SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 56

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 12 ottobre al 4 novembre 2009)

INDICE

ASTORE: su iniziative del Ministero della difesa per l'assunzione di vincitori di un concorso già espletato (4-01770) (risp. LA RUSSA, *ministro della difesa*) *Pag.* 1593

BEVILACQUA: sulle prospettive e conseguenze occupazionali della riorganizzazione di Telecom Italia SpA (4-00202) (risp. ROMANI, *vice ministro dello sviluppo economico*) 1595

BUTTI: sul progetto dell'alta velocità ferroviaria attraverso le Alpi, tra la Lombardia e la Svizzera (4-01452) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1597

sulla realizzazione della tangenziale di Como (4-01798) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1600

D'ALIA: sul conferimento di incarichi presso l'Agenzia del territorio (4-01087) (risp. CASERO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) 1602

sul servizio di trasporto merci e passeggeri tra Villa San Giovanni e Messina (4-01167) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1605

sulla recente disciplina ministeriale relativa al livello di sicurezza degli ascensori (4-01946) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*) 1608

DONAGGIO, NEROZZI: sulla crisi del settore chimico (4-01676) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*) 1612

FONTANA: sul reinserimento in graduatoria dei lettori presso università straniere (4-01901) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 1618

GENTILE: sulla mancata stabilizzazione di un dipendente precario presso la direzione dell'Azienda sanitaria provinciale di Cosenza (4-01843) (risp. BRUNETTA, *ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*) 1620

GIAMBRONE: sulla possibile chiusura di stabilimenti FIAT, con particolare riferimento a quello di Termini Imerese (4-01584) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*) 1622

GRAMAZIO: sul decesso di una donna a Latina a causa del tardivo soccorso da parte del 118 (4-01502) (risp. FAZIO, *vice ministro del lavoro, salute e politiche sociali*) 1625

su disservizi verificatisi presso l'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma (4-01902) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1626

LANNUTTI: sull'inadeguatezza del servizio ferroviario regionale (4-01592) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1627

su disservizi ascrivibili alla Compagnia aerea italiana (4-01600) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1629

TIPOGRAFIA DEL SENATO (290)

MARINO Ignazio: sull'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) (4-01859) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*) *Pag.* 1631

PINZGER: sulle modalità di ratifica del Trattato di Lisbona (4-01943) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 1635

POLI BORTONE: su provvedimenti di restrizione del traffico ferroviario delle merci, specialmente nel Mezzogiorno (4-01175) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1637

sulla scelta della sede del Segretariato dell'Unione per il Mediterraneo (4-01839) (risp. CRAXI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 1639

PORETTI, PERDUCA: sulla conservazione di cellule staminali da sangue cordonale a Matera (4-01409) (risp. ROCCELLA, *sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali*) 1640

sull'efficacia dei trattamenti in camere iperbariche e sull'utilizzo dei fondi pubblici per finanziare tale terapia (4-01477) (risp. FAZIO, *vice ministro del lavoro, salute e politiche sociali*) *Pag.* 1643

sui ritardi dei voli Alitalia (4-01736) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1646

SPEZIALI ed altri: sulla chiusura di scali ferroviari merci di Lamezia Terme e Cosenza (4-01144) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 1647

TORRI: sulle multe comminate dal Comune di Bologna agli esercenti di attività commerciali (4-01934) (risp. MOLGORA, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) 1649

VITA, VIMERCATI: sulla *governance* di *Internet* (4-02163) (risp. BRUNETTA, *ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*) 1652

ASTORE. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

sul supplemento del Giornale ufficiale del Ministero della difesa n. 13 del 10 maggio 2008 è stato pubblicato il decreto dirigenziale 28 dicembre 2007 recante Approvazione della graduatoria del concorso pubblico per esami, su base circoscrizionale a 50 posti nel profilo professionale di assistente di amministrazione nel settore n. 0100 amministrativo, area funzionale B, posizione economica B3, secondo la regione prescelta dai candidati, presso il Ministero della difesa, indetto con decreto dirigenziale 17 ottobre 2005 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* – 4ª Serie speciale n. 86 del 28 ottobre 2005;

nonostante il blocco delle assunzioni nella pubblica amministrazione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 dicembre 2008, il Ministero della difesa aveva ricevuto l'autorizzazione ad assumere, nell'anno 2008, un contingente di personale a tempo indeterminato pari a complessive 199 unità;

nessuna autorizzazione è stata prevista per i vincitori del concorso in relazione alla regione Molise, regione per la quale era previsto un solo posto a concorso la cui la vincitrice ad oggi non è stata assunta;

le graduatorie mantengono, di norma, una validità di 18 mesi dalla loro pubblicazione *ex* art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 487 del 1994 (Regolamento recante norme sull'accesso agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni e le modalità di svolgimento dei concorsi, dei concorsi unici e delle altre forme di assunzione nei pubblici impieghi), salva l'autorizzazione per i fortunati vincitori di altre regioni già assunti, per tutti gli altri vincitori, così come per la vincitrice della regione Molise, il rischio è che decorrano inutilmente i termini;

la conseguenza sarà che – a fronte di una preoccupante carenza di organico – i vincitori di concorso si troveranno ad aver sacrificato invano tempo, denaro ed energia, mentre l'amministrazione sarà costretta in futuro a bandire nuovi concorsi con ulteriori oneri finanziari;

tale modo di operare viola i più elementari principi del diritto, tra cui gli artt. 3 e 4 della Costituzione, poiché – anziché ripartire equamente le risorse finanziarie destinate al personale tra tutti gli aventi diritto – alcuni vincitori di concorso vengono discriminati rispetto ad altri,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, in considerazione della carenza di organico esistente presso gli uffici del Ministero della difesa, avviare procedere per l'immediata assunzione dei restanti vincitori del concorso pubblico per 50 posti di Assistente di amministrazione B3, tra cui anche la vincitrice della regione Molise, che dopo aver partecipato

per un solo posto, potrebbe vedere vanificato il diritto maturato con sforzo e già sensibilmente «intaccato», considerato il lasso di tempo finora trascorso;

quali iniziative intenda intraprendere per salvaguardare le legittime aspettative della vincitrice del concorso ed in che modo e tempi intenda disporne l'assunzione;

nel caso non si possa procedere alla immediata assunzione, quali siano le ragioni ostative e la fondatezza delle stesse; e soltanto in tal caso, in che modo intenda disporre la proroga dei termini di validità della graduatoria, onde salvaguardare il diritto, legittimamente maturato, all'assunzione.

(4-01770)

(14 luglio 2009)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione in argomento l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro della difesa non ritenga opportuno, in ragione della nota carenza di personale civile presso gli enti militari, «avviare procedure per l'immediata assunzione dei restanti vincitori del concorso pubblico per 50 posti di assistente di amministrazione B3» ed «in che modo intenda disporre la proroga dei termini di validità della graduatoria, onde salvaguardare il diritto, legittimamente maturato, all'assunzione».

Ciò posto, si ricorda in premessa che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri datato 4 dicembre 2008 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 41 del 19 febbraio 2009, è stata concessa all'amministrazione militare, per l'anno 2008, l'autorizzazione all'assunzione di 199 unità di personale, pari a circa il 30 per cento dei vincitori in attesa di assunzioni.

Con riferimento alla graduatoria del concorso pubblico per esami su base circoscrizionale a 50 posti di assistente di amministrazione, ex area funzionale B, ex posizione economica B3, ora seconda area, fascia retributiva F3, cui si fa cenno nell'interrogazione, si specifica che per effetto della citata ridotta autorizzazione, è stato possibile assumere solamente 17 vincitori su 50, per la cui individuazione sono stati adottati i criteri della proporzionalità tra i vari concorsi circoscrizionali e delle prioritarie esigenze di servizio individuate dai competenti organi programmatori.

Va altresì rilevato, per completare il quadro normativo di riferimento, che l'art. 66, comma 5, del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, prevede che: «Per l'anno 2009 le amministrazioni di cui al comma 523 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296, possono procedere, previo effettivo svolgimento delle procedure di mobilità, ad assunzioni di personale a tempo indeterminato nel limite di un contingente di personale complessivamente corrispondente ad una spesa pari al 10 per cento di quella relativa alle cessazioni avvenute nell'anno precedente. In ogni caso il numero delle unità di personale da assumere non può eccedere, per ciascuna amministrazione, il 10 per cento delle unità cessate nell'anno precedente».

Proprio in relazione alla normativa sopra citata, la competente Direzione generale per il personale civile, nel rispetto dei limiti numerici dei vincitori da assumere e dei tetti di spesa sopra evidenziati, ha già provveduto a richiedere l'autorizzazione all'assunzione per l'anno 2009 di 84 unità di personale risultante dalle graduatorie dei concorsi pubblici espletati, tra le quali è ricompresa l'unità oggetto dell'interrogazione parlamentare.

Occorre, tuttavia, tenere presenti gli ulteriori vincoli imposti in materia dal recente decreto-legge 1º luglio 2009, n. 78, convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, il cui articolo 17 ha subordinato le assunzioni di personale al conseguimento degli obiettivi di contenimento della spesa derivanti dall'adozione di piani di razionalizzazione degli enti vigilati dalle pubbliche amministrazioni.

In materia, la difesa, che ha già provveduto agli adempimenti di competenza, è in attesa delle determinazioni del Ministero dell'economia e delle finanze, preannunciate per la fine del mese di novembre 2009.

Per quel che attiene, invece, al problema della validità delle graduatorie dei concorsi pubblici, si sottolinea che la questione è stata oggetto di apposita norma, contenuta nel citato decreto-legge n. 78 del 2009, che all'art 17, comma 19, espressamente prevede che: «Le graduatorie dei concorsi pubblici per assunzioni a tempo indeterminato, relative alle amministrazioni pubbliche soggette a limitazioni delle assunzioni, approvate successivamente al 1º gennaio 2004, sono prorogate al 31/12/2010».

Pertanto, la validità della graduatoria riferita al concorso pubblico di interesse, approvata con decreto direttoriale del 28 dicembre 2007, è prorogata sino al 31 dicembre 2010.

Il Ministro della difesa

LA RUSSA

(28 ottobre 2009)

BEVILACQUA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il 4 luglio 2008 è previsto uno sciopero dei dipendenti Telecom contro il piano di riduzione del personale, che sembrerebbe ammontare a circa 5.000 unità, annunciato dal Comitato esecutivo dell'azienda, che rappresenta l'inizio di una ristrutturazione che dovrebbe coinvolgere l'intera società, con il rischio di ulteriori esuberi in tutte le aree operative della rete, del *customer*, commerciali e di *staff*;

tale scelta sembrerebbe avvenire in assenza di un piano industriale di riferimento e al solo fine di ridurre i costi senza affrontare le problematiche reali dell'azienda, quali i livelli d'investimento, le strategie di sviluppo della rete e dei servizi e le prospettive industriali di crescita;

i dipendenti contestano un mancato pronunciamento da parte dei vertici aziendali sul criterio adottato in merito ai predetti esuberi; lamen-

tano di non conoscerne le particolarità, i settori che verranno colpiti maggiormente e la distribuzione territoriale,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero la notizia;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno attivarsi, per quanto di propria competenza, a difesa non soltanto dell'occupazione, già drasticamente ridotta, ma anche al fine di tutelare una delle aziende strategiche e importanti per lo sviluppo e la sicurezza del Paese.

(4-00202)

(19 giugno 2008)

RISPOSTA. – L'industria delle telecomunicazioni ha giocato, negli ultimi 15 anni, un ruolo importante nella crescita della produttività e nella diffusione della tecnologia. Come infrastruttura di supporto al commercio elettronico e lo sviluppo e la diffusione di *Internet*, questa è diventata un fattore chiave per l'economia e l'evoluzione delle strutture economiche.

Telecom Italia SpA è una delle aziende *leader* del comparto delle telecomunicazioni. Offre, in Italia e all'estero, servizi di telefonia fissa, telefonia cellulare, telefonia pubblica, *Internet* e televisione via cavo.

In Italia opera nella telefonia fissa con Telecom Italia, nella telefonia mobile con la TIM, nell'accesso ad *Internet* e nella televisione via cavo con Alice.

Il gruppo Telecom Italia possiede un'importante presenza in America Latina dove TIM Brasil è tra i principali operatori del Paese.

La crisi industriale ha colpito, come noto, tutti settori incluso quello delle telecomunicazioni. La società in questione, pertanto, nell'ambito delle iniziative finalizzate a rendere coerente la struttura dei costi con la previsione dei ricavi, ha avviato un nuovo piano industriale.

Con riferimento alle ricadute occupazionali conseguenti al citato piano industriale per il triennio 2009-2011, il gruppo Telecom ha fatto presente quanto segue.

Il progetto industriale di Telecom Italia per il triennio 2009-2011 traccia un percorso selettivo di sviluppo del gruppo, proseguendo nel miglioramento della dinamica di margini e ricavi avviata nel 2008, puntando ad una severa disciplina finanziaria per ridurre significativamente il debito accumulato.

L'insieme delle attività poste in atto al fine di perseguire il citato obiettivo sono: l'offerta di nuovi servizi, le funzionalità messe a disposizione dalla banda larga, nel fisso e nel mobile, lo sviluppo dei *business* innovativi.

Italia e Brasile sono, in tale ottica, le direttrici geografiche di riferimento.

La società ha comunicato, inoltre, che per le attività non coerenti con queste cornici strategiche, verrà, comunque, avviato un processo di valorizzazione, dal quale si prevede un contributo di flusso di cassa sino a 3 miliardi di euro.

Il Piano industriale 2009-2011 di Telecom Italia, per rafforzare il posizionamento aziendale sul mercato domestico, ha tra l'altro, previsto una rivisitazione del modello organizzativo. Nel rispetto di tale determinazione, il gruppo ha creato specifiche strutture che rispondono alla nuova logica di presidio del cliente e di sviluppo delle attività d'impresa su un mercato ormai fondamentalmente saturo.

La rivisitazione, nei termini detti, della struttura aziendale, in funzione di una gestione della clientela per segmento (Consumer, Business e Top Clients) e non per prodotto, comporta la necessità di semplificazione processiva, ricomposizione delle aree di attività e dei ruoli, nonché di razionalizzazione – su criteri di eccellenza – del *front end* aziendale. Telecom Italia ha confermato, quindi, di avere un'esigenza di porre in essere tutte le iniziative organizzative e logistiche necessarie all'efficienza interna e al contenimento dei costi industriali.

In questa linea, il progetto di razionalizzazione delle sedi del «Customer Care», risponde ad una logica di efficienza organizzativa prevista dal piano industriale che, oltre a ridurre i costi complessivi, porta a concentrare le attività in nuclei operativi più numerosi permettendo di migliorare il servizio offerto al cliente.

Il progetto coinvolge 22 sedi periferiche dove attualmente operano piccoli nuclei di operatori, che saranno spostati verso sedi idonee della stessa città o di città limitrofe nell'ottica di limitare per quanto possibile il disagio dei lavoratori interessati.

Telecom Italia ha, inoltre, comunicato, di aver più volte formulato alle organizzazioni sindacali l'auspicio di affrontare e definire le questioni secondo modalità socialmente sostenibili.

Vale evidenziare, infine, che nessuna richiesta di «apertura di un tavolo» è pervenuta all'amministrazione, né dalla proprietà, né dalle organizzazioni sindacali. Il Ministero seguirà, comunque, in modo attento l'evoluzione di una vicenda delicata ed importante, rendendosi disponibile ad attivarsi su richiesta delle parti, al fine di affrontare le problematiche emerse.

Il Vice ministro dello sviluppo economico

ROMANI

(27 ottobre 2009)

BUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

AlpTransit è un ambizioso progetto svizzero di alta velocità ferroviaria in corso di realizzazione, lungo gli assi del San Gottardo e del Lotschberg. Esso ha per obiettivo la costruzione di un tratto ferroviario sotterraneo da Nord a Sud attraverso le Alpi;

la nuova ferrovia transalpina (NFTA) è uno dei più grandi progetti di costruzione a livello mondiale. Grazie a collegamenti ferroviari veloci,

comodi ed ecologici, le distanze tra il nord e il sud dell'Europa si accorceranno sia per il traffico passeggeri che per quello merci;

ciò consentirà ai convogli che vi transiteranno di raggiungere la velocità di 250 chilometri orari, riducendo il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano da quattro ore e mezza a due ore e mezza, una volta completati anche gli altri tunnel Monte Ceneri e Zimmerberg;

ormai da diversi mesi una Commissione paritetica Italia-Svizzera si sta occupando di coordinare gli interventi su entrambi i lati della frontiera; si stima che gli studi di fattibilità verranno completati entro il 2009;

l'interrogante ha presentato in data 28 novembre 2008 un'interrogazione in merito, ricevendo risposta da parte del Ministero solo il 15 aprile 2009;

nella nota ministeriale si afferma che in relazione al progetto preliminare di quadruplicamento della linea Chiasso-Monza, presentato da Rete ferroviaria italiana (RFI) al Ministero nel lontano 2003, sono ancora in corso approfondimenti volti alla risoluzione di alcune problematiche territoriali-progettuali poste dalla Regione Lombardia;

quindi dopo più di cinque anni non è stato ancora approvato neanche il progetto preliminare, con evidenti ripercussioni sul cronoprogramma dell'intera opera AlpTransit;

inoltre non risultano nemmeno risolte le problematiche territoriali-progettuali con gli enti locali interessati ed anzi l'ultimo incontro risale ormai al 9 marzo 2007 presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga più che sufficienti i cinque anni già trascorsi dalla presentazione del progetto da parte di RFI e se non consideri maturi i tempi per procedere all'approvazione del progetto preliminare e giungere rapidamente all'approvazione del progetto definitivo.

(4-01452)

(30 aprile 2009)

RISPOSTA. – In territorio svizzero sono in corso di realizzazione importanti opere di potenziamento infrastrutturale sulla direttrice del San Gottardo. In particolare, gli interventi riguardano la realizzazione del tunnel di base del San Gottardo con apertura prevista nell'anno 2019 e del Monte Ceneri con apertura nell'anno 2020.

In risposta a tali interventi, che porteranno ad un'offerta di treni merci in transito al Gottardo di oltre 250 treni al 2020, Rete ferroviaria italiana ha disegnato un quadro strategico di potenziamenti in territorio italiano, in grado di sostenere così elevati incrementi di traffico. Tale disegno strategico prevede la realizzazione di un sistema di gronde per il traffico merci, tangenziali al nodo di Milano, in modo da dedicare l'area metropolitana al solo traffico viaggiatori.

La direttrice di Como-Chiasso sarà quella chiamata a recepire i traffici provenienti dai tunnel del San Gottardo e del Monte Ceneri, supportata, seppure in misura minore, da quella di Bellinzona-Gallarate/Novara.

In coerenza con tale impostazione strategica, RFI ha individuato una serie di interventi di potenziamento infrastrutturale sugli assi Conio-Seregno, Seregno-Bergamo e Bellinzona-Laveno, con l'obiettivo di creare il citato sistema di gronde a servizio del traffico merci.

Più nel dettaglio, il complesso degli interventi in territorio italiano è costituito dalle seguenti nuove opere, tutte facenti parte del programma di opere strategiche previste dalla delibera CIPE 21 dicembre 2001 approvata con legge n. 443 del 2001 «Legge Obiettivo»: 1) quadruplicamento della linea da Chiasso a Seregno/Monza; 2) nuova linea da Seregno a Treviglio/ Bergamo, «Gronda est»; 3) potenziamento della direttrice Bellinzona-Novara, «Gronda Ovest».

Dal punto di vista programmatico, il progetto preliminare del quadruplicamento della linea da Chiasso a Seregno/Monza è stato presentato da RFI al Ministero nel 2003.

A marzo 2009, RFI ha trasmesso alla Regione Lombardia una proposta di esecuzione per fasi dell'intervento che prevede di realizzare, in prima fase, uno *shunt* sotterraneo del nodo di Seregno, da effettuare contemporaneamente al progetto della «Nuova linea Seregno-Bergamo», di cui è in corso la progettazione definitiva.

Inoltre è stato redatto e trasmesso alla Regione un approfondimento tecnico trasportistico, finalizzato al superamento delle principali prescrizioni regionali poste nella delibera di approvazione del progetto preliminare.

Il progetto è inserito in Tab. A nel Contratto di programma 2007-2011 (agg.to 2008) per la fase di progettazione e in Tab. D per la fase di realizzazione. Il costo dell'investimento, valutato dal progetto preliminare presentato nel 2003, risulta di 1.400 milioni di euro. L'attuale programmazione colloca l'attivazione dell'intervento entro il 2020.

Il progetto preliminare della nuova linea Seregno-Bergamo, presentato da RFI al Ministero nel 2003, ha avuto l'approvazione del CIPE nel dicembre 2005. RFI ha avviato nel 2008 la progettazione definitiva, che sarà completata entro il 2010.

Il progetto è inserito in Tab. A nel Contratto di programma 2007-2011 (agg.to 2008) per la fase di progettazione e in Tab. C per la fase di realizzazione. Il costo dell'investimento, valutato dal progetto preliminare presentato nel 2003, risulta di 1.000 milioni di euro. L'attuale programmazione colloca l'attivazione dell'intervento entro il 2020.

