SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 88

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 15 al 21 luglio 2010)

INDICE

BIONDELLI: sulla regolamentazione del traffico su rotaia di materiali pericolosi nei pressi dei centri abitati (4-03106) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2663

CAFORIO: su un progetto per il posizionamento di campi boe telematici nelle aree marine protette di Capo Carbonara (Sardegna) e delle Cinque Terre (Liguria) (4-02298) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*) 2666

D'ALIA: sulla quantificazione degli oneri finanziari relativi alla proroga delle sospensioni delle esecuzioni di rilascio di immobili abitativi per finita locazione (4-01741) (risp. VIALE, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) 2669

FERRANTE, DELLA SETA: sulla mancata notifica preventiva dei decreti istitutivi del Sistema per il controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) alla Commissione europea (4-03169) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*) 2672

FERRANTE, FIORONI: sul rischio di chiusura della stazione ferroviaria di Orvieto (4-03325) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2675

GIARETTA: sugli impegni assunti dall'Italia al G8 de L'Aquila contro la fame nel mondo (4-03200) (risp. SCOTTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 2679

GRAMAZIO: sull'assegnazione di un incarico dirigenziale da parte dell'Istituto nazionale per le malattie infettive «Lazzaro Spallanzani» (4-02451) (risp. FAZIO, *ministro della salute*) 2681

LANNUTTI: sul rischio di chiusura della stazione ferroviaria di Orvieto (4-03313) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2676

LIVI BACCI ed altri: sui censimenti della popolazione, delle abitazioni, dell'industria e dei servizi (4-03413) (risp. BRUNETTA, *ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*) 2683

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

PISTORIO ed altri: sulla riduzione del personale civile nella base militare di Sigonella (Catania) (4-03393) (risp. BRUNETTA, *ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione*) *Pag.* 2686

PORETTI, PERDUCA: sulla procedura d'infrazione per l'Italia per il mancato recepimento di una direttiva comunitaria relativa al trattamento delle acque reflue urbane (4-03166) (risp. MENIA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*) 2689

SIBILIA: sull'esito di un concorso presso il Ministero dell'economia e delle finanze (4-02792) (risp. GIORGETTI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) *Pag.* 2691

TANCREDI: sulla decisione di una compagnia aerea nipponica di eliminare alcune destinazioni internazionali, tra cui Roma e Milano (4-03161) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti)* 2694

BIONDELLI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

negli scorsi giorni, presso la stazione di Alessandria, è stato fermato per controlli un convoglio carico di gas propano liquido (GPL) partito dalla stazione di Trecate (Novara) e diretto in Campania a Gricignano;

dai controlli eseguiti dal Nucleo chimico delle forze dell'ordine di Milano sono emerse gravi irregolarità tali da richiedere il travaso di parte del carico, 80.000 chilogrammi di GPL, in nuove cisterne;

il treno, arrestato su segnalazione delle Ferrovie dello Stato (Trenitalia Cargo), aveva attraversato, per raggiungere lo scalo di Alessandria, numerosi centri abitati, anche molto vasti, quali Trecate e Novara, esponendo la popolazione a gravissimi quanto ingiustificati pericoli;

questa vicenda riporta necessariamente alla memoria vicende di cronaca recente, come la tragedia di Viareggio, causata, stando a quanto di pubblico dominio, proprio da un cedimento strutturale di una delle cisterne del convoglio, anch'esso in partenza da Trecate e diretto a Gricignano secondo un percorso analogo,

si chiede di sapere:

quali misure i Ministri in indirizzo intendano porre in essere affinché i controlli su questo tipo di convogli siano inaspriti;

quali più ampie misure, volte a regolamentare il traffico su rotaia di materiali pericolosi nei pressi dei centri abitati, siano in via di predisposizione e quanto, una volta messe in atto, ne sarà garantita la applicazione.

