, garantendo nel contempo la sicurezza e l'incolumità delle persone;

se non ritenga necessario vigilare affinché, anche attraverso approfondite verifiche di carattere geologico e strutturale, gli interventi in esecuzione e in progetto nella galleria, una volta ultimati, siano definitivamente risolutivi rispetto a possibili problemi di ordine strutturale e di sicurezza, anche in considerazione dei rischi di carattere idrogeologico del territorio su cui si interviene;

se non ritenga opportuno prevedere un attento monitoraggio delle diverse infrastrutture viarie di Valtellina e Valchiavenna che per la loro fragilità stanno seriamente penalizzando e compromettendo lo sviluppo economico dell'intera provincia di Sondrio, anche al fine di individuare possibili potenziamenti su tutte le vie di accesso, sia stradali che ferroviarie, al fine

di garantire una viabilità certa, sicura e sostenibile, anche in considerazione della vocazione turistica di queste valli.

(3-00153) (19 giugno 2013) (*Già* 4-00162) (14 maggio 2013)

CROSIO, ARRIGONI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* -

Premesso che:

la Valtellina e la Valchiavenna attraversano una situazione di enorme criticità a causa di un'emergenza da traffico difficilmente risolvibile, nonostante gli sforzi dell'assessore regionale Del Tenno e del Presidente della Provincia di Sondrio Massimo Sertori;

la situazione si presenta complessa dal momento che la strada statale 36, arteria principale di collegamento tra Valtellina e Lecco, è chiusa sia in entrata che in uscita;

infatti, la scoperta di lesioni alla galleria monte Piazza e la conseguente chiusura al traffico della canna, venerdì 10 maggio 2013, si è aggiunta alla chiusura della canna opposta per i lavori di manutenzione;

attualmente, il traffico viene deviato sulla vecchia strada provinciale 72, unico collegamento lungo il lago, con ritardi gravissimi che superano l'ora e con disagi fortissimi per la popolazione, per gli autotrasportatori, per le imprese e per i turisti ma anche per tutta l'economia della zona che ha l'unico sbocco reale nell'*export* e nel turismo;

il fine settimana dell'11-12 maggio 2013 è stato disastroso per i cittadini locali, visto che il transito richiede il doppio del tempo normale, ma i disagi si attendono ancora più gravi nei giorni feriali;

il Presidente della Provincia di Sondrio ha fatto appello alla pazienza e alla collaborazione dei cittadini e alla possibilità di rinvio delle trasferte nonché dell'utilizzo del treno come mezzo di trasporto alternativo, annunciando una situazione di emergenza che andrà avanti per settimane. Sono attesi almeno un mese e mezzo di disagi insostenibili per i cittadini e per l'economia locale;

chiaramente, come lo stesso assessore regionale ha annunciato, la sicurezza viene prima di tutto: se l'Anas ha deciso di chiudere la galleria monte Piazza è evidente che il passaggio è rischioso per l'incolumità delle persone; servono pertanto lavori urgenti per ristabilire una situazione di normalità;

di fatto, lo sciopero dei treni atteso per domenica 19 maggio e le tante iniziative previste in Valtellina per il mese di giugno, non ultimo il motoraduno dello Stelvio, metteranno a dura prova un sistema viabilistico

sempre più sofferente, che ancora una volta ha dimostrato la propria fragilità, si chiede di sapere quali interventi urgenti il Ministro in indirizzo intenda attuare, per quanto di propria competenza, affinché l'Anas acceleri i lavori in corso nella canna sud ristabilendo condizioni di traffico sostenibili, per la difesa dell'economia locale e per porre fine ai disagi cui sono sottoposti i cittadini, garantendo nel contempo la sicurezza e l'incolumità delle persone.