Sempre nell'ambito dei progetti connessi alla prosecuzione a sud del Gottardo, su incarico del gruppo di lavoro bilaterale Italia-Svizzera «GdL1», RFI ha completato nel 2007 lo studio di fattibilità di analisi di tre alternative di tracciato per la connessione della direttrice del Gottardo con la direttrice di Luino-Novara «Gronda Ovest». A dicembre 2008 sono stati presentati al suddetto gruppo di lavoro ministeriale anche i risultati dell'analisi multicriteria di confronto dei tre tracciati secondo una serie

di indicatori e parametri, a supporto della scelta del tracciato rispetto cui avviare le successive fasi progettuali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(29 ottobre 2009)

BUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il 29 luglio 2005 e, successivamente, il 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del sistema viabilistico pedemontano lombardo ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 190 del 2002 (e successive modificazioni ed integrazioni) e la relativa deliberazione n. 77 è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 novembre 2006. Nel progetto preliminare approvato è stato inserito il sistema tangenziale di Como, articolato in due lotti funzionali con i seguenti costi: 145.000.000 euro per il primo lotto, 400.000.000 euro per il secondo lotto;

il 19 marzo 2009, autostrada pedemontana lombarda SpA ha validato il progetto definitivo dell'infrastruttura, nel quale è stata confermata la previsione della tangenziale di Como articolata in due lotti funzionali con i seguenti costi: 222.000.000 euro per il primo lotto, 750.000.000 euro per il secondo lotto;

nel corso della redazione del progetto definitivo sono emerse alcune criticità del secondo lotto della tangenziale di Como, in relazione alla natura idrogeologica dell'intervento;

il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Castelli, nel corso della prima audizione in Senato, il 18 marzo 2009, ha affermato che le tangenziali di Como e Varese sono opere connesse alla Pedemontana e inserite nella prima delibera CIPE, ma poi ha precisato che si sarebbe proceduto con il finanziamento delle opere già progettate e pronte per essere cantierizzate;

nel corso dell'audizione dell'8 luglio 2009 l'ingegner Rognoni di Concessioni autostradali lombarde SpA (CAL) ha comunicato che il costo del secondo lotto della tangenziale di Como ammonterebbe, tenendo conto delle complicazioni idrogeologiche intervenute, 859 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se i due lotti della tangenziale di Como sono da considerare opere strettamente connesse alla Pedemontana;

nel caso in cui il secondo lotto della tangenziale di Como non fosse realizzato in tempi utili, quali ripercussioni si avrebbero sull'intera opera Pedemontana;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle modalità e dei tempi del finanziamento dell'opera;

se il finanziamento previsto per l'opera interesserà anche il secondo lotto della tangenziale di Como;

a chi vada attribuita la responsabilità del grave errore in fase di progettazione del secondo lotto della tangenziale di Como, che ha fatto sì che si ignorassero le specificità idrogeologiche del territorio lariano;

quali siano le sue considerazioni in merito.

(4-01798)

(21 luglio 2009)

RISPOSTA. – La Convenzione unica sottoscritta dalla società Concessioni autostradali lombarde SpA e dalla società Pedemontana SpA, avente ad oggetto la progettazione, la costruzione e la gestione dell'autostrada Pedemontana lombarda, all'art. 2 stabilisce che la predetta autostrada si articola nelle seguenti tratte funzionali: 1) asse trasversale principale da Cassano Magnano-A9 provincia di Varese sino alla A4 a Osio Sotto/Dalmine in provincia di Bergamo; 2) 1º lotto della tangenziale di Varese (da Gazzada-A8 a ponte di Vedano Olona); 3) 2º lotto della tangenziale di Varese (da Folla di Malnate a Valico del Gaggiolo); 4) 1º lotto della tangenziale di Como (da Villa Guardia-A9 a svincolo di Acquanegra); 5) 2º lotto della tangenziale di Como (da svincolo di Acquanegra a Tavemerio).

Pertanto, i due lotti della tangenziale di Como risultano essere parte integrante della Convenzione unica dell'autostrada Pedemontana.

Il differimento o la mancata realizzazione del 2º lotto della tangenziale di Como, peraltro, non comporta ripercussioni sulla funzionalità del tracciato principale dell'autostrada Pedemontana e su quella del 1º lotto della suddetta tangenziale in quanto risulta essere tratto funzionale indipendente rispetto alla restante parte dell'opera.

Per quanto concerne il finanziamento dell'opera, il CIPE con delibera n. 108 del 4 ottobre 2007, dopo avere preso atto che il piano finanziario allegato alla Convenzione unica «riguarda la realizzazione dell'asse autostradale e del primo lotto delle Tangenziali di Como e Varese», ha «valutato favorevolmente» lo schema di Convenzione unica tra Concessioni autostradali lombarde SpA e autostrada Pedemontana lombarda SpA.

Il Ministero, con relazione avente ad oggetto le delibere CIPE nn. 23, 24 e 27 del 2007, ha chiarito che la realizzazione dei secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese è subordinata alle successive disponibilità finanziarie da disporre con appositi provvedimenti legislativi.

Per le predette ragioni, allo stato, la realizzazione del 2º lotto della tangenziale di Como è in attesa di ricevere apposito finanziamento pubblico e, pertanto, la sua stima di costo non è ricompresa nel Piano economico e finanziario allegato alla Convenzione unica.

In merito alla progettazione del 2º lotto della tangenziale di Como si ritiene che non vi sia stato alcun errore nell'*iter* procedimentale seguito.

Si evidenzia che il progetto preliminare risulta redatto in conformità a quanto prescritto dalla normativa vigente. In particolare, l'art. 93, comma 3, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (cosiddetto codice dei contratti pubblici) prescrive che il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare

e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione; un maggiore livello di approfondimento è rimandato dal successivo comma 4 della medesima disposizione alla fase di redazione del progetto definitivo nel quale gli studi e le indagini occorrenti, quali quelli di tipo geognostico, ideologico e sismico, i rilievi e i sondaggi sono condotti fino ad un livello tale da consentire i calcoli preliminari delle strutture e degli impianti e lo sviluppo del computo metricoestimativo.

In sostanza, non vi è stato alcun errore in fase di progettazione in quanto solo a seguito dei sondaggi eseguiti, coerentemente a quanto previsto dalla normativa vigente, in sede di redazione del progetto definitivo sono emerse le criticità concernenti i profili idrogeologici dei territori interessati dall'intervento che hanno comportato l'aggiornamento delle scelte progettuali e dei relativi costi.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(28 ottobre 2009)

D'ALIA. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

il decreto legislativo n. 300, del 30 luglio del 1999, finalizzato al riordino della organizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato a seguito della delega di cui all'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59, ha operato un intervento di rilevante impatto sull'amministrazione finanziaria con l'introduzione di quattro agenzie fiscali (entrate, territorio, dogane e demanio);

il capo II, titolo V, del citato decreto legislativo ha dettato regole certe, chiare ed inequivocabili riguardo all'articolazione degli uffici, all'organizzazione ed al funzionamento delle medesime agenzie;

la configurazione delle agenzie come enti strumentali di strutture ministeriali, e la conseguente gestione «privatistica» delle stesse, non comporta l'uso indiscriminato e discrezionale della gestione delle risorse umane, rientrando le stesse nella disciplina prevista per le amministrazioni statali così come risulta dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 165 del 2001;

per particolari esigenze di servizio, le agenzie possono stipulare, previa specifica valutazione comparativa delle idoneità a ricoprire provvisoriamente l'incarico, contratti individuali di lavoro a termine con propri funzionari, con l'obbligo di avviare rapidamente le procedure concorsuali;

l'opportunità di procedere alla stipula di contratti per il conferimento di incarichi che comportino avanzamenti di carriera, secondo un consolidato orientamento della giurisprudenza del Consiglio di Stato

deve rispondere a principi e regole certe, «onde evitare disparità di trattamento tra lavoratori anche laddove il dirigente opera con gli strumenti del datore di lavoro privato, valendo un diverso principio nell'impiego privato, nel quale il datore di lavoro, quando dispone lo svolgimento di mansioni superiori e se ne avvale, dispone del proprio»;

in particolare, per quanto riguarda l'Agenzia del territorio, a quanto consta all'interrogante, si registrano anomalie procedurali nell'assegnazione di incarichi a personale direttivo e dirigente, effettuati in difformità a norme regolamentari o di legge, sulla base di accordi stipulati con il Direttore del personale e le organizzazioni sindacali rappresentative;

ugualmente arbitrari appaiono i conferimenti di posizioni organizzative al personale direttivo, con conseguenti ingiustificati avanzamenti di carriera di personale riqualificato diplomato a scapito di personale direttivo laureato, in virtù di decisioni non supportate da valutazioni di merito,

si chiede di sapere:

se risulta ai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di propria competenza, che la Direzione centrale dell'Agenzia del territorio abbia conferito eventuali incarichi, anche *ad interim,*omettendo qualsivoglia valutazione comparativa e senza tenere in debita considerazione le conseguenze in termini economici e di rendimento di tale decisione;

se corrisponda al vero che l'incarico di capo reparto di II fascia è stato attribuito *ad interim* ad un funzionario direttivo già titolare nella regione Liguria di incarico dirigenziale;

se corrisponda al vero che gli incarichi di livello dirigenziale così come le posizioni organizzative vengono attribuiti solo sulla base di accordi sindacali tra la direzione del personale e le organizzazioni sindacali, contravvenendo ai principi dettati in materia dalle norme di legge vigenti, con danno per l'erario e per l'immagine di imparzialità e trasparenza dei pubblici uffici;

in caso affermativo, cosa intendano fare per eliminare tutte le situazioni di evidente illegittimità denunciate.

(4-01087)

(4 febbraio 2009)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione, l'Agenzia delle territorio ha evidenziato di procedere al conferimento degli incarichi dirigenziali in linea con quanto previsto dalla vigente normativa in materia, dal CCNL Dirigenza area VI, dal proprio regolamento di amministrazione e sulla base di criteri che hanno costituito oggetto di concertazione sindacale.

Inoltre, nell'ambito di tali procedure, sono tenute nella debita considerazione anche le indicazioni diffuse sulla specifica materia dal Dipartimento della funzione pubblica, con la direttiva n. 10 del 19 dicembre 2007, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 25 febbraio 2008.

In particolare, l'Agenzia ha precisato che il processo di conferimento degli incarichi dalla stessa attuato è ispirato dall'obiettivo di incrociare al più alto livello possibile le caratteristiche della posizione da ricoprire con

le competenze professionali, in funzione, prioritariamente, dell'efficacia e dell'efficienza del funzionamento delle strutture, nonché della valorizzazione e della gratificazione professionale delle persone.

Nel procedimento sono, anzitutto, considerati le caratteristiche connesse alla collocazione organizzativa della posizione nella struttura dell'Agenzia, gli obiettivi da perseguire nel presidio della posizione, il contesto specifico in cui si inserisce la posizione stessa.

Fa rilevare l'Agenzia che costituiscono oggetto di valutazione le competenze possedute, quale somma delle conoscenze e capacità espresse, in termini di sapere e saper fare, derivanti anche dalle esperienze pregresse e dalle attitudini professionali individuali, i risultati conseguiti e le prestazioni rese nei precedenti incarichi, desunti dal sistema di valutazione, tenendo anche conto dei comportamenti organizzativi con riferimento, fra l'altro, agli aspetti di gestione delle risorse e alle capacità di negoziazione e costruttiva gestione delle situazioni conflittuali, anche con le organizzazioni sindacali.

I criteri sopra individuati trovano una loro concreta applicazione nell'espletamento delle procedure di interpello che, di regola, sono avviate dall'Agenzia al fine di ricoprire le posizioni dirigenziali vacanti, tramite la pubblicazione sul sito *Intranet* di appositi comunicati.

Tali procedure sono rivolte a dirigenti di seconda fascia, nonché a personale di terza area funzionale con il diploma di laurea, qualora, in mancanza di candidature dirigenziali aderenti ai profili di volta in volta richiesti, vi fosse la necessità di conferire temporaneamente un incarico provvisorio a funzionario di III area, munito del diploma di laurea, come previsto dall'art. 26, comma 2, del regolamento di amministrazione dell'Agenzia.

Nel mese di ottobre 2008, per imprescindibili esigenze, l'Agenzia ha affidato, *ad interim* e temporaneamente, l'incarico di responsabile del Settore servizi all'utenza dell'Ufficio provinciale di Roma, una delle strutture periferiche più complesse in cui è articolata l'Agenzia, al direttore di altro ufficio, dichiaratosi disponibile ed in possesso di adeguate competenze.

Tale procedura si è resa necessaria, non potendo l'Agenzia, al momento, incrementare le posizioni dirigenziali, mediante nuove procedure di selezione, a fronte dell'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'art. 74, comma 1, lettera *a)*, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che prevedono la riduzione degli uffici dirigenziali di livello generale e non generale, in misura non inferiore, rispettivamente, al 20 e al 15 per cento di quelli esistenti e per l'attuazione delle quali è in corso una revisione di tutta la struttura organizzativa.

È stato chiarito, peraltro, che per tale posizione era stata avviata, nel mese di dicembre 2007, una procedura di interpello che non aveva evidenziato candidature in possesso dei requisiti professionali richiesti, rendendo necessario garantirne il presidio e la continuità operativa con il precedente responsabile, nel frattempo assegnato ad altra sede.

L'Agenzia ha, inoltre, comunicato che, nel corso del 2009, anche alla luce dell'implementazione della riorganizzazione derivante dall'entrata in vigore delle disposizioni di cui all'art. 74, comma 1, lettera *a)*, sopra citato, verrà attivata la procedura di interpello per la copertura della posizione.

In relazione al conferimento «di posizioni organizzative al personale direttivo, con conseguenti ingiustificati avanzamenti di carriera di personale riqualificato diplomato a scapito di personale direttivo laureato, in virtù di decisioni non supportate da valutazioni di merito» come sottolineato nell'interrogazione, si evidenzia che la possibilità di conferire posizioni organizzative ed incarichi di responsabilità o professionali, non dirigenziali, è regolata dalle disposizioni contenute nel Contratto collettivo nazionale integrativo, anno 2005-2007.

In particolare, sulla base di tali disposizioni, è prevista, nell'ambito della III area funzionale, quale figura di elevata responsabilità organizzativa, la posizione di capo reparto negli uffici provinciali, nel limite del 2 per cento della dotazione organica complessiva della stessa III area funzionale, i cui criteri di conferimento e di graduazione saranno definiti previa concertazione sindacale.

Inoltre, è prevista anche l'attribuzione di incarichi di responsabilità o professionali, da attuare sempre mediante espletamento di procedure di selezione.

Tale procedure, tuttavia, non sono state ancora attivate.

L'Agenzia del territorio, pertanto, sottolinea che non sono state assegnate posizioni organizzative dalla Direzione centrale risorse umane e organizzazione, contravvenendo a principi e disposizioni normative.

Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze
CASERO

(30 ottobre 2009)

D'ALIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a seguito della decisione della Divisione navigazione delle Ferrovie dello Stato di Messina, dal 25 febbraio 2009 saranno soppresse le corse finora effettuate da una nave a quattro binari nella tratta tra Messina e Villa San Giovanni (Reggio Calabria);

i vertici nazionali dell'azienda hanno tenuto con i sindacati incontri per analizzare le rimodulazioni del Piano d'impresa a seguito della crisi industriale e della carenza di risorse economiche, valutando le ricadute sulle divisioni operative. Nell'ambito della riorganizzazione si prevede la «disabilitazione», ovvero la chiusura, di alcuni impianti;

le ricadute sul lavoro saranno gestite prevalentemente attraverso la mobilità territoriale e il ricorso al fondo di accompagnamento alla pensione. In definitiva, per Rete ferroviaria italiana (RFI), saranno ridotte le risorse per la manutenzione ordinaria della rete e, per Trenitalia, la ridu-

zione delle risorse riguarda il servizio universale di trasporto viaggiatori a lunga percorrenza, il trasporto regionale e la Divisione cargo;

per il trasporto merci, oltre alla flessione di traffico in atto, si aggiungono le difficoltà per la riduzione dei trasferimenti nel contratto di servizio pubblico, particolarmente accentuata in Sicilia. Una situazione senza precedenti con conseguenze pesanti nelle aree del Mezzogiorno. A cedere per primo si teme sia la navigazione ferroviaria nello Stretto. Infatti, tenuto conto che il settore si sostiene attraverso il traghettamento di treni passeggeri e merci, la soppressione delle corse determinerà sicuramente un calo di produzione in questi settori;

un improvviso taglio al trasporto merci su rotaia lascia intuire un conseguente aumento del trasporto su gomma anche perché questo tipo di concorrenza ha potuto abbattere le tariffe da 1,20 euro a km/camion a 0,80-0,90 grazie agli incentivi che il Governo ha concesso di contro ai tagli al settore ferroviario;

la rimodulazione degli obiettivi nel settore navigazione è in atto da tempo. Il piano di produzione 2008-2009 e le linee di tendenza 2010-2011 prevedono navi ferroviarie in esercizio «Villa», «Scilla», «Rosalia», «Sibari», «Iginia» e «Logudoro» che, dopo adeguamenti tecnici, sarà trasferita a Messina;

per quanto riguarda le condizioni attuali, la nave Sibari è stata definitivamente disarmata e rappresenta solo una fonte di costi, oltre che una nave in meno in esercizio; la nave Rosalia è ferma per lavori; l'Iginia arranca con in suoi quasi 40 anni e non si ha nessuna notizia dell'avanzamento dei lavori di adattamento della Logudoro che nel rispetto delle previsioni dovrebbe essere quasi pronta per entrare in esercizio nello Stretto;

dopo la chiusura di Civitavecchia, prevista per marzo-aprile 2009, parte dei 94 marittimi laziali saranno trasferiti a Messina e si aggiungeranno agli esuberi locali dovuti ai citati cali di produzione. L'azienda prevede nel breve tempo l'eliminazione definitiva di una nave a quattro binari con conseguenti eccessi di organico che, considerando l'indotto, si aggireranno intorno alle 250 unità. Insomma, la realtà è esattamente in antitesi con il Piano di produzione. Ma c'è di più. Il Piano prevede un investimento di 60 milioni di euro per la costruzione di una nave a quattro binari e 100 milioni di euro per la costruzione di altre due nuove navi bivalenti (ferroviario/gommato). In questo modo la metropolitana del mare può regalare ossigeno. Tuttavia, per quanto riguarda il naviglio, i sindacati non hanno notizie di gare d'appalto per le nuove navi ma, di contro, hanno la certezza della dismissione definitiva delle vecchie unità a quattro binari;

la speranza che la vicenda vada a buon fine si alterna con dati contraddittori: RFI con Ustica Lines si è aggiudicata il servizio di metropolitana del mare, ma l'aliscafo Segesta non è stato ancora sostituito dopo la collisione costata quattro vite e le 55 assunzioni e l'istituzione di un turno particolare per la stabilizzazione dei precari, sottoscritta da RFI con i sindacati e l'ex ministro Bianchi, non c'è stata;

la decisione di RFI di sopprimere, quindi, le corse finora effettuate da una nave a quattro binari nella tratta tra Messina e Villa San Giovanni, comporterà il taglio di circa 300 posti di lavoro tra dipendenti FS ed addetti delle ditte che gestiscono i servizi di pulizia e ristorazione. Tutto ciò si va ad aggiungere ad una situazione sociale già molto difficile per la città di Messina;

in questo drammatico momento di crisi economica questa scelta delle Ferrovie rappresenta un vero e proprio disagio per i lavoratori e, più in generale, per tutte le popolazioni dei nostri territori. Il disegno della società Ferrovie dello Stato costituisce un abbandono dei servizi, anche essenziali, nel meridione del Paese e, in particolare, in Calabria e Sicilia, e l'abolizione del trasporto merci su ferrovia da e per la Sicilia comporta conseguenze gravi per l'economia regionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire con urgenza, per quanto di propria competenza, presso la società Ferrovie dello Stato per bloccare la soppressione del servizio merci da e per la Sicilia;

se non intenda promuovere un confronto con le Ferrovie per garantire un impegno adeguato alle esigenze di sviluppo economico e sociale della Sicilia, per il quale risulta essenziale un moderno sistema dei trasporti su ferrovia.

(4-01167)

(19 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Va premesso che i servizi ferroviari merci da e per le isole, per la loro naturale struttura, tendenzialmente non solo risultano poco remunerativi ma non consentono neppure la copertura dei costi di esercizio e, pertanto, rientrano nel cosiddetto «servizio universale» merci per il quale sono previsti contributi pubblici; in base alla normativa comunitaria vigente, infatti, gli oneri di servizio pubblico devono essere adeguatamente compensati.

La riduzione delle risorse pubbliche disponibili per il finanziamento degli obblighi di servizio merci operata dalle leggi finanziarie per gli anni 2008 e 2009 e la contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di congiuntura economica hanno reso necessaria una riorganizzazione dei servizi ferroviari merci sulla base delle reali esigenze e dimensioni del mercato.

Tale riorganizzazione emerge soprattutto per il traffico cosiddetto «diffuso» (quello a carro singolo o a gruppi di cani), per il quale in Sicilia, come in altre realtà territoriali, la nuova struttura d'offerta prevede l'attestamento ferroviario di questo tipo di trasporti su alcune piattaforme logistiche dalle quali è possibile attuare soluzioni modali alternative di inoltro alla destinazione finale per la presa/riconsegna nelle località di origine/destinazione delle merci. Per la Sicilia – dal 4 maggio 2009 – è attiva la piattaforma di Catania (Bicocca-Acquicella). Nessuna modifica commer-

ciale/produttiva è invece attualmente prevista per i trasporti a treno completo.