(4-03106)

(5 maggio 2010)

Risposta. – Per quanto attiene allo specifico episodio citato nell'interrogazione, relativo ad un trasporto programmato da Trecate a Gricignano il 17 aprile 2010 da parte dell'impresa ferroviaria Trenitalia SpA – Divisione cargo, si evidenzia che prima della partenza dalla stazione di origine il treno era stato sottoposto ad una visita tecnica che non aveva riscontrato irregolarità. Successivamente, nella stazione di Alessandria dove era prevista una nuova visita tecnica, il personale di verifica dell'impresa ferroviaria riscontrava alcune anomalie alle parti meccaniche di due ferrocisterne marcandole nei modi previsti dalle norme, scartandole dalla composizione del treno destinato a Gricignano e prevedendone la restituzione al mittente o l'invio ad altro impianto limitrofo dove scaricare la merce.

Per quanto attiene invece alla disciplina regolante il trasporto ferroviario delle merci pericolose si evidenzia che essa, a livello internazionale, è disciplinata dal regolamento concernente il trasporto internazionale fer-

roviario delle merci pericolose (RID) relativamente agli aspetti specifici legati alle merci pericolose.

Il Ministero, nell'ambito delle attività attualmente in corso di riordino del quadro normativo nel settore della sicurezza ferroviaria, ha svolto, già nel periodo precedente all'incidente di Viareggio, un approfondito esame della materia del trasporto di merci pericolose per ferrovia attraverso l'istituzione di uno specifico gruppo di lavoro, anche al fine di identificare i soggetti cui attribuire specifiche responsabilità per ciascuna delle disposizioni previste dal regolamento internazionale RID. Lo stesso rapporto conclusivo elaborato dal suddetto gruppo di lavoro ha infatti ipotizzato un articolato quadro di ripartizione di attività ed attribuzione di responsabilità tra i soggetti competenti in materia. La definitiva attribuzione delle rispettive competenze, dopo il necessario confronto con tutti i soggetti interessati, dovrà avvenire con l'emanazione di una specifica disposizione normativa. A riguardo è stato recentemente avviato un «tavolo» con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e con l'Istituto sperimentale di Rete ferroviaria italiana al fine di predisporre un apposito schema normativo.

Di più, al fine di anticipare l'applicazione di alcuni contenuti della direttiva 2008/110/CE (relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie da attuare entro il 24 dicembre 2010) riguardanti i principi base di un sistema comune di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri merci è stato sottoscritto, in data 14 maggio 2009, un *Memorandum* di intesa con altri 9 Paesi della Comunità. A riguardo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta attualmente provvedendo a redigere uno schema di decreto di attuazione del predetto accordo internazionale sottoscritto il 14 maggio 2009.

Inoltre, in data 29 luglio 2009, il Ministro ha emanato una direttiva con la quale impegna il gruppo Ferrovie dello Stato ad intensificare l'attività di controllo e ad adottare misure al fine di mitigare i rischi derivanti dal trasporto merci pericolose per ferrovia unitamente ad altri adempimenti finalizzati al conseguimento, nel più breve tempo possibile, di un più elevato *standard* di sicurezza ferroviaria.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, da parte sua, con la direttiva l/dir/2010 del 22 febbraio 2010, ha attribuito specifiche responsabilità alla società Rete ferroviaria italiana, che ha l'obbligo di individuare un proprio responsabile di scalo sia negli scali terminali ricadenti nell'applicazione del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 20 ottobre 1998, dove sono già previsti i responsabili di scalo delle imprese ferroviarie, sia negli scali di smistamento in cui sono programmate manovre di carri di merci pericolose.

Per quanto attiene alla disciplina sui controlli dei veicoli ferroviari, si evidenzia che a livello nazionale essi sono soggetti alle norme per la verifica tecnica dei veicoli secondo cui è stabilito che sia effettuata una visita tecnica di origine prima della partenza di ogni treno merci per verificare l'assenza di eventuali anomalie e consentire, quindi, l'invio di tutti i carri in composizione al treno stesso. In alternativa, la visita tecnica può

essere effettuata entro 60 chilometri dalla partenza se la località di origine è sprovvista di personale abilitato alla verifica. Quest'ultima possibilità a partire dal 13 giugno 2010 non è più applicabile ai treni trasportanti merci pericolose. Inoltre, è fatto obbligo di sottoporre i treni ad un ulteriore controllo non oltre i 700 chilometri di percorrenza.

Per quanto concerne l'azione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie in materia di controlli, nell'assolvimento dei propri compiti ai sensi del decreto legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, si evidenzia che essa svolge attività di ispezione e di *audit* sulle imprese ferroviarie in possesso di certificato per effettuare trasporto di merci pericolose.