INTERROGAZIONE SUL DISPOSITIVO DI PROTEZIONE PERSONALE ALLA EX DEPUTATA ANGELA NAPOLI

(3-00060) (15 maggio 2013)

LO MORO, MINNITI - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

in data 6 maggio 2013 è stato comunicato alla ex deputata Angela Napoli, già componente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia, la rimodulazione del dispositivo di tutela personale al "4° livello di rischio";

ciò comporta il passaggio da tutela su auto specializzata a tutela su auto non protetta;

fino al mese di maggio 2012 la ex parlamentare è stata sottoposta al dispositivo di protezione al "2° livello di rischio" con mantenimento del servizio di vigilanza generica radiocollegata presso l'abitazione, e ciò a seguito della sua attività di contrasto alle organizzazioni criminali, soprattutto calabresi, nonché della sussistenza di elementi informativi e risultati di inchieste giudiziarie attestanti la sussistenza di rischio della sua sicurezza personale;

nel corso degli ultimi anni, nell'ambito di diverse inchieste giudiziarie sulla 'ndrangheta calabrese, si è avuto notizia di intercettazioni di malavitosi che lamentavano l'attività di denuncia dell'allora deputata Angela Napoli;

per ultimo qualche mese addietro, il 7 gennaio 2013 nel quadro dell'inchiesta "Purgatorio" si è venuti a conoscenza, e gli stessi organi di stampa vi hanno dato ampio risalto, che il *boss* Pantaleone Mancuso (nato nel '47), uno dei capi dell'omonima cosca vibonese, attribuiva alla Napoli la responsabilità di avergli fatto fare otto anni di carcere ed un sodale del *boss* dava conto dell'intenzione di "togliere di mezzo" l'ex deputata;;

in data 11 gennaio 2013, l'Ufficio centrale interforze per la sicurezza personale (UCIS) disponeva la proroga della misura di tutela "su auto specializzata" (corrispondente al 3° livello di rischio previsto dall'articolo 8 del decreto ministeriale 28 maggio 2003) a protezione dell'allora deputata;

l'ex deputata risiede a Taurianova (Reggio Calabria), primo Comune d'Italia ad essere sciolto per infiltrazione mafiosa, sciolto nuovamente nel 2009 ed attualmente in attesa degli esiti della commissione d'accesso;

più volte, con atti ispettivi, l'ex deputata è intervenuta anche su situazioni coinvolgenti noti malavitosi del suo paese di residenza;

tale circostanza, unitamente all'attività di denuncia portata avanti dalla politica calabrese nel corso degli anni, rendono concreta ed attuale una situazione di rischio personale rispetto alla quale il livello di tutela attualmente ipotizzato non sembrerebbe adeguato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione di rischio che vive l'ex deputata Angela Napoli;

se non ritenga opportuno e/o necessario adoperarsi, stante l'evidente rischio per l'incolumità personale di Angela Napoli, per la rivisitazione della rimodulazione del dispositivo "al 4° livello di rischio" ed il mantenimento del "3° livello di rischio", corrispondente alla "tutela su auto specializzata"; quali siano, in ogni caso, le iniziative per garantire condizioni di sicurezza e di tranquillità alla ex deputata Angela Napoli.

INTERROGAZIONE SULL'ASSUNZIONE DI VINCITORI DI CONCORSO NELLA POLIZIA DI STATO

(3-00062) (15 maggio 2013) (Già 4-00031) (3 aprile 2013)

DI BIAGIO - *Al Ministro dell'interno* - Premesso che:

l'articolo 2199, comma 4, del decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, che riproduce l'articolo 16 della legge 23 agosto 2004, n. 226, abrogata dallo stesso codice, dispone che i concorrenti per il ruolo degli agenti e assistenti della polizia di Stato, giudicati idonei e utilmente collocati nelle graduatorie di merito, vengono suddivisi in due cosiddette aliquote: una parte, corrispondente al 55 per cento, è immessa direttamente nelle carriere iniziali; la restante, pari al 45 per cento, viene immessa nelle carriere iniziali, dopo avere prestato servizio nelle forze armate in qualità di volontario in ferma prefissata quadriennale;