In tutta Europa, peraltro, già da tempo i principali operatori ferroviari hanno avviato iniziative di razionalizzazione e concentrazione del traffico ferroviario delle merci (in particolare per il traffico diffuso), finalizzate ad efficientare il sistema e, nel contempo, ridurre i costi di gestione.

Per quanto riguarda invece il servizio di traghettamento tra Villa San Giovanni e Messina si fa presente che l'utilizzo delle navi si allinea alle richieste di traghettamento-treno che viene regolato da apposito contratto fra RFI e Trenitalia passeggeri e cargo, secondo quanto riportato nel prospetto informativo della rete (PIR) che, ai fini della commercializzazione della capacità, contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti interessati ad accedere all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tuttavia, dallo scorso maggio, con il cambio dell'orario, Trenitalia ha richiesto e contrattualizzato solo due navi nelle 24 ore, per un totale di 36 corse.

In aderenza alle richieste avanzate dal Ministero, è stata lasciata in linea la terza nave per due turni che, però, rimane ferma in approdo, pur essendo armata con l'equipaggio al completo, per mancanza di treni da traghettare.

Quest'ultima viene utilizzata, ancorché non richiesta e pagata, da Trenitalia in caso di circolazione treni estremamente perturbata.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(29 ottobre 2009)

D'ALIA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

in data 23 luglio 2009 il Ministro dello sviluppo economico ha firmato il decreto n. 108 del 2009 concernente l'adeguamento ed il miglioramento del livello di sicurezza degli ascensori preesistenti l'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 1999, ovvero antecedenti al 24 giugno 1999. Esso è entrato in vigore il 1º settembre 2009;

il decreto prevede che, in occasione della prima verifica periodica dell'impianto, a scadenze stabilite che vanno da 2 a 5 anni dall'entrata in vigore del provvedimento, a seconda della data di installazione degli impianti, si effettui una verifica straordinaria sugli ascensori ai fini di rilevare le situazioni di rischio. Responsabilità e oneri per l'esecuzione dell'analisi e della valutazione dei rischi sono a carico del proprietario o del legale rappresentante dell'impianto elevatore. Il decreto stabilisce inoltre che i conseguenti interventi di adeguamento sull'impianto dovranno essere tassativamente attuati entro 5 anni o 10 anni dalla data di esecuzione dell'analisi a seconda della natura del rischio. In caso di mancata esecuzione degli interventi di adeguamento della sicurezza l'impianto ascensore non potrà essere tenuto in esercizio;

gli obblighi previsti dalla normativa italiana, in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 30 aprile 1999, che ha recepito la direttiva 95/16/CE, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori, se adempiuti, concorrono a garantire la salvaguardia della sicurezza degli utenti e dei tecnici operanti sugli ascensori e rispondono alle prescrizioni europee in materia;

la normativa vigente, recate nel decreto del Presidente della Repubblica n. 162 del 30 aprile 1999, infatti, già prevede verifiche strutturali a distanza di due anni e controlli manutentivi a cadenza semestrale ai fini di salvaguardare la sicurezza degli utenti e dei tecnici operanti sugli ascensori. In particolare l'art. 13 dispone che il proprietario o il legale rappresentante sia tenuto ad effettuare verifiche periodiche ogni due anni ai fini di accertare se tutte le parti dalle quali dipende la sicurezza di esercizio dell'impianto sono in condizioni di efficienza, se i dispositivi di sicurezza funzionano regolarmente e se si è ottemperato alle prescrizioni eventualmente impartite in precedenti verifiche. L'art. 14 prevede verifiche straordinarie dirette ad accertare la conformità dell'ascensore in seguito a modifiche costruttive non rientranti nell'ordinaria o straordinaria manutenzione, oppure in seguito a verbale di verifica periodica con esito negativo, oppure in seguito ad un incidente di notevole importanza, anche se non seguito da un infortunio. L'art. 15 stabilisce, ai fini della conservazione dell'impianto e del suo normale funzionamento, che il proprietario o il suo legale rappresentante affidi la manutenzione di tutto il sistema dell'ascensore o del montacarichi a persona munita di certificati di abilitazione o a ditta specializzata la quale deve provvedere almeno una volta ogni 6 mesi per gli ascensori e una volta l'anno per i montacarichi;

inoltre in data 26 ottobre 2005 è stato adottato e in data 14 novembre 2005 è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 265, il decreto ministeriale concernente il miglioramento della sicurezza degli impianti di ascensore installati negli edifici civili precedentemente alla data di entrata in vigore della direttiva 95/16/CE, 25 giugno 1999, ai fini di adeguarli alle regole previste dalla norma tecnica europea UNI EN 081-80;

secondo una stima delle associazioni del settore, resa nota da Confedilizia, il costo medio degli interventi di adeguamento degli ascensori, conseguenti all'adozione del decreto n. 108 del 2009, si aggira intorno ai 15.000 euro per impianto, considerando che ci sono circa 400.000 elevatori da adeguare alle nuove norme, si raggiunge la cifra complessiva che la Confindustria stima in 6 miliardi di euro, i quali andranno a gravare sui bilanci delle famiglie,

si chiede di sapere quali siano le ragioni che hanno indotto il Ministro in indirizzo a prevedere ulteriori obblighi piuttosto che ad intensificare i controlli sul rispetto di quelli già previsti dalla normativa in essere, che, ad opinione dell'interrogante se adempiuti, sono in grado di soddisfare l'esigenza di salvaguardare la sicurezza degli utenti e dei tecnici operanti sugli ascensori secondo lo stato dell'arte, i motivi per cui siano stati introdotti ulteriori obblighi senza che nessun pronunciamento dell'Unione europea si sia espresso in tal senso e inoltre qual sia la *ratio*

che ha indotto l'Esecutivo, in un momento di così profonda difficoltà economica delle famiglie, alle prese con una già pesante crisi, a gravare ulteriormente le stesse obbligandole ad affrontare, in tempi contingentati, un ingente esborso di denaro.

(4-01946)

(16 settembre 2009)

RISPOSTA. – Il dibattito sulla sicurezza degli ascensori è una problematica che risale all'epoca dell'emanazione della direttiva 95716/CE del 29 giugno 1995, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori.

Conseguentemente, venne emanato il decreto del Presidente della Repubblica n. 162 della 1999 del 30 aprile 1999, recante norme attuative, dal quale restavano, però, esclusi tutti gli impianti preesistenti (circa 700.000, su un totale di 870.000), con anzianità media di qualche decennio.

Va evidenziato che la Commissione europea, con raccomandazione 95/216/CE dell'8 giugno 1995, sul miglioramento della sicurezza degli ascensori esistenti, aveva sottolineato, tuttavia, la necessità che anche gli impianti preesistenti venissero posti in regola, nel sostanziale e fondamentale rispetto del principio della sicurezza dei cittadini, da parte degli Stati membri.

Detta raccomandazione, pur non essendo formalmente vincolante, non risultava però priva di effetti giuridici, come da pronunce della Corte europea di giustizia in ordine al carattere rivestito da tali atti.

Sostanzialmente, i due atti comunitari citati (direttiva 95/16/CE del 29 giugno 1995 e raccomandazione 95/216/CE dell'8 giugno 1995), pressoché coevi e complementari, si occupavano l'uno di dettare regole per le nuove immissioni sul mercato delle macchine in questione, l'altro di migliorare la sicurezza di quelle preesistenti, nel comune intento di garantire il bene primario della sicurezza dei cittadini, intento che poteva risultare vanificato dalla mancata adozione, da parte degli Stati membri, di interventi in ottemperanza alla raccomandazione medesima.

Nello specifico, la Commissione europea, nel richiamare il compito di garantire sul territorio la sicurezza delle persone e considerando che non esistono in tutti gli Stati membri dispositivi adeguati a garantire la sicurezza degli ascensori, raccomandò agli stessi di effettuare una ricognizione della situazione del parco ascensori esistente sui rispettivi territori, per decidere quali misure adottare al fine di promuovere il miglioramento in ordine alla sicurezza degli stessi, nell'ottica di una tendenziale convergenza dei livelli di affidabilità degli impianti già in servizio con quelli di futura immissione nel mercato, conformi alla direttiva emanata.

A tal fine, la Commissione segnalò, come prioritario, l'adeguamento ad una serie di requisiti che, per effetto della legislazione vigente in Italia, erano peraltro in buona parte già soddisfatti dagli ascensori in servizio.

A supporto dell'analisi, volta ad individuare e definire gli interventi da effettuare sugli impianti preesistenti, è stata elaborata, a livello europeo

e con la partecipazione di tutte le parti interessate, la norma EN 81-80 recante: «Regole per il miglioramento della sicurezza degli ascensori per passeggeri e degli ascensori per merci esistenti», che l'UNI ha recepito in versione italiana nel 2004 e che è stata recentemente sostituita dalla norma UNI EN 81-80: 2009.

Tale modifica concerne l'appendice nazionale ed è stata sottoposta a regolare inchiesta pubblica con possibilità di partecipazione di tutti gli interessati.

La norma EN 81-80 del 2004, pur non essendo a sua volta cogente, ha fissato dei limiti, al di sotto dei quali non bisogna scendere per avere un prodotto sicuro.

Nel rispetto dell'indirizzo comunitario, il Ministro delle attività produttive, adottò il decreto 26 ottobre 2005, poi, di fatto, rimasto privo di attuazione nella successiva Legislatura.

Coerentemente con l'obiettivo a suo tempo posto, il Ministero dello sviluppo economico ha ritenuto, tuttavia, imprescindibile riaffermare la necessità del rispetto di tale principio della sicurezza dei cittadini, sottoscrivendo il nuovo decreto 23 luglio 2009 che delinea, di fatto, uno specifico «piano» per il settore.

Sebbene vi sia stata l'opposizione di un'importante associazione di categoria all'adozione del decreto, che tuttavia va attribuita a qualche equivoco interpretativo e ad una presumibile disinformazione di carattere tecnico.

Il Governo, comunque, non può tener conto unicamente della posizione espressa dalla predetta associazione – peraltro non coincidente con quella di gran parte degli operatori del settore – nell'analisi di impatto di un provvedimento che, pur tenendo nella debita considerazione i diversi interessi dei cittadini, da un lato, e degli operatori, dall'altro, deve privilegiare, in ogni caso, il preminente interesse pubblico ad innalzare i livelli di tutela relativi alla sicurezza delle persone.

Per quanto attiene, inoltre, a quanto riportato dall'interrogante, in ordine al fatto che il precedente analogo provvedimento, citato decreto del 26 ottobre 2005, sia stato impugnato da associazioni imprenditoriali innanzi al TAR del Lazio, occorre precisare che, benché impugnato, esso non fu oggetto di alcuna censura; tanto che l'ordinanza n. 367/2006, adottata dal TAR in data 9 febbraio 2006 ha, anzi, respinto la domanda incidentale di sospensione del provvedimento impugnato.

Per quanto riguarda, infine, la stima dei presunti costi, conseguenti all'attuazione del decreto, questa sarà possibile ed attendibile solo dopo che l'avvio delle verifiche avrà consentito di constatare il reale stato di sicurezza di un numero significativo degli impianti più vecchi, nonché l'entità degli interventi, effettivamente necessari, da realizzare sugli stessi.

Occorre, ancora, considerare che, il costo delle ipotetiche opere per la messa in sicurezza degli ascensori, ove, a rischio, nel caso di impianti condominiali, verrà ripartito fra una pluralità di utenze, attestandosi, quindi, su quote unitarie sicuramente accettabili.

L'assunto relativo ad una presunta pesante onerosità degli effetti indotti, dal decreto adottato appare, quindi, destituito di fondamento.

In ogni caso, tale decreto intende costituire un «atto dovuto» in relazione sia alla raccomandazione della Commissione, sia alla responsabilità sulla sicurezza che compete al Governo.

Peraltro, il decreto è stato adottato non solo in conformità alle numerose decisioni della magistratura, ma anche al fine di assicurare la continuità del servizio, indispensabile per l'utenza (soprattutto per anziani e disabili) considerato che, nel caso di verifiche di impianti a rischio, gli organismi preposti sarebbero tenuti a disporre il blocco degli stessi.

Il Ministero, quindi, nella sua funzione di vigilanza, al fine di evitare eventuale comportamenti distorsivi o speculativi verificherà la corretta attuazione del decreto stesso.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

SAGLIA

(22 ottobre 2009)

DONAGGIO, NEROZZI. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

la produzione industriale italiana, secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica, a dicembre ha segnato un calo tendenziale del 12,2 per cento che si amplia al 14,3 per cento, se il dato viene corretto per i giorni lavorativi: a quanto risulta agli interroganti, si tratta del dato peggiore da gennaio del 1991;

su base mensile la riduzione è pari al 2,5 per cento, l'intero 2008 ha chiuso con un calo della produzione pari al 4,3 per cento rispetto al 2007, mentre il crollo dei consumi elettrici del mese di febbraio del 2009 (come testimonia la riduzione pari all'8,9 per cento) conferma le preoccupazioni per un ulteriore peggioramento nel 2009;

la crisi ha investito in pieno anche la chimica italiana, la recessione in atto sta colpendo la domanda di beni durevoli di investimento e non è escluso che nei prossimi mesi possa raggiungere anche settori di più largo consumo;

solo nel settore chimico e manifatturiero la cassa integrazione ha travolto pressoché tutte le aree produttive: nel mese di febbraio del 2009 è aumentata del 763,46 per cento (dati dell'Istituto nazionale di previdenza sociale) rispetto allo stesso periodo del 2008;

la produzione industriale nell'ultimo trimestre (rispetto a settembre 2008) ha fatto registrare il tracollo della gomma (con una riduzione del 28,8 per cento), delle produzioni di base della chimica (con un decremento del 20,7 per cento), del vetro (con una riduzione pari al 18,2 per cento), della ceramica (con un decremento dell'11 per cento);

stanno andando a picco, infine, le esportazioni dei prodotti chimici (con una riduzione pari al 40,9 per cento), effetto della crisi globale della quale la produzione della chimica italiana ha avvertito – prima di altre – il

calo internazionale dei consumi. Se a ciò si aggiunge la scarsa competitività del sistema produttivo italiano, entrato in recessione prima di altri Paesi europei, la crisi del settore è non solo del tutto evidente ma anche profondamente preoccupante;

incombono inoltre le pessime previsioni di crescita della produzione per il 2009, che potrebbe chiudere con una riduzione del 4,5 per cento: la chimica di base passerebbe da un 3,6 per cento a zero; plastiche e resine, dal 2,1 per cento ad un decremento pari all'1 per cento; le fibre chimiche, ad una riduzione dell'11 per cento; fertilizzanti, ad un decremento del 3,5 per cento; vernici, ad una riduzione pari allo 0,5 per cento; una situazione meno drammatica invece si profilerebbe per quella parte della chimica che si rivolge a beni non durevoli: materie prime e intermedie per l'industria cosmetica, detersivi, additivi per l'industria alimentare;

nonostante questo quadro, alcune produzioni hanno «retto», pur in un quadro così difficile, in quanto particolarmente richieste dal mercato: il politene (plastica per tubi di irrigazione); gli elastomeri (gomme) il cui petrolchimico di Ravenna è il numero uno in Europa; gli stirenici (paraurti per auto, plastiche per *air bag*, plastiche antiurto) di cui il solo stabilimento di «Polimeri Europa» (gruppo Eni) di Mantova produce oltre un milione di tonnellate all'anno;

i riflessi di questa situazione sul lavoro sono preoccupanti, la Filcem-Cgil stima in oltre 20.000 gli addetti del settore a rischio (il 14 per cento della forza lavoro totale) tra cassa integrazione ordinaria, straordinaria, mobilità; circa 1.000 sarebbero le mancate conferme di lavoratrici e lavoratori a tempo determinato, oltre a migliaia di addetti «sospesi» tra proroga e cassa integrazione in deroga delle aziende in appalto, prevalentemente concentrati nella manutenzione, nella logistica, nei servizi;

l'industria chimica italiana rischia pertanto di ridursi ai minimi termini: pesa infatti la lenta ma progressiva fuoriuscita dalla chimica del gruppo Eni e della sua società «Polimeri Europa», nonostante il recente e positivo accordo raggiunto tra Safi (Sartor), la multinazionale inglese Ineos, ed Eni per il rilancio del ciclo del cloro a Porto Marghera (Venezia), Ravenna e Porto Torres e per la sostituzione delle celle a mercurio con quelle a membrana che renderanno la chimica sempre più competitiva ed ecocompatibile;

a tale situazione si aggiunge il fatto che la società Montefibre ha reso note ulteriori difficoltà legate al permanere della crisi produttiva delle fibre sintetiche artificiali che può compromettere l'attuazione dell'accordo dell'agosto 2008 sulla realizzazione dell'innovativa fibra al carbonio;

conseguenze nefaste sono poi probabili nel polo di Priolo-Siracusa (2.000 le unità in pericolo), mentre prosegue la stato di crisi dell'Eurallumina di Portovesme (Sulcis) (Calabria-Iglesias) che fermerà gli impianti per un anno, dalla metà di marzo 2009, con conseguente cassa integrazione straordinaria per 450 lavoratori (oltre 700 se si comprende l'indotto). Pressoché al collasso è la Caffaro di Torviscosa (Udine) e di Brescia (circa 400 i dipendenti coinvolti) per la quale è stato nominato il commissario liquidatore;

chimica e petrolchimica scontano l'effetto della crisi mondiale prima di altri settori, perché rappresentano l'anello della catena delle materie prime necessarie alla trasformazione dei prodotti per il comparto manifatturiero (tessile, gomma-plastica, auto, vetro, concia, ceramica) che, a sua volta, risente direttamente della crisi;

l'Italia deve tornare a un serio impegno nel settore della chimica, in assenza del quale sarà inevitabile la deindustrializzazione con gravissime conseguenze sull'occupazione, sull'economia industriale, sulla bilancia commerciale dei pagamenti;

a giudizio degli interroganti non è più sufficiente sostenere a parole che la «chimica è strategica», è necessario passare ai fatti, la chimica è sempre stata *leader* e motore del «Made in Italy» perché alle spalle degli stilisti o del *design* industriale ci sono quasi sempre state le ricerche e l'innovazione in campo chimico;

sono infine gravi sia il ritardo nella rivisitazione dei processi produttivi in chiave di sostenibilità ambientale, che la lentezza del sistema amministrativo e istituzionale che costringono i territori a sopportare pesanti impatti ambientali;

il 9 luglio 2008 il Ministro dello sviluppo economico ha promesso che sarebbe stato convocato entro settembre un tavolo negoziale sulla chimica, ma ad oggi ancora non se ne sa nulla;

ad opinione degli interroganti occorre fare presto e bene perché il settore ha urgente bisogno di essere considerevolmente rilanciato attraverso investimenti per le infrastrutture, sapere, brevetti, bonifiche, innovazione e ricerca, per restituire dignità alla chimica e quel ruolo da protagonista che le compete nello sviluppo economico e sociale del Paese,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, alla luce dei fatti esposti in premessa, non ritenga opportuno:

convocare con estrema urgenza un tavolo generale di confronto per il rilancio della chimica italiana, che parta dal monitoraggio della situazione relativa a tutti gli accordi di programma esistenti nei siti;

attivarsi affinché una quota significativa degli enormi dividendi che il Ministero dell'economia e delle finanze ricava dall'Eni sia destinata al settore per nuovi investimenti nelle produzioni e nelle eccellenze di mercato (politene, elastomeri, stirenici);

predisporre un impegno massiccio di investimenti in ricerca scientifica, formazione, innovazione, anche estendendo il programma per l'innovazione del progetto «Industria 2015»;

predisporre misure fiscali di vantaggio – soprattutto nel Mezzogiorno e per un periodo limitato di tempo – a favore delle piccole e medie imprese (il 92 per cento del tessuto produttivo della chimica secondaria);

attivarsi in sede europea affinché si adottino interventi legislativi a sostegno di imprese e di poli chimici che rispettino le norme ambientali, evitando delocalizzazioni e trasferimenti in Paesi meno rigorosi nella regolamentazione ambientale e favorendo forme di agevolazione fiscale mirate alle imprese che hanno deciso di insediarsi in Italia;

incentivare fusioni e accorpamenti per favorire la crescita dimensionale delle piccole imprese per accrescerne la massa critica e la competitività anche utilizzando le risorse provenienti dai cosiddetti «Tremonti bond» e dalla Cassa depositi e prestiti;

ridurre il differenziale del costo dell'energia con gli altri Paesi concorrenti anche per mezzo della convocazione, come peraltro più volte annunciato dal Governo, della Conferenza nazionale sull'energia;

semplificare le procedure burocratiche autorizzative per facilitare investimenti e attrazione di capitali esteri, attraverso una riforma della pubblica amministrazione affinché sia più vicina a cittadini e imprese;

sviluppare le nuove tecnologie ambientali per bonificare e recuperare i siti ad una chimica «più verde» e attenta alla qualità della vita nei territori.

(4-01676)

(28 maggio 2009)

RISPOSTA. – L'industria chimica, per un Paese come l'Italia, rappresenta anche oggi il motore di uno sviluppo economico sano e duraturo. Per superare il momento di crisi economica mondiale, senza pregiudicare la possibilità di competere quando l'attuale congiuntura sarà terminata, è essenziale che le imprese attuino strategie di medio periodo, evitando un ridimensionamento dell'apparato produttivo nazionale.