In data 1° febbraio 2010, l'Agenzia stessa ha emesso un provvedimento con cui ha imposto alle imprese ferroviarie di effettuare controlli sugli organi di chiusura delle ferrocisterne contenenti merci pericolose provenienti dall'estero, anche se, per accordi con imprese straniere, questi controlli sono effettuati in un regime «di fiducia» dall'impresa ferroviaria estera. Questa misura è stata adottata per limitare l'ingresso sul territorio italiano di ferrocisterne con anomalie. Nel medesimo provvedimento l'Agenzia ha suggerito l'adozione di sistemi automatici di rilevamento delle eventuali perdite.

Al fine di rafforzare il presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna delle merci pericolose delle classi da 2 a 9 esclusa la classe 7 del RID, il Ministero ha predisposto una specifica circolare, in data 6 aprile 2010, che precisa gli adempimenti cui dovranno attenersi tutti gli operatori nazionali nella catena del trasporto di merci pericolose su ferrovia anche nell'ambito dei trasporti internazionali. La circolare reca in allegato specifiche chek-list che dovranno essere compilate e sottoscritte dai vari operatori coinvolti nel trasporto di merci pericolose (mittente, riempitore, impresa ferroviaria e scaricatore) con la duplice finalità di ridurre il rischio di immettere sulla rete ferroviaria non conformi alle disposizioni del RID e di creare una tracciabilità del trasporto.

L'Agenzia, da parte sua, ha messo in atto diverse misure tese a garantire l'integrità del trasporto di merci pericolose per ferrovia. Tra queste è stata richiesta per ogni rotabile l'esistenza della «tracciabilità» dei processi manutentivi, con particolare riferimento agli assili e alle sospensioni a balestra, ove per tracciabilità si intende la disponibilità delle seguenti informazioni: *standard* costruttivi adottati, data di fabbricazione, fabbricante, attività manutentive e soggetto deputato alla manutenzione. I rotabili per i quali non sono disponibili tutte le informazioni richieste devono essere sottoposti ai controlli straordinari previsti.

Ai carri per i quali non sono ancora disponibili queste informazioni è stato imposto il limite di velocità di 60 chilometri orari nelle stazioni e durante l'attraversamento delle grandi aree urbane individuate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Altri provvedimenti adottati dall'Agenzia sono: la richiesta alle imprese ferroviarie di utilizzare per il trasporto di merci pericolose locomotive dotate di sottosistemi di bordo per la protezione della marcia del treno, l'attivazione di sinergie con i compartimenti territoriali della Polizia

ferroviaria per l'immediata segnalazione di eventi anomali riguardanti carri con merci pericolose, il coinvolgimento anche di agenzie estere per la sicurezza ferroviaria per i trasporti che hanno origine al di fuori del confine italiano.

Dal momento che l'organizzazione attuale del traffico ferroviario merci richiede che le problematiche ad esso relative siano affrontate a livello internazionale, l'Agenzia ha interessato le autorità nazionali per la sicurezza delle ferrovie degli altri Stati membri dell'Unione europea e l'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Sempre a livello internazionale, nell'ambito del gruppo ERA che sta riscrivendo le specifiche tecniche di interoperabilità dei carri merci, l'Agenzia ha richiesto l'inserimento del requisito relativo al rilevatore di svio affinché questo sia presente nei carri, almeno in quelli adibiti al trasporto di merci pericolose. Anche il Ministero in sede di comitato RISC (Railway interoperabili!y and safety committee) sta appoggiando tale soluzione. Allo stato dei fatti esiste un'iniziativa ufficiale da parte del comitato RID (regolamento internazionale trasporto merci pericolose) per inserire tale dispositivo come obbligatorio nei carri per il trasporto di merci pericolose a partire dalla prossima edizione del RID.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(14 luglio 2010)