il comma 6 dispone, in particolare, che i criteri e le modalità per l'ammissione dei concorrenti alla ferma prefissata quadriennale, la relativa ripartizione tra le singole forze armate e le modalità di incorporazione sono stabiliti con decreto del Ministro della difesa, sulla base delle esigenze numeriche e funzionali delle forze armate, rimandando, di fatto, tali dinamiche di ammissione alle disponibilità dell'amministrazione e, quindi, ad un principio di discrezionalità amministrativa;

malgrado la sussistenza di una seconda aliquota in tutti i concorsi, a partire dal 2006 sono stati comunque banditi nuovi concorsi che hanno determinato l'incremento delle unità di personale rientranti nella cosiddetta seconda aliquota: dal 2006 al 2011 sono stati banditi 4 concorsi per una domanda di reclutamento pari a 6.814 unità di personale;

nonostante le evidenti e più volte ribadite esigenze di incremento delle risorse umane e strumentali in capo al Ministero dell'interno, paradossalmente, al momento, risultano inoperativi circa 1.700 vincitori di concorso, collocati nella cosiddetta seconda aliquota e non più transitati dall'esercito alla polizia di Stato, sebbene titolari di una priorità di inserimento;

il Ministro in carica, rispondendo all'interrogazione a risposta immediata in Assemblea presso la Camera del 26 settembre 2012, ha precisato che: «L'assunzione nel ruolo della polizia di Stato, una volta terminato il periodo di ferma, deve comunque essere valutata alla luce dei ridimensionamenti imposti dalla *spending review*, che incidono anche sul sistema delle dinamiche del *turnover* per il personale delle Forze di polizia. La quota dei volontari che non potrà essere subito assunta sarà, comunque,

immessa in servizio con il venir meno delle limitazioni imposte dal *turnover* »;

nell'ambito della discussione parlamentare relativa alla legge di stabilità per l'anno 2013, è stata superata una parte delle criticità relative alla configurazione del *turnover* nel comparto difesa, sicurezza e vigili del fuoco, così come delineato dalla *spending review* del luglio 2012: nello specifico, con i commi aggiuntivi all'articolo 1 (commi 89 e 90), i Ministeri interessati «sulla base di metodologie per la quantificazione dei relativi fabbisogni (...) procedono alla rimodulazione e alla riprogrammazione delle dotazioni dei programmi di spesa» finalizzate anche «ad assunzioni a tempo indeterminato» sulla base di procedure concorsuali già avviate;

in occasione di un ulteriore confronto parlamentare dell'interrogante con il Ministro in indirizzo il 28 novembre 2012, in quella circostanza il ministro rispondendo ad un'altra interrogazione a risposta immediata (3-02626) evidenziò che "viene ad ampliarsi, secondo l'auspicio dell'interrogante, anche la possibilità di attingere risorse da coloro i quali hanno terminato il servizio nelle Forze armate in qualità di volontari in ferma permanente quadriennale";

in data 26 marzo 2013 è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* un bando per "Concorso pubblico, per titoli ed esami, per il reclutamento di n. 964 Allievi Agenti, riservato ai volontari in ferma prefissata di un anno o quadriennale" che, indicando un nuovo concorso, con conseguente e notevole dispendio di risorse, vanifica la prospettiva di immissione nelle carriere iniziali dei giovani vincitori di concorso, oltre a contraddire quanto previsto dalla normativa e dalle disposizioni previste dai concorsi a cui i giovani hanno preso parte;

in una prospettiva di reale razionalizzazione, inoltre, per far fronte al fabbisogno di personale, le amministrazioni competenti dovrebbero utilizzare le graduatorie ancora vigenti dei concorsi pubblici già espletati a decorrere dal 2006 per il reclutamento di personale a tempo indeterminato, e non limitarsi ai concorsi già avviati, ricorrendo a tali graduatorie quando si tratta di procedere all'assunzione di profili corrispondenti o analoghi a quelli previsti nei bandi dei concorsi ai quali si riferiscono le graduatorie medesime,

si chiede di sapere quali siano le ragioni che hanno condotto ad indire un nuovo e dispendioso concorso e quali iniziative si intenda intraprendere al fine di far fronte agli impegni già contratti nella XVI legislatura nei confronti dei giovani, già vincitori di concorsi per i ruoli della polizia di Stato ma rientranti nelle seconde aliquote.