A tal fine il Governo è impegnato a porre in essere le azioni ritenute necessarie per il rilancio dell'economia del Paese e ha fornito, tenendo conto dei vincoli di bilancio, un sostegno mirato al settore in questione.

Il Ministero ha istituito, preliminarmente, un «tavolo nazionale per la chimica» allo scopo di individuare i temi da affrontare per il miglioramento del comparto.

Le decisioni concordate sinteticamente possono così riassumersi: a) attivare tavoli territoriali per accelerare l'attuazione degli accordi di programma, già in essere, in particolare Priolo, Sardegna e Porto Marghera; b) varare nuovi accordi alcuni dei quali già in via di definizione; c) definire con l'ENI, a seguito dell'incontro tenuto in data 21 maggio 2009, l'agenda sulla chimica e sui siti di maggiore interesse; d) sottoporre alla Conferenza Stato-Regioni il decreto per l'individuazione dei 26 siti prioritari nel piano nazionale di bonifica e reindustrializzazione, trasmettendo, altresì, al CIPE, i progetti immediatamente cantierabili; e) aumentare le risorse del bando «Nuove tecnologie del Made in Italy» con fondi europei PON e FAS, per finanziare l'innovazione tecnologica del settore chimico; f) accelerare l'adeguamento ambientale delle imprese chimiche al regolamento europeo REACH, con l'apertura di un apposito sportello; g) istituire un gruppo di lavoro per monitorare il recepimento delle disposizioni comunitarie finalizzate alla semplificazione delle procedure amministrative; h) varare interventi per ridurre il costo dell'energia per le imprese chimiche.

Il Ministero sta operando, di conseguenza, con iniziative tese al rilancio del settore. Tali proposte sono relative:

1) all'innovazione e ricerca. I progetti di innovazione industriale, previste all'art. 1, comma 842, della legge n. 296 del 2006 sono orientati ad aree tecnologiche considerate strategiche. Tali aree, direttamente individuate dal legislatore, sono: efficienza energetica, mobilità sostenibile, *made in Italy*, tecnologie della vita e beni e attività culturali. A queste si aggiungeranno ulteriori tre aree: ICT Information and comunication technology, industria aerospaziale e tecnologie per l'ambiente;

2) alla semplificazione normativa. Sono in fase di ultimazione i testi già predisposti dei regolamenti relativi a «impresa in un giorno» e «agenzia delle imprese» di cui all'articolo 38 della legge 6 agosto 2008, n. 13;

3) alla bonifica e recupero dei siti. Per tali interventi previsti, all'art. 252-*bis* del cosiddetto Codice ambientale, si è conclusa la fase istruttoria. Ad oggi è in fase di definizione l'*iter* per l'accesso ai fondi, attualmente convogliati nel fondo strategico per il Paese a sostegno dell'economia reale istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;

4) al contenimento del prezzo dell'energia. Il Ministero è attivamente impegnato, sia con iniziative a livello comunitario che con misure di carattere nazionale, nella riduzione di detto svantaggio competitivo.

Al fine di diversificare la composizione del paniere di combustibili utilizzato e di ridurre i costi di produzione di elettricità, il Ministero ha inserito come priorità il rilancio del nucleare nel nostro Paese; ciò certamente concorrerebbe all'abbassamento dei costi di approvvigionamento, in particolare per le imprese energivore come le imprese chimiche, caratterizzate da un profilo di consumo adatto a forniture di lungo periodo.

Si evidenzia, altresì, che al fine di ottenere effetti a breve termine, in attesa dell'operatività del nucleare, con l'art. 32 del disegno di legge AS 1195 è previsto lo sviluppo di infrastrutture di interconnessione con l'estero (interconnector) con il coinvolgimento dei clienti finali energivori.

La finalità di tale norma è dichiaratamente quella di consentire ai grandi consumatori, anche in forma di consorzi, di adeguare i costi di approvvigionamento di energia elettrica a quelli dei *competitors* stranieri.

Ulteriori misure, approntate dal Governo per il superamento dell'attuale fase di criticità delle imprese, sono di natura fiscale. Tra queste si menzionano:

a) l'articolo 1, commi da 284, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), che ha istituito una misura fiscale di vantaggio in favore delle imprese per lo svolgimento di attività di ricerca industriale e sviluppo pre-competitivo, a decorrere dal periodo di imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2006 e fino alla chiusura del periodo d'imposta in corso alla data del 31 dicembre 2009.

L'intervento di sostegno si sostanzia in un contributo, concesso nella forma di credito d'imposta, pari al 10 per cento dei costi sostenuti elevato

al 15 per cento, qualora i costi siano riferiti a contratti stipulati con università ed enti pubblici di ricerca (comma 280).

b) la possibilità, prevista all'art. 1, comma 271, della legge finanziaria per il 2007, per le PMI che effettuano l'acquisizione di beni strumentali nuovi, di cui al comma 273, destinati a strutture produttive, ubicate nelle aree delle regioni Calabria, Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata, Sardegna, Abruzzo e Molise, di usufruire di un credito d'imposta a decorrere dal periodo di imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2006 e fino alla chiusura del periodo di imposta in corso alla data del 31 dicembre 2013.

c) si aggiunge, inoltre, che l'art. 4 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, al fine di incentivare l'aggregazione tra imprese, realizzate attraverso fusione o scissione effettuate nell'anno 2009, ha introdotto un'agevolazione consistente nel riconoscimento fiscale gratuito, per un ammontare complessivo non eccedente l'importo di 5 milioni di euro, del disavanzo da con cambio che emerge da operazioni di fusione e di scissione, nonché del maggior valore iscritto dalla società conferita nell'ipotesi di conferimento di azienda.

Tra le misure di natura finanziaria, adottate dal Governo, a sostegno delle piccole e medie imprese, si segnala quanto segue.

1) I cosiddetti «Tremonti Bond». L'art. 12 del decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, nell'intento di garantire un adeguato flusso di finanziamenti all'economia, ha attribuito al Ministero dell'economia e delle finanze la facoltà di sottoscrivere, fino al dicembre 2009, strumenti finanziari emessi da banche o capogruppo bancarie italiane quotate, computabili nel patrimonio di vigilanza.

2) Le risorse provenienti dalla Cassa depositi e prestiti SpA. Con la disposizione normativa di cui all'art. 22 del decreto-legge n. 185 del 2008 è stata introdotta la possibilità per la Cassa depositi e prestiti SpA di utilizzare la raccolta del risparmio postale per finanziare operazioni di interesse pubblico, previste dallo statuto sociale, a beneficio dello Stato, delle Regioni, degli enti locali, degli enti pubblici e degli organismi di diritto pubblico, ovvero operazioni di interesse pubblico promosse dai medesimi soggetti, tenuto conto della loro sostenibilità economico-finanziaria e della valutazione del merito creditizio e per le quali il Ministero dell'economia ne abbia definito, con decreto, i criteri generali per l'individuazione.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

SAGLIA

(27 ottobre 2009)

FONTANA. – *Ai Ministri degli affari esteri e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che il decreto ministeriale n. 354 del 10 agosto 1998, recante «Costituzione di ambiti disciplinari per aggregazione di classi di concorso finalizzata allo snellimento delle procedure concorsuali ed altre procedure connesse», al fine di assicurare una più ampia mobilità professionale al personale nell'ambito del settore individuato e garantire maggiore snellezza ed economicità delle procedure stesse, ha aggregato classi di concorso in un unico ambito disciplinare sia per la mobilità professionale in senso orizzontale che verticale, tra cui l'ambito disciplinare AD 4 (per aggregazione di classi di concorso prevalentemente in senso verticale) con l'aggregazione delle classi 43/A e 50/A e l'ambito disciplinare AD 9 (per aggregazione di classi di concorso prevalentemente in senso orizzontale) con l'aggregazione delle classi 43/A, 50/A, 51/A, 52/A;

risulta all'interrogante che:

nell'anno 1997, il professor Giovanni Falcetta, residente a Crema, trovandosi nella classe di concorso 43/A (materie letterarie nella scuola media inferiore) e avendo già svolto oltre 20 anni di servizio di ruolo, superò la prova concorsuale presso il Ministero degli affari esteri per lettori da destinare alle università straniere (codice funzione 034, area francese);

nell'anno scolastico 1998-1999, avvalendosi delle possibilità previste dal citato decreto, il professor Falcetta chiese ed ottenne il passaggio di ruolo automatico dalla classe di concorso 43/A alla classe di concorso 50/A (materie letterarie nel biennio delle scuole medie superiori);

nel luglio 1999 il professor Falcetta venne nominato dal Ministero degli affari esteri lettore a Tirana (Albania), dove prese servizio nel mese di dicembre 1999, lavorando per tre anni all'Università di Tirana e per i successivi 4 anni all'Università di Pola (Croazia);

in base al decreto interministeriale n. 267/5235 del 19 novembre 2001, nell'anno 2002 il professor Falcetta superò presso il Ministero degli affari esteri la prova selettiva, di area francese, per insegnare materie letterarie nelle scuole medie inferiori italiane all'estero (cod. SCC 003) conseguendo un punteggio pari a 78/80 che, sommati a 10 punti di titoli culturali e a 20 punti di titoli di servizio (più di 20 anni di insegnamento), davano un totale di 108 punti collocandolo così al 5º posto nella graduatoria su circa 400 candidati vincitori. Sempre nell'anno 2002 il professor Falcetta superò la prova selettiva di area francese per lettore di lingua e letteratura italiana nelle università straniere (cod. LET 034), con un punteggio di 68/80 che, sommati a 10 punti di titoli culturali e a 20 punti di titoli di servizio (più di 20 anni di insegnamento), davano un punteggio complessivo di 98 punti collocandolo così al 149º posto nella graduatoria su circa 500 candidati vincitori;

successivamente, con decreto ministeriale n. 5593 del 17 ottobre 2007 di approvazione delle graduatorie permanenti finalizzate alla mobilità professionale del personale docente della scuola verso le istituzioni scolastiche ed universitarie all'estero, il Ministero degli affari esteri ha escluso il professor Falcetta dalla graduatoria di cui al codice SCC 003

e ha rettificato il punteggio relativo alla graduatoria LET 034 decurtando i 20 punti per titoli di servizio precedentemente attribuiti, con la motivazione che al momento delle prove selettive il professor Falcetta si trovava nella classe di concorso 50/A e non più nella classe di concorso 43/A e, pertanto, non era in possesso dell'anno di effettivo servizio di ruolo dopo l'anno di prova nella classe di concorso per cui aveva chiesto di partecipare alla prova;

ciò a giudizio dell'interrogante risulta essere in contrasto con la *ratio* e le disposizioni previste dal citato decreto ministeriale n. 354 del 1998, che costituisce ambiti disciplinari per classi di concorso equivalenti ed omogenee,

si chiede di sapere quali interventi immediati ed urgenti i Ministri in indirizzo intendano assumere al fine di garantire al più presto la corretta applicazione del decreto ministeriale n. 354 del 1998 e assicurare così al professor Giovanni Falcetta il reinserimento con punteggio pieno nelle graduatorie di cui al codice SCC 003 e LET 034.

(4-01901)

(25 agosto 2009)

RISPOSTA. – Il professor Falcetta chiede di essere inserito nella graduatoria di cui alla classe di concorso A/043. Ma a quella classe non appartiene più da quando ha ottenuto il passaggio di ruolo nella classe di concorso A/050. Va infatti ricordato che l'istituzione degli ambiti disciplinari di cui al decreto ministeriale n. 354 del 1998 è stata prevista solo per aggregare, nelle procedure dei concorsi ordinari, le classi di concorso che necessitano del possesso della stessa abilitazione, ma ha mantenuto differenziate le graduatorie. Anche le classi stipendiali restano diverse, inferiori per i docenti del primo grado, superiori per i docenti del secondo grado.

Il professor Falcetta chiede inoltre di essere inserito nella graduatoria dei lettori presso le università straniere con il punteggio degli anni di servizio relativi alla classe di concorso precedente. Ma la procedura per la destinazione all'estero è regolamentata da norme contrattuali le quali prevedono che siano considerati, ai fini dei titoli da valutare, solo gli anni di servizio prestati nella classe di concorso di appartenenza, né è prevista alcuna eccezione. Pertanto al professor Falcetta, inserito nella graduatoria di area linguistica francese per i lettorati presso le università straniere, sono stati computati solo gli anni di servizio prestati nella scuola secondaria di secondo grado. Su tale identica questione giova ricordare che il docente ha proposto ricorso al Tribunale civile di Roma Sezione lavoro, ricorso che è stato respinto nel giudizio di primo grado.

Del resto, anche se fossero stati computati a suo favore gli anni di servizio prestati nella classe di concorso A/043 e se si fosse quindi collocato nella graduatoria al posto 149 con 98 punti invece che al posto 449 con 78 punti, il professor Falcetta non sarebbe comunque stato nominato. L'ultimo candidato prescelto e destinato all'estero nell'area linguistica

francese per l'anno scolastico in corso, nei lettorati presso le università straniere, è infatti posizionato al posto 114 con 100 punti.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

MANTICA

(20 ottobre 2009)

GENTILE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la pubblica amministrazione e l'innovazione e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

il dottor Mario Campanella, giornalista professionista, è stato addetto stampa dell'Azienda sanitaria provinciale (Asp) di Cosenza dal febbraio del 2000 al 30 giugno del 2005;

l'art. 1, comma 519, della legge n. 296 del 2006 prevede la stabilizzazione del rapporto di lavoro per quanti abbiano maturato un'esperienza a tempo determinato per almeno tre anni a decorrere dal 1º gennaio 2007;

il dottor Campanella ha chiesto all'Asp di Cosenza, nell'aprile 2008, l'applicazione della citata norma iniziando un contenzioso legale;

i posti in pianta organica per capo ufficio stampa e addetto stampa dell'Asp sono vacanti e confermano il diritto soggettivo del dottor Campanella alla stabilizzazione;

l'Asp ha partecipato alla conciliazione, nominando un legale esterno, a fronte degli 11 avvocati che costituiscono il suo ufficio legale;

con verbale n. 50 del 2009 l'Istituto nazionale previdenza giornalisti italiani (Inpgi) ha accertato la «natura subordinata» del rapporto di lavoro tra il dottor Campanella e l'Asp intimando a quest'ultima il pagamento dei contributi previdenziali non prescritti;

la Corte dei conti ha condannato alcuni ex amministratori per gli incarichi dati a Campanella, che avrebbero «dissimulato una vera e propria subordinazione in violazione delle norme che regolano l'accesso alla pubblica amministrazione»;

per come enunciato dal parere *pro veritate* prodotto dal dottor Campanella e redatto dal professor Vincenzo Ferrari, ordinario di diritto del lavoro all'Università degli studi della Calabria e giuslavorista tra i più apprezzati d'Italia, tale sentenza non solo non costituisce motivo ostativo alla stabilizzazione, ma la rafforza laddove prefigura il rapporto subordinato poi accertato dall'Inpgi;

il dottor Mario Campanella è notoriamente impegnato in politica con il Popolo della Libertà, in maniera del tutto gratuita e liberale, nel rispetto dei principi libertari sanciti dalla Costituzione;

il direttore generale dell'Asp di Cosenza, dottor Franco Petramala, ha addirittura costituito un movimento politico denominato «Autonomia e Diritti» che ha sostenuto, nelle scorse elezioni provinciali di Cosenza, il candidato del centro-sinistra;

per quanto risulta all'interrogante, sono state effettuate stabilizzazioni a soggetti privi di ogni requisito, in aperta violazione alla legge n. 296 del 2006 ed alla legge n. 244 del 2007,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga, per quanto di propria competenza, di intervenire per assicurare al dottor Mario Campanella il soddisfacimento dei suoi diritti, a giudizio dell'interrogante frustrati da evidenti e incostituzionali motivi di discriminazione politica;

se non ritenga di acquisire la documentazione completa di tutte le stabilizzazioni operate dall'Asp di Cosenza.

(4-01843)

(28 luglio 2009)

RISPOSTA. – In merito all'atto di sindacato ispettivo concernente la mancata stabilizzazione del dottor Mario Campanella presso l'Azienda sanitaria provinciale (ASP) di Cosenza, si rappresenta, previa istruttoria dell'Ispettorato della funzione pubblica presso la predetta Azienda sanitaria, quanto segue.

Con deliberazione n. 52 del 31 gennaio 2000, l'ex Azienda sanitaria n. 4 di Cosenza stipulava con il dottor Campanella, ai sensi degli articoli 2229 e seguenti del codice civile, un contratto annuale di collaborazione libero professionale per il servizio stampa, stabilendo all'articolo 5 del predetto contratto, la corresponsione del compenso fissato dietro presentazione di regolare fattura. Con successive deliberazioni dell'ex Azienda sanitaria n. 4 (n. 403 del 21 marzo 2001; n. 33 del 10 gennaio 2002; n. 304 del 9 maggio 2003 e n. 763 del 23 giugno 2004), come evidenziato dal Direttore generale dell'ASP di Cosenza, il predetto contratto, come previsto dall'articolo 4, veniva prorogato di anno in anno fino al 30 giugno 2005.

Con l'atto di sindacato ispettivo si lamenta la circostanza che, nell'ambito dei processi di stabilizzazione del personale avviati dall'ASP di Cosenza, in attuazione dell'articolo 1, commi 519 e seguenti, della legge n. 296 del 2006 e dell'articolo 3, commi 94 e seguenti, della legge n. 244 del 2007, si sarebbe verificata una grave lesione del diritto del dottor Campanella ad ottenere la stabilizzazione del rapporto di lavoro sopra descritto.

Ciò premesso in merito ai presupposti di fatto e di diritto connessi alla vicenda in esame, occorre, in primo luogo, rilevare che, come sembra evincersi dalla lettura formale del relativo contratto di collaborazione libero-professionale, il rapporto di lavoro intercorso tra la predetta Azienda sanitaria ed il dottor Mario Campanella non pare potersi qualificare avente natura subordinata. Al riguardo, non può, infatti, sottacersi che il *nomen iuris* del contratto, le modalità di svolgimento della prestazione lavorativa e quelle di erogazione del relativo corrispettivo costituiscono, almeno sotto il profilo formale, indici sintomatici della natura autonoma, e non già subordinata, del rapporto di lavoro in questione. Ne deriva, pertanto,

che, tenuto conto di quanto previsto dalle suddette disposizioni in materia di stabilizzazione del personale delle pubbliche amministrazioni e sulla base dell'interpretazione contenuta nella circolare n. 5 del 2008 (Linee di indirizzo in merito all'interpretazione delle norme sulla stabilizzazione) del Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, professor Luigi Nicolais, non sembrano esservi i presupposti giuridici per dar corso alla stabilizzazione del rapporto di lavoro del dottor Campanella, risultando sul punto corretta la determinazione dell'ASP di Cosenza.

Al riguardo, merita, peraltro, di essere evidenziato che né l'accertamento dall'Inpgi circa la natura subordinata del rapporto di lavoro tra l'ASP di Cosenza ed il dottor Campanella, né la statuizione, *incidenter tantum*, della Corte dei conti (Sezione III Centrale d'appello n. 381/08), secondo cui «con il conferimento dell'incarico al Campanella, in apparenza di carattere libero-professionale, si è dissimulato un rapporto di lavoro subordinato», costituiscono valutazioni idonee a giustificare l'avvio di un procedimento amministrativo finalizzato alla stabilizzazione del dottor Campanella.

Infatti, in assenza dì un accertamento del giudice del lavoro competente sulla presunta natura sostanzialmente subordinata del rapporto in lavoro in questione ed in mancanza di una statuizione avente autorità di cosa giudicata, non paiono sussistere i presupposti giuridici per assicurare al dottor Campanella il soddisfacimento della propria istanza.

Il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione

BRUNETTA

(27 ottobre 2009)

GIAMBRONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la situazione di grave crisi in cui versa la FIAT auto rischia di vedere materializzarsi lo spettro della chiusura di impianti in Italia e in Europa;

negli ultimi otto mesi molti operai FIAT sarebbero rimasti in cassa integrazione per un periodo complessivo di circa cinque mesi percependo 750 euro al mese con serie ripercussioni sulla propria situazione economica;

risulta da notizie di stampa che mentre il Governo avrebbe espresso la necessità di mantenere i cinque stabilimenti in Italia alla fine delle trattative tra FIAT e Opel, un rapporto presentato da Marchionne al governo tedesco prevedrebbe la chiusura degli stabilimenti di Pomigliano d'Arco (Napoli), Termini Imerese (Palermo) e S. Giorgio Canavese (Torino);

negli ultimi giorni, migliaia di lavoratori FIAT e delle aziende dell'indotto hanno scioperato e dato vita ad una serie di manifestazioni che

hanno visto la partecipazione unitaria di quasi tutte le sigle sindacali (FIM, FIOM, UILM, FISMIC, UGL);

in particolare, a Termini Imerese centinaia di lavoratori dello stabilimento FIAT e delle aziende dell'indotto hanno manifestato il 23 maggio davanti ai cancelli della fabbrica (presenti il sindaco della città e altri 13 sindaci dei Comuni limitrofi) e per due ore la stessa cittadina si è fermata in maniera spontanea in segno di solidarietà con i lavoratori;

considerato che:

l'eventuale chiusura dello stabilimento di Termini Imerese avrebbe pesanti e gravissime ricadute sull'occupazione non solo nell'ambito del comprensorio cittadino ma anche in tutto il territorio delle Madonie;

l'incertezza delle notizie circa la sorte dello stabilimento sta provocando gravi preoccupazioni in tutto il tessuto sociale e grande apprensione nelle famiglie, dal momento che non è dato conoscere soluzioni che in prospettiva possano garantire il futuro dei lavoratori,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare al fine di far fronte alla grave condizione di crisi della FIAT auto;

in particolare, per quanto riguarda lo stabilimento di Termini Imerese, quali iniziative a tutela dei livelli occupazionali si intendano assumere al fine di salvaguardare migliaia di posti lavoro ed una realtà economica importante la cui scomparsa, in un momento di grave crisi quale quello in corso, avrebbe pesanti ripercussioni sul piano sociale.

(4-01584)

(10 giugno 2009)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il settore dell'auto, come è noto, a cominciare dalla seconda metà del 2008, è stato interessato da una fase di contrazione. Per il 2009 è, infatti, previsto un calo pari al 10 per cento in Europa e al 15 per cento a livello mondiale.

I problemi del comparto sono principalmente di due tipi: il primo è quello della sovra-capacità produttiva e il secondo è relativo all'eccesso di regolamentazione.

Di fronte alle difficoltà del settore, accentuate dalla crisi economica finanziaria che ha colpito non solo il nostro Paese ma tutta l'Europa, i Governi sono intervenuti al fine di attenuare la crisi del compatto automobilistico, con: 1) azioni di stimolo alla domanda attraverso incentivi ai consumatori; 2) sostegno finanziario diretto ai costruttori.

Tutti i produttori, al fine di gestire questa situazione, hanno annunciato tagli ai posti di lavoro. La Renault ha dichiarato che taglierà 9.000 posti di lavoro nel corso dell'anno, per la Peugeot i tagli saranno superiori alle 12.000 unità, la Nissan ha dichiarato tagli per circa 20.000 unità. Di contro, FIAT, ad oggi, non ha denunciato eccedenze

strutturali e ha fatto ricorso esclusivamente alla Cassa integrazione guadagni ordinaria.

In Italia il sostegno alla domanda, attraverso gli ecoincentivi, ha già dato segnali positivi ed ha fatto già registrare una significativa ripresa degli ordini.

I dati sulla ripresa dell'immatricolazione di auto in giugno mostrano una crescita pari al 12,3 per cento. Il gruppo FIAT, in particolare, ha visto crescere le proprie immatricolazioni del 17,1 per cento, aumentando così la propria quota di mercato grazie ai modelli ecologici, che riducono le emissioni di anidride carbonica con un forte contributo alla lotta all'inquinamento.

Nel dettaglio, si precisa che lo stabilimento di Termini Imerese ha potuto beneficiare di un aumento degli ordini della Ypsilon, in particolare, della versione a gpl.

L'Amministratore delegato del gruppo FIAT, nella riunione del 18 giugno 2009, tenutasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, ha dichiarato che la produzione della Ypsilon proseguirà fino al 2011, anche con nuovi motori rispondenti agli *standard* di euro 5. Lo stesso riferisce, altresì, che per quello che attiene ai piani di più lungo periodo, intende mantenere, comunque, la propria presenza industriale a Termini Imerese con produzioni diverse.

Successivamente, presso il Ministero, in data 8 luglio 2009 si è tenuto un nuovo incontro al fine di approfondire il piano industriale del gruppo e di individuare ulteriori strumenti, ancora più idonei a garantire lo sviluppo industriale ed il consolidamento occupazionale anche nell'ambito del territorio di Termini Imerese.

In tale sede, si è aggiornato il quadro economico ed occupazionale nel compatto auto e si è preso atto che, grazie agli incentivi approvati dal Governo italiano, è in corso un significativo recupero delle immatricolazioni che, nel 2009, si consolideranno ai livelli degli anni precedenti.

Dalla riunione è emerso, inoltre, che per il comparto dei veicoli industriali e commerciali il quadro è meno positivo, in quanto il calo delle vendite è ancora molto elevato, senza, purtroppo, significative previsioni di recupero.

Per quanto riguarda, infine, gli impianti produttivi della FIAT, nessuna decisione è stata presa.

Il Ministero continuerà a coordinare i prossimi confronti di verifica e di approfondimento, coinvolgendo anche gli enti locali interessati e rendendosi disponibile a prendere in considerazione tutte le possibili ipotesi consentite.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

SAGLIA

(27 ottobre 2009)

GRAMAZIO. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la stampa regionale e nazionale ha dato ampio risalto con servizi giornalistici pubblicati martedì 12 maggio 2009 al decesso della signora A. Santarelli, cagionato anche dal ritardo con cui sono giunti i soccorsi, atteso che l'ambulanza avrebbe sbagliato strada;

i familiari della signora Santarelli hanno chiamato la centrale operative dell'ARES 118 di Latina per ben nove volte, così come è riportato anche sui tabulati, e dopo un'ora la figlia della signora Santarelli ha visto arrivare un'ambulanza sotto casa ma senza medico a bordo. La signora è stata trasportata al pronto soccorso dell'ospedale Santa Maria Goretti di Latina, ma per lei non c'è stato nulla da fare;

la famiglia della signora Santarelli ha inoltre presentato una dettagliata denuncia alla Questura di Latina ed alla Procura della Repubblica presso il tribunale del capoluogo pontino, che ha reso noto a sua volta di aver aperto un'inchiesta sull'increscioso avvenimento,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto descritto in premessa;

se sia a conoscenza dei motivi per i quali il responsabile del servizio non sia stato sospeso cautelativamente dall'incarico, anche in considerazione della circostanza che la ASL di Latina, per quanto risulta all'interrogante, non ha remore ad irrogare la sanzione della sospensione, specie a danno di coloro che non si allineano alle posizioni del Direttore generale.

(4-01502)

(15 maggio 2009)

RISPOSTA. – L'Agenzia regionale emergenza sanitaria – ARES 118 ha comunicato che la Direzione aziendale ARES 118, avuta notizia della vicenda segnalata nell'atto parlamentare, ha provveduto nei modi seguenti:

In data 11 maggio 2009 il Direttore della Centrale operativa di Latina ha consegnato alla competente Procura della Repubblica tutti gli atti richiesti in merito all'intervento di soccorso.

Il 12 maggio la Direzione citata ha nominato una Commissione di indagine interna per accertare l'esatta dinamica dei fatti e il contesto in cui essi sono avvenuti.

In esito all'istruttoria effettuata dalla Commissione è emersa la sussistenza di responsabilità in capo ad alcuni dipendenti dell'azienda, i quali non si sarebbero attenuti alle disposizioni relative alla gestione dell'intervento di emergenza.

Pertanto, la Direzione dell'ARES, sulla base di quanto ravvisato dalla Commissione, ha avviato procedimenti disciplinari a carico dei dipendenti interessati.

Tali procedimenti dovranno, comunque, essere contestualmente sospesi in attesa della decisione dell'autorità giudiziaria nel giudizio penale pendente.

Per quanto attiene all'accertamento delle responsabilità in capo al Direttore della Centrale operativa di Latina, in data 21 maggio 2009 è stata nominata un'altra Commissione d'inchiesta interna, formata da esperti di gestione dell'emergenza sanitaria.

Il Vice ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali
FAZIO

(29 ottobre 2009)

GRAMAZIO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

gli ultimi avvenimenti verificatisi all'aeroporto intercontinentale «Leonardo da Vinci» di Roma hanno stimolato una campagna di stampa che si riallaccia direttamente alle vibrate proteste dei cittadini che usufruendo dell'aeroscalo sono costretti quotidianamente a file di ore per recuperare il proprio bagaglio;

risulta all'interrogante che alle due ore di attesa per quanti sono comunque riusciti a recuperare il bagaglio, si sommano le proteste di coloro i quali non sono invece riusciti a trovarlo o lo hanno trovato danneggiato ed, in qualche caso, anche saccheggiato. Ulteriori proteste si levano anche da parte di coloro i quali, partiti dallo scalo di Fiumicino, una volta arrivati a destinazione non hanno trovato le loro valigie perché non caricate sull'aereo;

tutta questa campagna di stampa, ad avviso dell'interrogante, danneggia il principale aeroporto della Capitale e del Paese,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ed urgente promuovere l'avvio, in stretto accordo con gli enti preposti al volo di un'inchiesta ed effettuare un attento controllo su quanto si è verificato nei mesi di luglio e agosto 2009, perché quanto accaduto non abbia a ripetersi;

se sia nelle intenzioni del Ministro dare vita ad una commissione tecnica che indaghi sulla reale gestione dell'aeroporto intercontinentale «Leonardo da Vinci».

(4-01902)

(27 agosto 2009)

RISPOSTA. – In occasione del periodo estivo 2009, nel mese di giugno è stato istituito un Comitato di monitoraggio sui disservizi relativi alla puntualità dei voli, alla loro regolarità e all'attività di assistenza a terra (restituzione bagagli).

A seguito di tali controlli sono state rilevate anomalie per le quali l'ENAC ha puntualmente applicato le disposizioni previste dal nuovo co-

dice della navigazione, infliggendo, per il periodo considerato, un totale di 114 sanzioni (ciascuna di un importo massimo di 2.000 euro, così come disposto dalla vigente normativa) nei confronti delle società di *handling* di Fiumicino.

Inoltre, in data 16 settembre si sono svolte presso la Direzione generale dell'ENAC una serie di riunioni tecniche ed istituzionali in merito ai disservizi verificatisi quest'estate nell'aeroporto di Roma Fiumicino ed alle misure e strategie da adottare per risolvere le criticità registrate.

All'esito di queste riunioni i vertici ENAC hanno indicato la data dell'8 dicembre come il termine entro cui sarà valutata l'efficacia delle azioni poste in essere dagli *operator* aeroportuali, con l'intento di riconsiderare gli interventi per minimizzare i disservizi durante il periodo natalizio.

Infine, si aggiunge che è in fase di elaborazione una relazione riguardante l'analisi dei dati raccolti durante il monitoraggio estivo ed il dettaglio delle azioni correttive proposte dagli operatori ed accettate dall'ENAC, i cui contenuti verranno resi noti dopo la validazione da parte del Consiglio di amministrazione dell'ENAC.

Va infine assicurato che il Ministero non ha tralasciato alcuna azione per monitorare e individuare le azioni maggiormente idonee alla risoluzione delle problematiche che sono state evidenziate nell'interrogazione.

Il Ministro garantisce il proprio attivo interesse a seguire la questione adoperandosi sia con l'ENAC sia con i diversi soggetti gestori dei servizi aeroportuali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MATTEOLI

(12 ottobre 2009)

LANNUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

continuano ad arrivare all'attenzione dell'interrogante numerose segnalazioni da parte di utenti e pendolari che lamentano i continui e gravi disservizi sui treni regionali a causa dei ripetuti ritardi e delle condizioni fatiscenti delle carrozze, prima classe compresa, dove spesso si viaggia con temperature al limite della sopportazione ed in stato di sovraffollamento;

Trenitalia SpA è un'azienda di servizio pubblico ed, in quanto tale, a giudizio dell'interrogante, portata necessariamente ad approntare alternative agevoli nelle linee di collegamento, con particolare attenzione per le tratte usufruite dai lavoratori pendolari,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione in cui versa il trasporto ferroviario regionale;

quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di tutelare maggiormente i viaggiatori e per evitare ulteriori danni e disagi alla collettività.

(4-01592)

(10 giugno 2009)

RISPOSTA. – Si ritiene opportuno premettere che le competenze e le funzioni di amministrazione e programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto regionali e locali a norma del decreto legislativo n. 422 del 1997 ricadono nella sfera di competenza delle Regioni.

Pertanto, stante l'attuale quadro normativo, non sono configurabili interventi dell'autorità statale in grado di incidere sugli aspetti relativi alla programmazione dei servizi ed al potenziamento dell'infrastruttura.

Tuttavia, il Ministero nell'ambito dell'attività di monitoraggio delle criticità che emergono nel settore del trasporto pubblico locale ha chiesto notizie alla società Trenitalia che ha riferito quanto segue.

La puntualità dei treni del trasporto regionale nei primi sei mesi del 2009 si è attestata, mediamente sull'intero territorio nazionale, su valori simili a quelli dei due anni precedenti, con una percentuale di treni arrivati a destinazione entro 5 minuti dall'orario previsto che sfiora il 91 per cento.

Circa il materiale rotabile, Trenitalia negli ultimi ha portato avanti un programma di progressivo rinnovamento del parco rotabili regionale immettendo in servizio dal 2000 ad oggi 449 locomotori, 431 vetture, 827 mezzi leggeri e sottoponendo buona parte dei mezzi precedentemente circolanti a rilevanti interventi di ristrutturazione.

Peraltro, con i nuovi Contratti di servizio già definiti con quasi tutte le Regioni è previsto un consistente programma di investimenti (acquisto e/o ristrutturazione di rotabili) destinato a ridurre considerevolmente l'età media del parco.

Tuttavia, con i nuovi Contratti di servizio che hanno una struttura cosiddetta «a catalogo» ciascuna Regione ha la possibilità di scegliere tutti servizi che ritiene utili alle esigenze del proprio territorio; sarà, quindi, possibile compatibilmente con i vincoli tecnici prevedere ed acquistare su determinate tratte un numero maggiore di collegamenti o treni con una composizione potenziata.

Per quanto riguarda la climatizzazione, il 65 per cento delle carrozze per il servizio regionale è attualmente climatizzata e si prevede che tutti i rotabili di nuova immissione saranno dotati di climatizzazione. L'obiettivo dell'azienda è quello di poter disporre dell'intero parco climatizzato entro pochi anni.

Sul sovraffollamento Trenitalia fa sapere di aver effettuato una specifica indagine nel marzo 2009, dalla quale è risultato che sugli oltre 8.000 treni regionali circolanti, in un giorno medio feriale, quelli che presentano situazioni di sovraffollamento sono il 4,9 per cento e sono concentrati nelle aree metropolitane di Torino, Milano, Roma e Napoli; la quasi

totalità evidenzia tale condizione per percorsi inferiori ai 20 chilometri di viaggio.

Infine, va aggiunto che lo Stato allo scopo di assicurare la continuità del servizio di trasporto pubblico ed al fine di consentire la stipula dei nuovi contratti di servizio con Trenitalia, attualmente unico interlocutore delle Regioni nelle more dell'espletamento delle procedure di gara, ha disposto con decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 il rifinanziamento degli stessi per un importo pari a 480 milioni di euro.

Dette somme sono state ripartite, secondo i criteri applicativi definiti concordemente dalle parti ed approvati nella seduta della Conferenza Stato-Regioni del 18 dicembre 2008: 43 milioni di euro ai servizi delle Regioni a statuto ordinario e 50 milioni di euro ai servizi delle Regioni a statuto speciale ed ai servizi a media e lunga percorrenza.

Quanto sopra proprio in considerazione delle difficoltà emerse a seguito della presentazione da parte di Trenitalia, in sede di rinnovo contrattuale, delle nuove condizioni basate sul metodo dei prezzi cosiddetti «a catalogo», ritenute dalle Regioni troppo onerose ed ingiustificate.

Va aggiunto che l'impegno economico dello Stato in questo senso si estende al sostegno degli investimenti per i servizi di trasporto pubblico gestiti dal gruppo Ferrovie dello Stato avendo lo stesso art. 25 del decreto-legge in argomento istituito a tale scopo un Fondo con uno stanziamento per il 2009 pari a 960 milioni di euro.

Detto stanziamento, con successivo decreto del Ministero dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministero delle infrastrutture e trasporti, è stato destinato per 500 milioni di euro all'acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali (di cui 75 milioni di euro per le esigenze di mobilità legate all'Expo 2015).

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MATTEOLI

(29 ottobre 2009)

LANNUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

sono sempre più numerosi i disservizi della nuova Alitalia/CAI che provocano gravi disagi ai passeggeri in molti scali aeroportuali, con ritardi, cancellazione dei voli, lentezza nella consegna bagagli, partenze con equipaggi ridotti in deroga ai minimi previsti dalle normative vigenti e carenze strutturali d'organico in settori vitali per le operazioni di volo;

in risposta alle proteste dei passeggeri per ritardi e altri disservizi la compagnia aerea ha portato giustificazioni a giudizio degli interroganti vaghe e ha promesso una serie di azioni correttive e integrative per sopperire alle carenze senza però porre in essere azioni concrete;

ad opinione dell'interrogante, l'Ente nazionale aviazione civile (ENAC), che riveste la qualità di Autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore, in Italia ha dimostrato in questi anni, ed ancora oggi, di intervenire tardivamente e solo dopo che i disagi si sono verificati,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire con urgenza al fine di ripristinare una normale operatività in tutti gli scali aeroportuali sia in termini di regolarità del servizio, sia di puntualità dei voli, verificando che tutte le misure di sicurezza per i passeggeri siano operative;

quali iniziative, nell'ambito della propria competenza, il Governo intenda assumere a fronte della gestione che l'interrogante ritiene insoddisfacente, da parte dell'ENAC, del problema della vigilanza e della tutela dei diritti degli utenti del trasporto aereo civile.

(4-01600)

(10 giugno 2009)

RISPOSTA. – Si premette che il nuovo regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1008/2008 del 24 settembre 2008, recante norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella Comunità, ha confermato la libertà pei gli operatori titolari di licenza di trasporto aereo di scegliere le rotte su cui operare con gli orari e le frequenze ritenute più opportune, sulla base di considerazioni e logiche squisitamente commerciali.

Gli Stati membri non sono quindi in grado di intervenire presso le compagnie aeree per indirizzare le relative politiche di traffico.

In relazione alle problematiche dei servizi CAI si porta a conoscenza che dall'inizio di maggio l'ENAC ha istaurato un tavolo tecnico di monitoraggio della puntualità e regolarità dei voli di Alitalia che si riunisce settimanalmente per esaminare i dati su ritardi, cancellazioni, inconvenienti tecnici che procurano disagi ai passeggeri. In particolare l'ENAC ha invitato CAI a ridurre i tempi di risoluzione di tali malfunzionamenti.

L'ENAC applica puntualmente le disposizioni previste per la violazione del regolamento CE n. 261/2004, infliggendo le relative sanzioni a quei vettori che hanno mostrato carenze ed inefficienze nell'erogazione del servizio. Inoltre l'ENAC, seguendo le indicazioni dell'Unione europea, ha redatto la Carta dei diritti del passeggero, uno strumento di informazione e aggiornamento sui diritti e sulle forme di tutela previsti per i viaggiatori in caso di disservizi nel trasporto aereo che racchiude normative nazionali, comunitarie ed internazionali.

In occasione del periodo estivo 2009 lo scorso giugno è stato istituito il Comitato di monitoraggio sui disservizi relativi alla puntualità dei voli, alla loro regolarità e all'attività di assistenza a terra (restituzione bagagli). Dai controlli effettuati sono emerse anomalie per le quali l'ENAC ha applicato le disposizioni previste dal nuovo codice della navigazione, infliggendo, per il periodo considerato, un totale di 114 sanzioni (ciascuna di un

importo massimo di 2.000 euro, così come disposto dalla vigente normativa) nei confronti delle società di *handling* di Fiumicino.

Successivamente, in data 16 settembre si sono tenute presso l'ENAC una serie di riunioni tecniche ed istituzionali in merito ai disservizi verificatisi quest'estate nell'aeroporto di Roma Fiumicino ed alle misure e strategie da adottare per risolvere le criticità registrate.

All'esito di questi incontri i vertici dell'ENAC hanno indicato la data dell'8 dicembre come il termine entro cui sarà valutata l'efficacia delle azioni poste in essere dagli operatori aeroportuali, con l'intento di riconsiderare gli interventi per minimizzare i disservizi durante il periodo natalizio.

Si aggiunge che è in fase di elaborazione una relazione riguardante l'analisi dei dati raccolti durante il monitoraggio estivo ed il dettaglio delle azioni correttive proposte dagli operatori ed accettate dall'ENAC, i cui contenuti verranno resi noti dopo la validazione da parte del Consiglio di amministrazione dell'ENAC.

Si rende noto che il confronto con gli altri aeroporti europei sui ritardi bagagli non è stato realizzato da ENAC, in quanto gli unici dati disponibili in questo senso sono quelli della SITA che ancora deve elaborare i rilevamenti fatti ad agosto 2009.

Va assicurato che il Ministero non ha tralasciato alcuna azione per monitorare e individuare le azioni maggiormente idonee alla risoluzione delle problematiche che sono state evidenziate dall'interrogante.