INTERROGAZIONE SULLA REVOCA DEL COMANDO DI UN DIRIGENTE PRESSO L'ARCHIVIO DI STATO DI FERMO

(3-00108) (5 giugno 2013)

VERDUCCI, AMATI, FABBRI, MORGONI, CERONI - *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e la semplificazione* - Premesso che:

il decreto- legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 7 agosto 2012, n. 135, ha previsto, all'articolo 2, la riduzione delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni ed in particolare la riduzione in misura non inferiore al 20 per cento degli uffici dirigenziali di livello generale e di livello non generale e delle relative dotazioni organiche e la riduzione in misura non inferiore al 10 per cento delle dotazioni organiche del personale non dirigenziale;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 gennaio 2013 ha, tra l'altro, definito la nuova dotazione organica del Ministero per i beni e le attività culturali prevedendo, in particolare 700 posti in prima area, a fronte di 973 dipendenti di ruolo del Ministero a cui vanno aggiunti 14 comandati provenienti da altre amministrazioni;

successivamente, la Direzione generale per l'organizzazione, gli affari generali, l'innovazione, il bilancio e il personale del Ministero ha informato i diversi istituti presso cui risultavano comandati le suddette 14 unità della necessità di provvedere al rientro nell'amministrazione di appartenenza di tale personale;

considerato che:

a seguito di tale disposizione che ha comportato la revoca del comando della dottoressa Annunziata Vagnoni comandata presso l'Archivio di Stato di Fermo dal settembre 2005, forte è la preoccupazione per il futuro di tale istituto, una struttura già penalizzata dalla scarsità di risorse umane;

la revoca del comando della dottoressa Vagnoni avrà come conseguenza la chiusura della sala studio dell'archivio di Stato e la sospensione di tutte le attività relative al settore tecnico archivistico e metterà a rischio le fatiche collaborazioni con enti e istituzioni del territorio;

attualmente, infatti, la grave carenza di organico non consente all'archivio la prosecuzione di tutte le importanti attività finora svolte con estrema competenza, oltre all'erogazione di servizi fondamentali per il territorio;

attualmente, infatti, presso tale struttura è presente un solo archivista che ricopre anche la carica di direttore dello stesso archivio; oltre a 2 addetti alla sorveglianza, di cui uno ha fatto richiesta di pensionamento, ed un'unità amministrativa,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della grave situazione che si è venuta a creare presso l'archivio di Stato di Fermo e quali siano le loro considerazioni in merito;

visto l'importante ruolo che tale istituto ha sempre svolto per la ricerca e a la memoria storica del fermano, quali provvedimenti di propria competenza intendano adottare per garantire la prosecuzione delle importanti attività finora svolte dallo stesso e consentire l'ottemperanza da parte del direttore dei normali impegni istituzionali;

se non si debba ritenere, che, in casi particolari come quello descritto, sia più utile e proficuo per l'amministrazione pubblica e per la cittadinanza prevedere la prosecuzione dei comandi di personale altamente specializzato ed esperto presso istituzioni di eccellenza per il Paese, piuttosto che la loro indiscriminata revoca;

se non ritengano, dunque, opportuno attivarsi con azioni di competenza affinché venga prevista la prosecuzione del comando alla dottoressa Vagnoni per fare in modo che il territorio fermano possa ancora avvalersi del prezioso lavoro di ricerca scientifica e di promozione da sempre svolto dall'archivio di Stato di Fermo.