Si evidenzia infine che il Ministro garantisce il proprio attivo interesse a seguire la questione adoperandosi sia con l'ENAC sia con i diversi soggetti gestori dei servizi aeroportuali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(28 ottobre 2009)

MARINO Ignazio. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

con l'articolo 28 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, è stato istituito l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA),

l'ISPRA svolge le funzioni, avvalendosi delle rispettive risorse finanziarie, strumentali e di personale, sia dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT) di cui all'articolo 38 del decreto legislativo n. 300 del 30 luglio 1999 e successive modificazioni, sia dell'Istituto nazionale per la fauna selvatica (INFS) di cui alla legge 11 febbraio 1992, n. 157 e successive modificazioni, sia dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) di cui all'articolo 1-*bis* del decreto-legge 4 dicembre 1993, n. 496, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma l, della legge 21 gennaio 1994, n. 61;

i suddetti Istituti (APAT, ICRAM, INFS) svolgevano e svolgono compiti di rilevanza nazionale quali: controlli ed ispezioni ambientali; raccolta, elaborazione e divulgazione di dati di pubblico interesse sullo stato dell'ambiente; supporto tecnico al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la gestione dei procedimenti autorizzatori inerenti la Valutazione di impatto ambientale (Via), la Valutazione ambientale strategica (Vas), la Prevenzione e riduzione integrale dell'inquinamento (Ippc), l'Autorizzazione integrata ambientale (Aia), siti contaminati; predisposizione di linee guida tecniche a supporto delle politiche per lo sviluppo sostenibile; espressione sulle materie di competenza, dei pareri tecnico-scientifici richiesti dallo Stato, dalle Regioni e dalle Province, nonché dagli enti locali; diffusione e divulgazione delle conoscenze in campo ambientale; salvaguardia della biodiversità in ambiente terrestre, marino e costiero e nelle politiche per la pesca e la maricoltura sostenibile; censimento del patrimonio costituito dalla fauna selvatica, studio dello stato, dell'evoluzione e dei rapporti con le altre componenti ambientali; controllo e valutazione degli interventi faunistici operati dalle Regioni e dalle Province; supporto allo Stato e alle Regioni per l'applicazione delle convenzioni e direttive internazionali aventi come oggetto la conservazione della fauna selvatica e degli habitat; supporto alle Regioni per la predisposizione dei piani regionali faunistico-venatori,

premesso, altresì, che:

il progetto sotteso all'istituzione dell'ISPRA è stato esplicitato dallo stesso Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

durante l'audizione presso l'VIII Commissione della Camera dei deputati il 29 ottobre 2008 con le seguenti parole: «Il rilancio del ruolo dell'Istituto partirà dalla valorizzazione delle sue molteplici competenze e delle professionalità acquisite, sia sotto il profilo della ricerca sia sotto il profilo operativo. Una volta razionalizzata l'attività dei tre organismi e snellita la struttura di gestione per assicurarne maggiore efficienza per il Ministero dell'ambiente, l'ISPRA non potrà che rappresentare un valore aggiunto in termini di autorevolezza, innovazione, apertura al sistema dello sviluppo ecosostenibile, mettendo a frutto l'elevato livello di qualificazione tecnico-scientifica del personale. L'ISPRA conserverà le funzioni fondamentali dei tre enti disciolti, con un particolare *imprinting* per la ricerca, che sarà strettamente connessa alle politiche di sviluppo e conservazione dell'ambiente nazionale, anche in relazione alle numerose competenze operative già affidate all'APAT ed alle funzioni essenziali riconnesse all'Istituto nell'ambito del Servizio nazionale di protezione civile»,

ad un anno dalla nascita dell'ISPRA non risulta dell'interrogante che siano state avviate una politica di indirizzo istituzionale né un progetto di riorganizzazione delle strutture né una armonizzazione delle risorse umane e delle attività,

considerato che:

la struttura commissariale, in controtendenza con il comportamento adottato dagli altri enti pubblici di ricerca, ha dichiarato illegittima la

prassi adottata di mantenere l'identità progettuale del personale precario ad elevata professionalità e con anzianità pluriennale previa verifica della copertura economica su programmi di ricerca;

il Commissario, con la comunicazione interna prot. n. 2224/Comm. del 22 aprile 2009, impedisce l'imputazione delle spese di missione del personale precario su diversi progetti di ricerca, così ostacolando le attività di ricerca già in essere nonché la prosecuzione della partecipazione da parte di personale precario ai gruppi di lavoro su tematiche istituzionali di interesse dello stesso Ministero vigilante;

il Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione, richiesto di un parere, si è espresso il 17 luglio 2009 annullando di fatto tale comunicazione,

si chiede di sapere:

se l'attività dell'ISPRA rientri tra quelle considerate strategiche dal Governo e quali siano le sue effettive prospettive di sviluppo;

se non vi sia una aperta contraddizione tra le ripetute affermazioni sulla importanza della ricerca scientifica e le condotte ministeriali che vanno in direzione opposta si veda a mero titolo esemplificativo l'espulsione entro la fine del 2009 di circa un terzo di tutto il personale;

se la spoliazione dell'ISPRA non prepari la strada e non preluda a passi ulteriori verso la privatizzazione della ricerca mediante affidamento a società esterne all'Istituto di compiti e attività espropriati all'ISPRA e ai suoi ricercatori;

se questo comportamento e l'insieme delle scelte operate non indeboliscano la qualità dell'attività della ricerca pubblica in Italia, depotenziando di fatto uno dei settori che viceversa andrebbe tutelato, sostenuto in tutte le sedi, potenziato in tutti i modi;

se non sia opportuno che ci si disponga ad ascoltare coloro che fanno ricerca, giustamente preoccupati della loro sorte professionale che, nel caso considerato, coincide con il futuro di tanta parte della ricerca pubblica italiana in materia ambientale.

(4-01859)

(29 luglio 2009)

RISPOSTA. – La struttura commissariale dell'Ispra, per quanto di competenza e nell'ambito del proprio mandato, ha adottato sin dal proprio insediamento una serie di azioni amministrative volte ad unificare e semplificare le strutture organizzative e a razionalizzare le risorse economiche ed umane dei tre enti disciolti (Apat, Icram, lnfs), pervenendo fattualmente all'armonizzazione delle attività amministrative e tecniche (unificazione gestione degli stipendi, bilancio, reclutamento, stato giuridico del personale, formazione, acquisizione beni e servizi, procedure di informatizzazione, soppressione uffici e posizioni dirigenziali risultanti ultronee, coordinamento efficace delle attività scientifiche comuni ai tre ex enti, eccetera).

Inoltre, il 29 luglio 2009, il Ministero ha convocato le organizzazioni sindacali presentando, per opportuna informazione, la predisposta bozza del decreto interministeriale recante norme concernenti la fusione dell'Apat, Infs, Icram, in un unico Istituto (ISPRA), a norma dell'art. 28, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

L'Ispra, come avviene per gli altri enti di ricerca di comparto, previa verifica della copertura economica su programmi di ricerca, in nome del principio di buona e corretta amministrazione, ha sempre consentito, laddove richiesto e motivato dai responsabili dell'attività di ricerca, le proroghe dei contratti del personale precario reclutato per insistere su una identità progettuale.

Con comunicazione interna del 22 aprile 2009 rivolta ai Capi Dipartimento ex Icram il Commissario dell'ente, lungi dal voler ostacolare l'attività di ricerca o la partecipazione a gruppi di lavoro, bensì solo per esigenze organizzative e proprio nell'ottica di unificare e semplificare le procedure in ordine alla corretta imputazione degli oneri di spesa, ha semplicemente previsto che i costi legati a missioni di assegnisti, borsisti e co.co.co. accedano al relativo contratto di lavoro, come del resto è sempre avvenuto per la ex Apat sin dalla data della sua istituzione. Com'è evidente, alcuna limitazione o impedimento è stato istituito in tale ambito alla possibilità di spostamento o al trattamento di missione per il personale precario reclutato per attività finanziata da progetti di ricerca.

Contrariamente da quanto ritenuto nell'interrogazione, il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione non ha annullato la comunicazione anzidetta, bensì, sulla base di una richiesta specifica formulata proprio dall'ente, da un lato, ha esteso la protraibilità del rapporto di lavoro del personale assunto con contratto a tempo determinato per lo svolgimento di mansioni equivalenti riconducibili a progetti diversi, dall'altro, ha sottolineato che l'utilizzo del co.co.co. o assegnista di ricerca deve avvenire in ambiti temporali limitati, coerenti con la durata del progetto che deve essere specifico e determinato al fine di combattere gli abusi del lavoro flessibile.

L'importanza della ricerca scientifica e l'attenzione sulle politiche del personale in Ispra per realizzare le effettive prospettive di sviluppo si sono estrinsecate in una serie di azioni amministrative che hanno portato l'ente non ad un ridimensionamento, bensì ad un consistente aumento del personale titolare di contratto a tempo indeterminato di elevato profilo professionale. Difatti, con disposizione commissariale n. 341 del 7 aprile 2009 l'Ispra ha varato la programmazione triennale dei fabbisogni 2009-2011 per l'assunzione del personale ai sensi dell'art. 39, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni ed integrazioni.

Successivamente, con disposizione commissariale n. 382 del 30 aprile 2009, tenendo 4conto della programmazione dei fabbisogni, in esecuzione delle disposizioni in materia di stabilizzazione del personale precario, nonché dell'autorizzazione ad assumere, contenuta nell'art. 3 del decreto-legge 30 dicembre 2008 n. 208, convertito, con modificazioni, dalla legge

27 febbraio 2009, n. 13, l'Ispra ha assunto, dal 1º giugno 2009, 201 unità personale, già a tempo determinato, avente i requisiti di legge per la stabilizzazione e procederà nei prossimi mesi ad assumere pari numero di personale attraverso l'accesso dall'esterno, tramite concorsi pubblici, in parte già banditi sulla *Gazzetta Ufficiale* Serie speciale del 26 maggio 2009 e attualmente in corso di espletamento.

Da quanto esposto emerge di palmare evidenza che non si è in presenza, a proposito dell'Ispra, di un indebolimento dell'attività di ricerca pubblica né di una riduzione delle risorse umane allocate, né di un depotenziamento dei compiti o funzioni assegnati dalla legge all'istituto.

Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare

MENIA

(13 ottobre 2009)

PINZGER. – *Ai Ministri degli affari esteri e per le politiche europee.* – Premesso che:

dopo la bocciatura della vecchia proposta di una Costituzione europea nei due *referendum* in Francia e in Olanda nel 2005, durante la presidenza tedesca dell'Unione europea e il vertice europeo del 21 e 22 giugno 2007 si è giunti ad un accordo per un nuovo Trattato europeo;

tuttavia, è opinione comune che questo trattato corrisponderebbe per il 95 per cento alla vecchia bozza di Costituzione europea e, a parte vari cambiamenti di scadenze e il fatto di essere più complicato, avrebbe più o meno gli stessi contenuti;

i maggiori esperti di diritto costituzionale, tra cui il costituzionalista tedesco Karl Albrecht Schachtschneider, definiscono scandaloso questo modo di procedere e ritengono che con queste piccole modifiche il Consiglio europeo intenda, per quanto possibile, aggirare l'ostacolo delle ratifiche mediante *referendum* da parte degli Stati membri;

un trattato europeo, a prescindere da come sia stato modificato, dovrebbe, ad avviso dell'interrogante, essere nuovamente ratificato in ogni singolo Stato membro, visto che condiziona pesantemente le varie Costituzioni, se non addirittura finisce per snaturarle e decisioni di questo tipo non possono essere prese senza consultare i cittadini dei vari Stati membri. Ma, purtroppo, non si percepisce l'intento di prevedere un r*eferendum* in ogni Stato, cosa che invece, secondo eminenti costituzionalisti, andrebbe fatta obbligatoriamente;

nonostante tutti i difetti che presenta il nuovo trattato di riforma, l'interrogante ritiene che la progressiva integrazione europea contribuisca a favorire una pace duratura. Tuttavia per ottenere un sostanziale consenso popolare a favore dell'Unione europea sono necessari ulteriori passi come istituzionalizzare le euroregioni e sancire la tutela delle minoranze,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di doversi adoperare affinché il «Trattato costituzionale» in argomento, posto ade-

guatamente a conoscenza ed illustrato, venga sottoposto a *referendum* nei vari Stati membri dell'UE, per ottenere una legittimazione democratica.

(4-01943)

(16 settembre 2009)

RISPOSTA. – Il requisito richiesto per l'entrata in vigore dei Trattati europei è quello dell'unanimità delle ratifiche da parte di tutti i Paesi membri conformemente alle rispettive norme costituzionali.

Il processo di ratifica del Trattato di Lisbona si sta pertanto svolgendo in tutti i Paesi membri dell'Unione europea attraverso l'approvazione delle rispettive Camere elettive. L'unica eccezione tra i 27 *partner* è costituita dall'Irlanda, in cui – in base alla giurisprudenza costituzionale – la ratifica per via referendaria è giuridicamente obbligatoria. Come noto, il *referendum* ha avuto luogo «con esito positivo» il 2 ottobre 2009.

La proposta di sottoporre il Trattato di Lisbona a *referendum* negli Stati membri dell'Unione europea risulta impraticabile anche in considerazione del fatto che in 23 di tali Paesi il processo di ratifica si è già definitivamente concluso e i relativi strumenti di ratifica sono stati via via depositati presso l'Unità per il contenzioso diplomatico e dei Trattati della segreteria generale del Ministero degli affari esteri. È il caso di sottolineare al riguardo che nel nostro Paese l'approvazione della legge di ratifica è avvenuta con voto unanime del Senato il 23 luglio 2008 e della Camera dei deputati il 31 luglio 2008 e che il deposito dello strumento di ratifica presso la suddetta Unità del Ministero ha avuto luogo l'8 agosto 2008.

Appare evidente che la possibilità di addivenire a una consultazione popolare «eventualmente estesa all'intero territorio europeo» nel corso della procedura di recepimento degli atti modificativi dei Trattati vigenti negli ordinamenti nazionali degli Stati membri dell'Unione europea non potrebbe che essere valutata in occasione di eventuali future modifiche dei Trattati comunitari. Occorre però rilevare che essa comporterebbe delicati problemi di origine giuridico-costituzionale.

Sotto il primo profilo, va infatti osservato che su tale ipotesi si sono finora registrate le resistenze di numerosi Paesi membri che non prevedono l'istituto del *referendum* nel proprio ordinamento. In considerazione delle divergenti disposizioni costituzionali, non si potrebbe pertanto prescindere dai necessari interventi normativi interni, con la conseguenza di allungare sensibilmente gli attuali tempi di ratifica. Tra i Paesi in cui l'approvazione di un eventuale futuro Trattato comunitario per via referendaria richiederebbe interventi normativi interni di rango costituzionale rientrerebbe senza dubbio anche l'Italia. L'art. 75 della Costituzione esclude infatti espressamente il *referendum* per le leggi di autorizzazione a ratificare Trattati internazionali e, in base all'art. 138 della Costituzione, non risulterebbe nemmeno praticabile l'ipotesi di una ratifica con *referendum* in chiave confermativa, in quanto il ricorso a tale istituto è consentito unicamente in relazione alle leggi di revisione della Costituzione e alle altre

leggi costituzionali che non siano state approvate a maggioranza di due terzi nelle due Camere e a condizione che ne sia stata fatta richiesta da un quinto dei membri di una Camera, cinquecentomila elettori o cinque consigli regionali.

Non ci si può poi esimere dall'osservare come, in via generale, la prospettiva di una sottoposizione di eventuali futuri Trattati a *referendum* negli Stati membri dell'Unione europea susciti perplessità anche sotto il profilo dell'opportunità. Essa si presterebbe infatti per sua natura a facili strumentalizzazioni, legate anche alle contingenze ed al confronto politico interno proprio dei singoli Paesi, come d'altra parte dimostrano la vicenda del *referendum* organizzato in Irlanda nel giugno 2008 e quella del citato nuovo *referendum* svoltosi, sempre in Irlanda, lo scorso 2 ottobre 2009.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANTICA

(20 ottobre 2009)

POLI BORTONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

con Circolare di Trenitalia sono stati comunicati ai diversi operatori del settore i provvedimenti da adottare per il servizio ferroviario a traffico diffuso in alcune Regioni del Mezzogiorno (Campania, Calabria, Puglia, Basilicata);

nella circolare è esplicato che «i contratti relativi a traffico diffuso destinati alle stazioni interessate ai provvedimenti dovranno essere disdetti» a causa della «restrizione del traffico»;

le restrizioni del traffico da marzo 2009 per la Campania riguardano gli scali di Battipaglia (Salerno), Castellammare di Stabia (Napoli), Gricignano di Aversa (Caserta), Pontecagnano (Salerno), Roccaravindola (Isernia), Acerra (Napoli), Maddaloni (Caserta), Marcianise (Caserta), Napoli Traccia, Nola Interporto (Napoli), Torre Annunziata Centrale (Napoli), per la Calabria Cosenza, Lamezia Terme (Catanzaro), San Ferdinando (Reggio Calabria); per la Puglia e Basilicata Apricena (Foggia), Bellavista, Brindisi, Ferrandina (Matera), Foggia, Giovinazzo (Bari), Pisticci (Matera), Potenza centrale, San Nicola di Melfi (Potenza), Surbo (Lecce), Taranto, Bari , Incoronata (Foggia);

per tutto il Centro Nord la restrizione del traffico è limitata esclusivamente a Candiolo (Torino), None (Torino) e Predosa (Alessandria) in Piemonte ed a Romanore in Veneto;

la sperequazione di comportamento dell'Azienda a danno del Sud è ad avviso dell'interrogante di tutta evidenza;

il provvedimento è volto a fare una operazione di carattere squisitamente economico che disabilita gli scali merci a corso singolo, abilitandoli solo per i traffici a treno completo;

è risaputo che il territorio del Meridione non è particolarmente ricco di complessi industriali, ma la maggior parte dell'utenza è composta

da aziende di piccola e media dimensione o addirittura di ditte individuali che certamente non possono spedire e ricevere quantitativi di prodotti tali da richiedere un treno completo, tant'è che, in genere, per i propri traffici utilizzano un carro ferroviario per volta;

la disabilitazione degli scali crea un disagio non indifferente perché obbliga le PMI a servirsi unicamente del trasporto su strada con costi notevolmente più elevati e procura, oltretutto, un sempre più imponente intasamento del traffico stradale;

di fatto, ad avviso dell'interrogante, con questa operazione Trenitalia sta operando una discriminazione nei riguardi del Sud ed una vera penalizzazione forte, soprattutto in termini di costi, nei riguardi del tessuto economico di piccole e medie imprese che caratterizza l'area meridionale e ne rappresenta la vivacità imprenditoriale,

si chiede di sapere se e come il Ministro in indirizzo intenda intervenire, nell'ambito delle proprie competenze, prima dell'entrata in vigore della circolare citata, per fare in modo di ristabilire un riequilibrio negli interventi sul trasporto merci fra Nord e Sud considerato che il Meridione fa parte del Paese e che, se è condivisibile che l'economia meridionale non debba vivere di assistenzialismo, è condannabile politicamente e ingiustificabile economicamente che essa debba essere fortemente penalizzata, anche nel caso, come quello citato, di aziende di piccole e medie dimensioni che vivono esclusivamente sul lavoro ed il capitale di rischio in un contesto per diverse cause non facile.

(4-01175)

(24 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Per quanto riguarda il trasporto delle merci, si fa presente che in tutta l'Europa l'esigenza di efficientare e specializzare i servizi ferroviari ha determinato già da alcuni anni l'avvio di un processo di razionalizzazione e concentrazione del traffico ferroviario delle merci, in particolare per il traffico diffuso che è quello a carro singolo o gruppi di carri.

Ferrovie dello Stato ha registrato, nell'ultimo periodo, una sensibile contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di congiuntura economica e, nel 2009, una riduzione dei contributi statali al trasporto merci, previsti dal Contratto di servizio pubblico con Trenitalia, di circa 60 milioni di euro in meno rispetto alle previsioni del Piano industriale FS.

Alla luce di tale situazione Trenitalia ha avviato, su tutto il territorio nazionale, un programma di riorganizzazione del sistema di offerta ferroviaria merci per il traffico diffuso, sia per rispondere alla necessità di creare un modello di offerta più aderente alle esigenze dei fruitori del servizio sia per realizzare un servizio più efficiente ed economicamente sostenibile per Trenitalia stessa.

In funzione dell'obiettivo di concentrazione del traffico diffuso, per il quale Ferrovie dello Stato intende mantenere, comunque, tutte le attuali destinazioni dei trasporti, è stata definita una nuova modalità complessiva

di inoltro al cliente, che prevede l'attestamento ferroviario di questo tipo di trasporti su alcune piattaforme logistiche, dalle quali è possibile attuare soluzioni alternative per la presa/riconsegna nelle località di origine/destinazione.

Con particolare riferimento al Meridione si porta a conoscenza che per la Campania la piattaforma logistica risulta essere Marcianise; per la Calabria è Cosenza; per la Puglia è Bari mentre la Basilicata non possiede una piattaforma logistica per il traffico diffuso.

Nessuna modifica organizzativa è in programma, invece, per il traffico a treno completo, che continua ad essere effettuato in tutti gli impianti precedentemente serviti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(28 ottobre 2009)

POLI BORTONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la Puglia è la regione d'Italia maggiormente interessata all'area del Mediterraneo, collocata com'è in posizione centrale e strategica;

il tessuto socio-economico della Puglia, e del Meridione più in generale, è rappresentato da piccole e medie imprese che, con sacrifici economici ed organizzativi, hanno già incominciato a fare investimenti nelle Nazioni del Nord Africa e del Medio Oriente;

l'area del Mediterraneo, dal 2010 area di libero scambio, riveste grande importanza per la possibilità di sviluppo, per il governo dei flussi migratori e per le riserve di idrocarburi possedute soprattutto dai Paesi del Nord Africa;

nei giorni scorsi il Presidente del Consiglio dei ministri ha ventilato l'ipotesi che Milano possa diventare la sede della segreteria economica per l'Unione per il Mediterraneo;

la città di Milano già gode di una serie di opportunità, non ultima quella offerta da Expò 2015; invece, Bari è storica sede della Fiera del Levante, e la Puglia, in generale, anche attraverso le amministrazioni regionale e locali, ha dimostrato che sta riacquistando grande interesse per l'area del Mediterraneo in termini di commercializzazione, di dialogo interculturale, di corridoi europei specialmente nell'area dei Balcani;

è giusto che il Governo mostri interesse ad intervenire sul territorio nazionale, con maggiore attenzione per le potenzialità di sviluppo delle aree cosiddette «sottosviluppate»,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga opportuno indicare Bari come sede della segreteria economica per l'Unione per il Mediterraneo potenziando adeguatamente strutture, uffici, agenzie, già esistenti a Bari e più in generale nel territorio pugliese.

(4-01839)

(28 luglio 2009)

RISPOSTA. – La sede del Segretariato dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) è stata, sulla base delle decisioni adottate a Marsiglia (novembre 2008) dai Ministri degli esteri dei 43 Paesi che fanno parte dell'UpM, attribuita a Barcellona. Il Segretariato UpM di Barcellona avrà funzioni di gestione, promozione e coordinamento della dimensione progettuale dell'UpM.

In questo quadro il Governò italiano è impegnato a promuovere le politiche euro-mediterranee, sostenendo nuove iniziative che potranno nascere in ambito UpM. In particolare, nel corso dell'ultimo anno, ha promosso iniziative in settori prioritari come la sicurezza marittima, la protezione civile, la cooperazione economica e lo sviluppo delle piccole e medie imprese. A tal fine l'Italia ha ospitato il primo Forum mediterraneo delle guardie costiere (Genova, maggio 2009) e il Forum economico-finanziario per il Mediterraneo (Milano, luglio 2009), sviluppatosi sulla base della pluriennale esperienza accumulata da Promos-Camera di commercio di Milano con il Laboratorio euro-mediterraneo.

L'Italia, insieme alla Spagna, ha anche promosso in ambito UpM un'iniziativa – Mediterranean Business Development Initiative – per favorire l'accesso al credito alle PMI e alle microimprese mediterranee, che rappresentano il tessuto produttivo prevalente nella regione. L'iniziativa è ora oggetto di uno studio di fattibilità della Banca europea per gli investimenti (BEI), che dovrà indicare le forme migliori e più efficienti per realizzare il progetto.

Al fine di rilanciare il dialogo e la cooperazione nel Mediterraneo la città di Reggio Calabria ospiterà inoltre il 19-20 ottobre 2009 il primo incontro dei Sindaci delle metropoli del Mediterraneo, che sarà co-presieduto dai Sindaci di Reggio Calabria e di Rabat sotto l'egida dell'Alleanza delle civiltà delle Nazioni Unite.

Alla luce dei notevoli sforzi finora effettuati si continuerà pertanto a operare per assicurare un ruolo importante all'Italia e alle sue diverse realtà territoriali nel contesto euro-mediterraneo.

In tale quadro saranno tenute in pieno conto le tradizioni e le capacità riconosciute di Bari e delle altre città del Mezzogiorno, che aspirano ad avere un ruolo attivo in ambito UpM.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
CRAXI

(27 ottobre 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Considerato che:

il 31 dicembre 1996, con la legge regionale n. 478, la Giunta regionale della Basilicata ha istituito la banca delle cellule staminali cordonali presso l'ospedale di Matera;?

nel 2004, la banca di sangue cordonale viene trasferita dal Centro di microcitemia, dove fu allocata sotto la diretta responsabilità del dottor

Carlo Gaudiano, al Centro trasfusionale dello stesso ospedale «Madonna delle Grazie» di Matera;?

nell'estate del 2006 alcune donatrici apprendono della distruzione (per altri scomparsa) delle cellule cordonali. La vicenda è stata per mesi al centro dibattiti sulla stampa nazionale e locale in particolare sul quotidiano della Basilicata in data 7 aprile di quell'anno. Della vicenda si sono occupati anche il settimanale materano «Il Resto», «Il Sole-24 ore» e il «Corriere della sera»; la stessa è finita all'attenzione della Procura della Repubblica di Catanzaro,

si chiede di sapere:

se ed in che modo siano andate perdute le cellule staminali;

quali e quante professionalità fossero state formate al prelievo, manipolazione e congelamento delle staminali;

quali e quante attrezzature fossero state all'uopo acquistate e quale destinazione abbiano avuto;

quale sia stato il costo complessivo dell'operazione al netto degli eventuali introiti di dismissione.

(4-01409)

(9 aprile 2009)

RISPOSTA. – Premesso che:

1) la raccolta e la conservazione di sangue cordonale deve essere effettuata presso strutture autorizzate dalle autorità competenti. Tali strutture, denominate «banche», devono svolgere la loro attività nel rispetto di requisiti minimi di sicurezza e in base a *standard* nazionali ed internazionali al fine di assicurare al potenziale paziente un prodotto sicuro;

2) le banche di sangue cordonale attive sul territorio italiano svolgono la loro attività nel rispetto delle disposizioni sopra riportate. Questo comporta che le unità cordonali conservate presso queste strutture risultino avere caratteristiche di elevata qualità e sicurezza, che le rende particolarmente «idonee» all'uso trapiantologico. In una recente revisione dell'Eurocord si riporta la crescente attività di rilascio delle banche italiane, che nel 2008 hanno distribuito 141 unità di sangue cordonale in Italia e all'estero. La rete delle banche italiane è coordinata dal Centro nazionale sangue in stretta collaborazione con il Centro nazionale trapianti;

3) la donazione del sangue cordonale, come tutte le altre tipologie di donazione di organi, tessuti e cellule, rappresenta un atto volontario, anonimo e gratuito e non prevede diritti sull'oggetto della donazione, soprattutto per quanto riguarda il destino finale di tale materiale.

Si riporta quanto segue, in riferimento ai quesiti posti dall'interrogazione:

1. Se e in che modo siano andate perdute le cellule staminali:

a) istituzione della banca presso l'ospedale di Matera: nonostante la legge regionale n. 478 del 31 gennaio 1996 disponesse l'istitu-

zione di una banca di sangue cordonale, la banca in oggetto è stata istituita su iniziativa personale del dirigente medico del Centro di microcitemia dell'ospedale di Matera, nel 2004, con modalità diverse da quelle previste dalla Regione Basilicata e per tale motivo non è mai stata autorizzata né dalla Regione, né dall'Azienda sanitaria di Matera, né dal Centro nazionale trapianti. La banca infatti in base alla legislazione regionale doveva essere istituita presso il Centro di riferimento regionale per i trapianti (CRT) e non presso l'ospedale di Matera. L'ulteriore trasferimento da tale struttura al Servizio trasfusionale (SIT) è stato effettuato nel 2005 e disposto in base alla normativa nazionale vigente in materia (legge n. 219 del 2005).

b) la «perdita» delle cellule staminali: le unità di sangue cordonale conservate presso il Servizio trasfusionale, come già confermato nelle sedi ufficiali, sono state distrutte in quanto è stata verificata l'assenza di requisiti minimi di sicurezza previsti dalle normative vigenti in materia e dagli *standard*. I motivi e l'eliminazione dei campioni sono stati regolarmente verbalizzati da una specifica Commissione. Il Centro nazionale trapianti, dopo una verifica effettuata «sul campo», ha preso atto delle azioni intraprese ed ha confermato il mancato rispetto di requisiti minimi di sicurezza nelle procedure di prelievo e conservazione adottate, valutando positivamente l'eliminazione dei campioni suddetti. Secondo quanto riportato dagli organi regionali, le notizie riportate sulle testate giornalistiche citate nell'interrogazione si sono dimostrate non corrette e sono state smentite dall'Azienda medesima attraverso comunicati stampa. Inoltre come sopra ricordato, la donazione in quanto volontaria deve scaturire da una libera e consapevole scelta, ma non prevede nessun diritto da parte del donatore. Questo comunque non prescinde dal fatto che gli operatori sanitari, nel rispetto del gesto compiuto, debbano utilizzare il materiale donato nella maniera il più possibile corretta. In merito all'intervento della magistratura, nel novembre 2006, gli atti relativi all'attività di analisi e verifica interna sulla vicenda furono trasferiti dall'Azienda stessa alla Procura della Repubblica di Matera.

2) Quali e quante professionalità fossero state formate al prelievo, manipolazione e congelamento delle staminali: sulla base di quanto precisato, l'Azienda non ha autorizzato nessuna professionalità per le suddette procedure.

3) Quali e quante attrezzature fossero state all'uopo acquistate: i congelatori utilizzati dal Centro di microcitemia dell'ospedale di Matera non sono stati acquistati dall'Azienda sanitaria ma, a quanto risulta allo stesso ente, donati da una associazione di volontariato (ADMO).

4) Quale sia stato il costo complessivo al netto degli introiti di dismissione: la Regione ha comunicato che al momento non è possibile una puntuale quantificazione dei costi di dismissione; peraltro la dismissione ha comportato una riduzione della spesa per l'Azienda, in conseguenza

della cessazione della fornitura di azoto liquido impiegato nei crio-congelatori fino alla suddetta dismissione.

Il Sottosegretario di Stato per il lavoro, la salute e le politiche sociali

ROCCELLA

(27 ottobre 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri del lavoro, della salute e delle politiche sociali e della difesa.* – Premesso che:

recentemente i *mass media* hanno riportato la disgrazia avvenuta il 2 maggio 2009 nell'«Ocean Hyperbaric Oxygen Neurologic Center» di Lauderdale-by-the-Sea, negli Stati Uniti in Florida, dove è rimasto gravemente ferito il piccolo bambino tetraplegico Francesco Pio Martinisi e dove è morta la nonna, Vincenza Pesce, entrambi italiani, sottoposti nel centro statunitense a sedute in camera iperbarica come trattamento della patologia del bambino;

le poche notizie avute nei giorni seguenti al fatto riportano che tali terapie non hanno alcuna convalida scientifica per le patologie per cui vengono usate in quella clinica, e cioè paralisi cerebrale infantile, malformazioni cerebrali, epilessia e perfino autismo;

alcuni di questi bambini sono in condizioni sanitarie tali da essere intrasportabili e sono stati accompagnati in Florida dall'aeronautica militare o da altri enti pubblici, come si può vedere su vari siti di raccolta fondi per questi bambini, spinti a ricorrere a viaggi all'estero per affrontare presunte terapie, come quello di Emanuele Lo Bue o di Desirèe;

già nel dicembre del 2008 il gruppo «Genitori Tosti», formato da genitori di bambini gravemente disabili, aveva scritto una lettera al Presidente della Repubblica, al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro, salute e politiche sociali, Maurizio Sacconi, per avvertire del fatto che molti genitori di bambini gravemente disabili stavano raccogliendo fondi, talvolta anche pubblici (come ad esempio i fondi della Regione Campania e della Regione Calabria), per portare i propri figli in Florida essendo stato chiesto loro il pagamento di circa 300.000 dollari l'anno;

anche l'assessore alla Sanità della Regione Puglia, Tommaso Fiore, aveva sporto una segnalazione alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce riguardo alle collette svolte dai genitori di questi bambini, per poter affrontare le spese dei «viaggi della speranza» in Florida;

il Servizio Sanitario Nazionale rimborsa le cure all'estero in istituti di alta specializzazione se non disponibili in Italia (decreto ministeriale 3 novembre 1989 e decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° dicembre 2000); per questo motivo le raccolte fondi non avrebbero motivo di essere fatte, se non per il fatto che le terapie svolte in Florida non erano terapie riconosciute e il centro di Lauderdale in Florida non era riconosciuto tra gli istituti di alta specializzazione contemplati dai decreti;

ciononostante alcune regioni (Campania e Calabria) sembra abbiano rimborsato questi viaggi, stando ai ringraziamenti pubblici fatti su alcuni siti di raccolta fondi,

si chiede di sapere:

se risultino spese e raccolte fondi di denaro pubblico, se siano stati utilizzati aerei militari, a quale titolo, con quali autorizzazioni e a spese di chi;

se i trattamenti nelle camere iperbariche abbiamo avuto riconoscimenti scientifici;

se l'Italia intenda verificare, sotto rigidi protocolli sanitari, l'efficacia delle sperimentazioni cliniche e con quali modalità vengono effettuate.

(4-01477)

(7 maggio 2009)

RISPOSTA. – Si precisa preliminarmente che al Ministero non sono pervenute segnalazioni da parte dell'associazione «Genitori Tosti».

In merito al primo quesito, si comunica che non si è a conoscenza di un'eventuale raccolta fondi da parte di privati per consentire «viaggi della speranza» all'estero.

Per quanto riguarda le spese di denaro pubblico, tramite l'applicativo TECAS (Trasferimenti per cure autorizzate all'estero) disponibile nel nuovo sistema informativo sanitario, è stata effettuata un'indagine sui dati validati dalle Regioni (con esclusione della Lombardia) per il 2007, 2008 e 2009.

Per il centro terapeutico di «Lauderdale by the sea» in Florida, non vi sono state autorizzazioni per l'anno 2007, mentre per il 2008 e fino al mese di maggio 2009 i dati sono i seguenti:

Regioni di provenienza	Trasferimenti autorizzati 2008	Trasferimenti autorizzati 2009
Campania	1	3
Lazio	0	3
Liguria	1	0
Puglia	4	0
Veneto	0	1

In merito all'utilizzo di aerei militari, secondo quanto comunicato dal Ministero della difesa, l'Aeronautica militare, a seguito di autorizzazione dell'Ufficio per i voli di Stato, di Governo e umanitari della Presidenza del Consiglio dei ministri, ha effettuato i seguenti voli: 1) 22 aprile 2008 da Milano Linate a Fort Lauderdale e 15 ottobre 2008 da Fort Lauderdale a Milano Linate; 2) 30 maggio 2008 da Catania Sigonella a Fort Lauderdale.

Relativamente alla reale efficacia della terapia in camera iperbarica, si precisa che l'utilizzo dell'ossigeno terapia iperbarica (OTI) risale al precedente trentennio, quando la relativa applicazione clinica nella gangrena gassosa corrispose all'efficacia terapeutica attesa.

Nel 2008 il Consiglio superiore di sanità (CSS) ha svolto un approfondito lavoro istruttorio con la disamina della letteratura scientifica, da cui è emerso che non esistono significative evidenze cliniche di beneficio, essendo del tutto insufficienti i dati sull'impiego dell'OTI nel trattamento della paralisi cerebrale infantile (PCI); inoltre sono stati segnalati in soggetti, in assenza di condizioni di particolare rischio, gravi effetti collaterali (convulsioni ed emorragie cerebrali), e, nei bambini con PCI, situazioni ad alto rischio neurologico (epilessia anche farmacoresistente) e polmonare (broncodisplasia).

Le evidenze cliniche disponibili in letteratura riguardano solo due *trial* clinici e quattro studi osservazionali, nei quali sono stati arruolati soggetti di diversa età (da 1 a 19 anni).

La più importante sperimentazione fino ad ora condotta sull'uso dell'OTI nei bambini con PCI ha evidenziato alcuni miglioramenti nelle *performance* motorie in soggetti trattati con 1.75 ATA per 60 minuti, per almeno 40-60 sedute, comunque non differenti dai risultati ottenuti dai gruppi di controllo utilizzati come paragone (che hanno ricevuto una ossigenoterapia a 1.3 ATA per lo stesso tempo e per lo stesso numero di sedute); i risultati, quindi, non depongono in maniera conclusiva per l'efficacia del trattamento.

Peraltro, alcuni pazienti, attentamente individuati per la loro specifica condizione, possono essere trattati nell'ambito delle norme vigenti che regolano l'uso compassionevole dei farmaci, quindi in un contesto di rapporto fiduciario tra paziente e medico curante, con l'assunzione da parte di quest'ultimo della responsabilità di quanto intrapreso.

Il trattamento, modulato sulla condizione clinica individuale, potrà essere iniziato solo dopo l'acquisizione del consenso informato sottoscritto dai genitori, consenso «che dovrà essere emendato rispetto alla formulazione attuale riguardo agli effetti avversi legati al trattamento stesso, alla necessità di escludere soggetti ad alto rischio (ad esempio epilettici, broncodisplasici, asmatici) e alla possibilità da parte dei genitori di chiederne la sospensione in qualsiasi momento, senza che ciò pregiudichi in alcun modo l'offerta di successive cure».

L'eventuale accadimento di effetti avversi e/o la sospensione anticipata del trattamento dovranno essere comunicati alla ASL competente e al Ministero.

Attualmente, non essendo disponibili dati scientifici che possano comprovare, secondo i criteri delle evidenze, la possibilità di utilizzare l'OTI nel trattamento delle paralisi cerebrali infantili o di patologie neurologiche assimilabili, vengono a mancare i presupposti indispensabili per avviare lo svolgimento di *trial* cimici.

Recentemente il CSS ha ritenuto di valutare ancora una volta se esista qualche presupposto scientifico per avviare eventuali *trial* cinici; nella riunione della Sezione II del 27 maggio 2009, durante la quale si è svolta l'audizione di rappresentanti della Società italiana di medicina subacquea e iperbarica (SIMSI) e dell'associazione «Un sorriso per la vita», si è manifestata l'esigenza di invitare in una audizione anche le società scientifi-

che dei fisioterapisti pediatrici e dei neuropsichiatri pediatrici, per ulteriori approfondimenti, utili ad una più attenta valutazione del problema.

Il Vice ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali

FAZIO

(29 ottobre 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a quanto risulta agli interroganti, in data 5 luglio 2009, il volo Alitalia delle ore 17.30 Roma-Cagliari è decollato con 45 minuti di ritardo rispetto ai 65 minuti di viaggio;

analoga situazione si è verificata il 6 luglio 2009, quando il medesimo volo è partito con circa 52 minuti di ritardo. L'arrivo è stato pari all'80 per cento in più rispetto alla prevista durata del volo;

a quanto consta agli interroganti le motivazioni sono riconducibili al ritardo sia della navetta aerostazione-velivolo sia della messa in funzione della scaletta di accesso;

l'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) ha pubblicamente denunciato tale situazione evidenziando come l'attuale struttura societaria privata, rispetto a quella precedente pubblica, è stata più volte elogiata e presentata come fattore di stabilità ed efficienza;

l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministro dei trasporti, provvede secondo statuto (decreto ministeriale 3 giugno 1999), tra gli altri compiti, anche all'espletamento del trasporto aereo e a svolgere quelli connessi con le attività lavorative del personale di terra e di volo;

risulta agli interroganti che riguardo ai ritardi accumulati da Alitalia sono stati diversi gli interventi del Presidente dell'Enac, Vito Riggio. L'ultimo, del 7 luglio 2009, rivela che il grado di puntualità di Alitalia è solo dell'87 per cento, cosa per la quale il dottor Riggio promette di essere «inflessibile»,

si chiede di sapere se il Ministro, nell'ambito della propria competenza non intenda operare, e in quale modo, per garantire la tutela ai passeggeri rispetto a episodi di ritardo nei voli come quello citato, che rappresentano un disservizio ormai cronico di alcuni voli Alitalia.

(4-01736)

(8 luglio 2009)

RISPOSTA. – Si comunica che l'ENAC sta effettuando le opportune verifiche ispettive alla cui conclusione saranno eventualmente applicate le disposizioni previste per la violazione del regolamento (CE) n. 261/2004, comminando le relative sanzioni a quei vettori che hanno mostrato carenze ed inefficienze nell'erogazione del servizio.

Inoltre, si ricorda che l'ENAC, seguendo le indicazioni dell'Unione europea, ha redatto la Carta dei diritti del passeggero che rappresenta uno strumento di informazione e aggiornamento sui diritti e sulle forme di tutela previsti per i viaggiatori in caso di disservizi nel trasporto aereo che racchiude normative nazionali, comunitarie ed internazionali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(28 ottobre 2009)

SPEZIALI, BEVILACQUA, GENTILE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in un'intervista rilasciata al mensile «Tutto Trasporti» il direttore della divisione Cargo di Trenitalia Cargo disegna la nuova rete degli scali ferroviari merci in Italia;

il predetto direttore afferma che «si tratta di portare a compimento il processo di razionalizzazione di un reticolo che negli anni '90 contava sul territorio nazionale ben mille scali e che a partire dal 2000 è stato ridotto a 450 per passare a 314 nel 2007 fino ai 199 odierni. Soprattutto al Sud, nell'Italia meridionale, dove molti sono gli scali non sostenuti da un'adeguata domanda di trasporto da parte delle aziende nel territorio. Questo è il motivo per cui è allo studio un ulteriore ridimensionamento, a meno che le aziende non siano disposte a pagare prezzi maggiori»;

i grandi scali merci sui quali Trenitalia intenderebbe puntare per il futuro sarebbero dieci: Torino, Alessandria, Novara, Milano, Brescia, Modena-Marzaglia, area di Roma, Marcianise, Bari-Ferruccio e Catania-Bicocca, tutti in gran parte da potenziare poiché carenti di attrezzature per il trasporto intermodale;

il già citato direttore conclude l'intervista rivolgendo un appello a tutti gli autotrasportatori affinché sottoscrivano un accordo pilota insieme alla committenza che per almeno un'area del Paese preveda il trasporto per ferrovia sulle lunghe distanze e con il camion sulle brevi;

considerato che in particolare, per la regione Calabria, si procederebbe alla chiusura degli scali merce di Lamezia Terme (Catanzaro) e Cosenza già a partire dal primo marzo 2009;

preso atto che:

tale decisione, se confermata, determinerebbe la scomparsa del trasporto merci su rotaia dalle province di Catanzaro e di Cosenza con danni per tutte le aziende che, invece, utilizzano proprio tale modalità per il trasporto dei loro prodotti;

tale decisione, tra l'altro, giunge proprio nel momento in cui i già carenti collegamenti stradali sono al collasso a seguito dei recenti fatti di maltempo verificatisi sulla Regione;

le province di Catanzaro e di Cosenza, e la Regione tutta, necessiterebbero, al contrario, di forti interventi mirati al potenziamento della rete di collegamenti, stradali e ferroviari, al fine di ridurre la marginalità geo-

grafica della Regione sia in riferimento alla mobilità dei cittadini che in riferimento alla movimentazione delle merci e dei prodotti,

si chiede di sapere:

se risulti al Ministro in indirizzo che le stazioni di Lamezia Terme e di Cosenza siano state escluse dall'elenco degli scali ferroviari per le merci, nell'ambito del ridimensionamento della rete italiana approntato dalla Divisione Cargo di Trenitalia, così come enunciato dal direttore e, in caso affermativo, se ritenga di dover intervenire al fine di promuovere una politica tesa al potenziamento e all'ammodernamento del sistema di mobilità ferroviario calabrese, di quello delle Province di Catanzaro e di Cosenza in particolare, in modo da valorizzarne le potenzialità produttive ed evitarne il definitivo smantellamento;

quali siano le valutazioni del Ministro circa l'eventuale accordo pilota da stipulare con gli autotrasportatori per la «spartizione» del trasporto merci.

(4-01144)

(17 febbraio 2009)

RISPOSTA. – In tutta Europa, già da alcuni anni, l'esigenza di efficientare e specializzare i servizi ferroviari ha determinato l'avvio di un processo di razionalizzazione e concentrazione del traffico ferroviario delle merci, in particolare, per il traffico diffuso, che è quello a carro singolo o gruppi di carri.

Pertanto, anche nel nostro Paese, Trenitalia ha avviato, su tutto il territorio nazionale, un programma di riorganizzazione del sistema di offerta ferroviaria merci per il traffico diffuso.

Ciò risponde alla necessità sia di creare un modello di offerta più aderente alle esigenze dei fruitori del servizio, sia di realizzare un servizio più efficiente che consenta una migliore utilizzazione delle risorse disponibili e, quindi, economicamente sostenibile per Ferrovie dello Stato.

A quanto sopra si aggiunge, nell'ultimo periodo, una sensibile contrazione della domanda conseguente alla nota situazione di congiuntura economica e la riduzione nel 2009 dei contributi statali al trasporto merci, previsti dal Contratto di servizio pubblico con Trenitalia che ammonta a circa 60 milioni di euro in meno rispetto alle previsioni del Piano industriale FS.

In funzione dell'obiettivo di concentrazione del traffico diffuso, per il quale Trenitalia intende mantenere, comunque, tutte le attuali destinazioni dei trasporti, è stata definita una nuova modalità complessiva di inoltro al fruitore del servizio, che prevede l'attestamento ferroviario di questo tipo di trasporti su alcune piattaforme logistiche, dalle quali è possibile attuare soluzioni alternative per la presa/riconsegna nelle località di origine/destinazione.

Pertanto, non è in programma alcuna chiusura di scali merci, bensì una rimodulazione dell'offerta, per adeguarla al volume e alle caratteristiche della domanda e renderla economicamente sostenibile per Trenitalia.

Per la Calabria, la concentrazione del traffico a carro singolo per tutte le merceologie è stata individuata nella piattaforma logistica di Cosenza, mentre nessuna modifica organizzativa è in programma per il traffico a treno completo, che continua ad essere effettuato in tutti gli impianti precedentemente serviti, compresa Lamezia Terme.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MATTEOLI

(29 ottobre 2009)

TORRI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

da quanto si apprende dalle notizie riportate dagli organi di stampa, il consiglio comunale di Bologna ha approvato un ordine del giorno consiliare volto a cancellare le multe definite sbagliate che erano state comminate a una stragrande maggioranza di cittadini esercenti di attività commerciali. Si è arrivati a tale decisione a seguito delle polemiche che avevano investito l'amministrazione comunale;

nel comune di Bologna sono state irrogate oltre duemila multe ai commercianti per mancati pagamenti dell'imposta comunale sulla pubblicità riferiti soprattutto agli anni 2006 e 2007, con successiva proroga dei termini di pagamento fino al 31 marzo 2009. Gestor, la società di riscossione dei tributi, ha inviato oltre duemila cartelle sulla pubblicità, l'incasso previsto supera il milione di euro. Per adesso le sanzioni riguardano solo tre quartieri della città: il censimento sui mancati pagamenti ha toccato migliaia di esercizi commerciali;

queste sanzioni sono state definite «assurde» dalle associazioni di categoria, perché hanno colpito in modo indiscriminato e irragionevole, considerando fuorilegge' pure i marchi su zerbini, i menù dei ristoranti, le vetrofanie;

l'ordine del giorno prevede l'istituzione di un tavolo tecnico insieme ai vertici dei commercianti (Ascom e Confesercenti) e a Gestor, la società di riscossione tributi che ha inviato le sanzioni. Il tavolo ha il compito di esaminare la normativa nazionale al fine di fare chiarezza tra ciò che va considerato informazione e ciò che invece è pubblicità e quindi va tassato. A quel punto le sanzioni sbagliate saranno cancellate, in base al principio dell'autotutela, in sostanza per evitare ricorsi, mentre per le altre l'*iter* proseguirà;

le associazioni di categoria dei commercianti da un lato considerano l'approvazione dell'ordine del giorno un importante passo in avanti al fine di risolvere la questione, ma dall'altro lato chiedono la cancellazione di tutte le multe comminate in modo improprio e l'annullamento degli interessi per il ritardo nei pagamenti. Infatti è ovvio che in questo caso non si tratta di morosità ma di un mancato pagamento dovuto alla inconsapevolezza di dovere pagare;

tale vicenda dimostra come siano diversi gli aspetti che dovrebbero formare oggetto di revisione normativa per evitare problematiche come quelle verificatesi a Bologna;

ai sensi dell'articolo 11, comma 10, della legge n. 449 del 1997, «Le tariffe e i diritti di cui al capo I del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, e successive modificazioni, possono essere aumentati dagli enti locali fino ad un massimo del 20 per cento a decorrere dal 1o gennaio 1998 e fino ad un massimo del 50 per cento a decorrere dal 1o gennaio 2000 per le superfici superiori al metro quadrato, e le frazioni di esso si arrotondano al mezzo metro quadrato.». È necessario, infatti, ridurre al 20 per cento il limite massimo dell'aumento, anche per limitare il potere discrezionale dei comuni;

la materia merita una regolamentazione più accurata anche alla luce della giurisprudenza che si è pronunciata su alcuni punti essenziali;

alcune pronunce giurisdizionali, sono molto penalizzanti per i soggetti passivi dell'imposta e richiederebbero un intervento del legislatore con riguardo ai presupposti di applicazione della medesima: ad esempio, a quanto consta all'interrogante, la giurisprudenza ha sancito che tra i presupposti per l'applicazione dell'imposta sugli impianti di affissione diretta non risulterebbe necessario che vi sia l'avvenuta esposizione del messaggio pubblicitario e neppure si richiede che la prova dell'avvenuta affissione debba essere fornita dal comune impositore; inoltre l'imposta comunale sulla pubblicità colpirebbe la mera disponibilità del mezzo pubblicitario (impianto di affissione, o altro) e non già l'attività di diffusione di messaggi pubblicitari attraverso l'effettiva utilizzazione del mezzo stesso, che non dovrebbe quindi formare oggetto di accertamento da parte dei comuni. Infine, secondo un'interpretazione estensiva della norma, la diffusione di messaggi pubblicitari effettuata attraverso forme di comunicazione visive o acustiche, diverse da quelle assoggettate al diritto sulle pubbliche affissioni, in luoghi pubblici o aperti al pubblico o che sia da tali luoghi percepibile sarebbe soggetta all'imposta sulla pubblicità prevista nel decreto legislativo sopra citato;

la congiuntura internazionale di crisi economica impone interventi radicali a sostegno delle attività commerciali che attraversano un periodo di particolare difficoltà,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali provvedimenti intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, in merito al caso specifico che ha interessato il comune di Bologna e inoltre se non ritenga opportuno promuovere iniziative normative volte a limitare i presupposti per l'applicazione e l'importo dell'imposta in modo da tutelare i titolari di attività economiche e i consumatori.

(4-01934)

(12 marzo 2009)

RISPOSTA. – L'interrogante fa presente che il soggetto affidatario del servizio di accertamento e riscossione dell'imposta comunale sulla pubblicità per il Comune di Bologna ha emesso numerosi avvisi di accertamento a seguito del mancato pagamento di detto tributo. Molti di questi avvisi non riguarderebbero fattispecie da assoggettare a tassazione, poiché i messaggi esposti da parte dei titolari dei vari esercizi commerciali non avrebbero ad oggetto la pubblicità vera e propria ma, piuttosto, comunicazioni e informazioni rese alla clientela.

L'interrogante chiede, pertanto, se si intende intervenire in proposito anche attraverso un'apposita iniziativa di carattere normativo.

Al riguardo, il Dipartimento delle finanze ha preliminarmente rappresentato che, sulla questione, è stata emanata la risoluzione n. 2/DF del 24 aprile 2009, per fornire alcuni chiarimenti agli enti locali in ordine alla distinzione fra messaggi pubblicitari ed avvisi al pubblico al fine di evitare il contenzioso che potrebbe instaurarsi relativamente all'applicazione alle predette fattispecie dell'esenzione dal pagamento dell'imposta sulla pubblicità ai sensi dell'articolo 17, comma I, lettera *b)*, del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507.

Per quanto concerne, invece, l'eccessiva onerosità, per i contribuenti, dell'aumento delle tariffe dell'imposta sulla pubblicità e del diritto sulle pubbliche affissioni fino ad un massimo del 50 per cento, che il Comune può disporre ai sensi dell'articolo 11, comma 10, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il Dipartimento ha osservato che la proposta di limitare gli aumenti in discorso entro il limite massimo del 20 per cento implica la necessità di una valutazione politica.

Va segnalato, comunque, che, nell'intento di tutelare i titolari di attività produttive ed i consumatori, in un momento di generale difficoltà economica, il Governo con le disposizioni contenute nell'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93 (convertito dalla legge 24 luglio 2008, n. 126), e nell'articolo 77-*bis*, comma 30, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (aggiunto, in sede di conversione, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), ha disposto la sospensione del potere delle Regioni e degli enti locali di deliberare aumenti dei propri tributi.

Per quanto riguarda, poi, la problematica inerente all'esatta individuazione del presupposto impositivo del tributo di cui trattasi, il Dipartimento delle finanze ha fatto presente che, nonostante le disposizioni recate dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 507 del 1993, la Corte di cassazione, con la sentenza n. 6446 del 1º aprile 2004, ha dato l'avvio ad un diverso orientamento che si sta consolidando (si vedano le sentenze n. 109 e n. 110 del 4 gennaio 2005, n. 552 del 12 gennaio 2007, n. 1307 del 22 gennaio 2007, n. 16117 del 20 luglio 2007, n. 20868 e n. 20873 del 5 ottobre 2007, n. 16909 del 31 luglio 2007, n. 17138 del 3 agosto 2007, n. 17565 del 9 agosto 2007, n. 6539 del 12 marzo 2008).

Detto orientamento fa leva sull'assunto in base al quale, benché il citato articolo 5 del decreto legislativo n. 507 del 1993, nel definire il presupposto impositivo, afferma che è soggetta all'imposta sulla pubblicità «la diffusione di messaggi pubblicitari», occorre anche tener conto del di-

sposto del successivo articolo 7, che assume come parametro per la determinazione del tributo la superficie minima della figura geometrica in cui è circoscritto il mezzo pubblicitario, indipendentemente dal numero dei messaggi in esso contenuti.

Pertanto, poiché, afferma la Corte, «tra i numeri figura anche lo zero, che corrisponde alla mancata utilizzazione dell'impianto», si deve ritenere che, «nonostante la formula letteraria adottata dall'art. 5, comma 1, del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, oggetto del tributo sia «il mezzo disponibile» e non «il mezzo disponibile effettivamente utilizzato per la diffusione di messaggi pubblicatali», e, tanto meno, perciò, che oggetto del tributo sia l'attività di diffusione di tali messaggi».

È evidente, quindi, a parere del predetto Dipartimento, come detta impostazione modifichi radicalmente l'assetto della disciplina del tributo in esame, in quanto il presupposto impositivo non è più riconducibile alla diffusione del messaggio pubblicitario, ma alla disponibilità dell'impianto, vale a dire al rilascio del prescritto provvedimento autorizzatorio che, in quanto fatto amministrativo, esula dalla sfera tributaria.

Tale interpretazione giustifica, quindi, il pagamento del tributo anche in assenza di un messaggio pubblicitario, quando, invece, gli adempimenti posti a carico del contribuente dall'articolo 8 del decreto legislativo n. 507 del 1993, prevedono espressamente che la dichiarazione debba essere presentata «prima di iniziare la pubblicità».

Pertanto, alla luce del predetto orientamento giurisprudenziale, una diversa interpretazione richiederebbe un intervento normativo.

Per quanto attiene, in particolare, la vicenda che ha interessato il Comune di Bologna, in ordine alla presunta irregolarità degli avvisi di accertamento emessi a seguito dell'omesso versamento dell'imposta comunale sulla pubblicità, il predetto ente locale, per il tramite del Dipartimento delle finanze, ha evidenziato che, nonostante ritenga pienamente legittimi gli atti impositivi notificati, ha attivato un tavolo tecnico con i rappresentanti delle categorie interessate, al fine di addivenire ad una bonaria composizione delle controversie mediante l'istituto dell'accertamento con adesione.

Le linee applicative emerse dal predetto tavolo tecnico sono state recepite nel regolamento dell'imposta comunale sulla pubblicità, adottato dal Comune di Bologna.

Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze
MOLGORA

(23 ottobre 2009)

VITA, VIMERCATI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

il 18 settembre 1988 venne istituito dal dipartimento per il Commercio degli Stati Uniti, l'Internet corporation for assigned names and

numbers (ICANN), ente internazionale *non profit*, con l'incarico di assegnare gli indirizzi numerici di identificatori di protocollo (IP) ed il sistema dei nomi a dominio di primo livello *(Top-Level Domain)*, composto dai registri di tipo generico (gTLD) e dai registri di tipo nazionale (ccTLD), oltre al sistema dei *root server*;

nel dicembre 2003 le Nazioni unite promuovono a Ginevra il World Summit on Information Society (WSIS), al quale seguirà quello di Tunisi 2005; come risultato del WSIS si sono tenuti gli *Internet governance forum* di Atene 2006, Rio 2007, Hyderabad 2008 e Sharm-el-Sheik 2009. L'avvio di *forum* internazionali sulla *governance* di *Internet* mostra, ad opinione degli interroganti, quanto sia diffusa e sentita nel mondo l'esigenza di definire regole di comportamento che sovrintendano al funzionamento della rete in tutti i suoi aspetti: dalla dimensione dei diritti umani e delle libertà fondamentali, sino a quella della tecnologia e dell'economia;

considerato che:

in vista del *forum* sulla *governance* di *Internet* previsto dal 15 al 18 novembre 2009 a Sharm-el-Sheik, il 14 e 15 settembre 2009 si è tenuto a Ginevra un ampio dibattito, cui hanno preso parte circa 200 rappresentati provenienti dai diversi Paesi membri dell'Unione europea, per esaminare le attuali sfide e problematiche esistenti a livello europeo in tale materia;

in tale sede, anche in considerazione della scadenza prevista il prossimo 30 settembre 2009 di uno dei principali accordi che lega l'ICANN – unico organismo che attualmente gestisce *Internet* - al Governo degli Stati Uniti, è emersa l'esigenza di addivenire in tempi rapidi ad una migliore e più efficiente gestione di tale organismo, relativa all'evoluzione dell'internazionalizzazione della gestione del sistema di indirizzi della rete, l'*accountability* e la «trasparenza» di ICANN;

il 30 settembre 2009 giungerà al termine il rapporto diretto di ICANN con il Governo statunitense e questo costituirà un passo importante verso l'internazionalizzazione della gestione del sistema di indirizzi della rete *Internet*. La stessa Commissione europea ha incontrato una delegazione del Governo statunitense per raccomandare una partecipazione europea nel monitoraggio dell'evoluzione dell'internazionalizzazione di ICANN;

ritenuto che *Internet* rappresenta il motore della società dell'informazione, un fattore abilitante per lo sviluppo, la crescita e la democratizzazione della società, anche quella dei Paesi meno avanzati, un'infrastruttura critica che deve essere salvaguardata, difesa e indirizzata per assicurare un ulteriore sviluppo nell'interesse di tutti,

si chiede di sapere quale metodo il Governo intenda adottare al fine di arrivare in tempi rapidi ad una posizione condivisa su tale materia che tenga conto delle esigenze degli *stakeholders*, degli utenti della rete, del settore privato, della ricerca e delle organizzazioni non governative.

(4-02163)

(3 novembre 2009)

RISPOSTA. – Il Governo italiano è da sempre attento alle questioni relative ad *Internet*, nella consapevolezza dell'importanza che la rete ha assunto per lo sviluppo economico e sociale dei nostri Paesi e di quelli meno avanzati. Vista la rilevanza strategica che la rete *Internet* riveste in quanto infrastruttura critica globale, le problematiche connesse alla gestione ed alla *governance* di *Internet* continuano a crescere d'importanza a livello nazionale e internazionale.

A partire da tale approccio il Governo ha attivamente partecipato a livello internazionale ai due Summit mondiali sulla società dell'informazione promossi dalle Nazioni unite nel 2003 e 2005 ed a tutti i Forum internazionali sulla *governance* di *Internet* (IGF) che hanno fatto seguito e si appresta a partecipare al prossimo IGF che sarà ospitato dal Governo egiziano dal 15 al 18 novembre 2009.

Su questi temi, il Governo si è sempre preoccupato di tener conto delle esigenze e delle valutazioni di tutti gli *stakeholders* della rete, nello spirito del mandato dei citati *summit* mondiali sulla società dell'informazione.

In particolare, l'Italia ha favorito e sostenuto la nascita di un IGF nazionale, proprio al fine di rafforzare i meccanismi ed il metodo per sollecitare e raccogliere le posizioni di tutti gli *stakeholders* della rete: utenti, settore privato, mondo della ricerca, organizzazioni non governative, eccetera.

Altrettanto attivo è stato e continua ad essere il lavoro del Governo in ambito europeo, nel quale vengono tradizionalmente condivise e coordinate le posizioni sui temi della *govenance* di *Internet*, tenendo sempre conto anche delle indicazioni provenienti dalle rispettive società.

Per quanto riguarda in particolare il rapporto tra il Governo USA e ICANN, che come noto ha di recente fatto registrare un'evoluzione nel senso di una maggiore autonomia di ICANN e di un rafforzamento del Government Advisory Commitee (GAC) che già operava al fianco di ICANN, il Governo italiano ha pienamente condiviso la dichiarazione della Presidenza europea rilasciata il 30 settembre 2009 in occasione della scadenza del vecchio accordo tra USA e ICANN.

Al riguardo, si precisa che per ICANIN «l'organismo responsabile della gestione dei nomi di dominio di *Internet*» si prevede, dopo la scadenza dell'accordo che lo legava esclusivamente al Governo americano, una significativa evoluzione volta a rafforzare il ruolo del comitato consultivo governativo (GAC), come dal nostro Governo auspicato da anni nel rispetto dell'interesse di tutti gli utenti della rete.

L'Italia, insieme agli altri Paesi dell'Unione europea, si è sempre impegnata e continuerà a partecipare attivamente nelle discussioni con gli altri *partners* internazionali su come stimolare e sostenere il dialogo e la cooperazione internazionale e *multi-stakeholders* per definire principi condivisi per la migliore *governance* di *Internet*.

A questo proposito, il Governo ritiene che l'IGF sia diventato un processo vitale e prezioso per sviluppare questo dialogo *multi-stakeholder* che costituisce un meccanismo inclusivo ed efficace per promuovere quella

cooperazione globale sui tanti delicati temi della *governance* di *Internet* di cui c'è assoluto bisogno per assicurare la libertà, i diritti individuali, la continuità operativa, la stabilità e la sicurezza della rete nel futuro.

Per quanto riguarda la partecipazione italiana al prossimo IGF, il Governo sta definendo la propria delegazione che rappresenterà le varie amministrazioni interessate. Considerata l'importanza dell'evento, il Governo auspica che al Forum vi sia una significativa partecipazione anche di altri rappresentanti degli *stakeholders* italiani della rete. In vista di questo appuntamento, la Presidenza di turno dell'Unione europea sta conducendo un esercizio di coordinamento per mettere a punto una posizione europea condivisa.

Il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione

BRUNETTA

(3 novembre 2009)

€ 4,20