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

le aree marine protette italiane attraversano un periodo di grande disagio dovuto ai gravi problemi causati dalla carenza di risorse economiche e di personale, nell'ambito di un quadro drammatico che vede come unica eccezione il settore del diporto nautico, con particolare riguardo ai campi di ormeggio;

a tale proposito si rileva che un progetto per la messa in opera di campi boe telematici nelle aree marine protette italiane (il sistema Marpark) è stato finanziato, in via sperimentale, dal Ministero in indirizzo con l'obiettivo di posizionare campi boe telematici nelle riserve di Capo Carbonara in Sardegna e delle Cinque Terre in Liguria;

è stato predisposto nel 2006 un protocollo d'intesa tra il medesimo Ministero, l'Unione nazionale dei cantieri e delle industrie nautiche e affini (Ucina), associazioni ambientaliste e Federparchi, in cui si concorda anche sulla possibilità di realizzare campi boe telematici nelle aree marine protette. Con circolare della Direzione generale della protezione della natura del 15 febbraio 2006 sono inoltre stati invitati gli enti gestori a prevedere l'allestimento di campi boe nei rispettivi regolamenti;

nell'ambito del «progetto interreg IIIA Italia-Grecia 2000-2006» denominato Seapass, per la realizzazione di un campo boe telematico a Patrasso, è stato prodotto un manuale recante «linee guida per la gestione

dei campi boe telematici» con specifici riferimenti all'esperienza delle boe telematiche nelle aree marine protette italiane di Capo Carbonara e delle Cinque Terre nonché i progetti in materia del Ministero;

il 23 settembre 2009 il Senato ha approvato un disegno di legge recante norme per la «Istituzione di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette, nelle aree marine di reperimento e nei tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica ed antropica», attualmente in fase di esame presso la competente Commissione permanente della Camera dei deputati, finalizzato ad evitare i danni derivanti dall'ancoraggio ai fondali marini di maggior pregio e delicatezza,

si chiede di sapere:

quali siano i criteri adottati per l'affidamento di tale sperimentazione e quali siano le motivazioni tecniche in virtù delle quali, ai fini della sperimentazione, non siano stati utilizzati campi di ormeggio già esistenti per il posizionamento del sistema di prenotazione elettronica di posti finalizzati all'ormeggio e di servizi per il diporto, in collegamento telematico con un centro operativo, previa opportuna modifica dei gavitelli stessi;

se risulti al Ministro in indirizzo che siano stati affidati alla medesima società titolare del brevetto Marpark, la Italgest SpA (attualmente MarPark SpA), anche gli studi per determinare il luogo di posizionamento e l'installazione di ancoraggi e quali siano, in caso affermativo, le ragioni per le quali non si sia fatto ricorso al mercato per la scelta di tali sistemi eco-compatibili;

se la società in questione risulti concessionaria del Ministero o sia comunque titolare di convenzione per la gestione di campi boe e per i connessi servizi del diporto nelle aree marine scelte per la sperimentazione e, in caso affermativo, quali siano i criteri adottati per tale concessione o convezione nonché i relativi costi;

se la sperimentazione di cui in premessa sia conclusa, quali siano gli esiti della medesima e le valutazioni di merito operate dal Ministero;

se il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sia *partner* o soggetto patrocinante del progetto Seapass di cui in premessa e se sia stata autorizzata la pubblicazione di estratti dei progetti ministeriali, dei relativi studi ovvero di dati sensibili relativi alla sperimentazione, così come compare nel manuale «linee guida per la gestione dei campi boe telematici» del citato progetto Seapass;

quali criteri il Ministro intenda seguire per il futuro in relazione all'eventuale realizzazione di altri campi boe nelle aree marine protette.

(4-02298)

(19 novembre 2009)

Risposta. – In merito a quanto richiesto con l'atto di sindacato ispettivo relativo al sistema Marpark finanziato, in via sperimentale, dal Ministero per il posizionamento di campi boe telematici nelle aree marine protette di Capo Carbonara e Cinque Terre, si rappresenta quanto segue.

La Direzione generale protezione della natura del Ministero, competente per materia, dopo aver esaminato gli atti in suo possesso, ha fatto presente di aver ricevuto, da parte della Italgest IT SpA (attualmente MarPark SpA), la proposta di progetto di cui si tratta nel 2003, riguardante il sistema elettronico di gestione dei campi ormeggio per le aree marine protette, denominato «SmartPark».

L'amministrazione ha ritenuto di dover valutare la sola fase sperimentale del progetto proposto, ai fini di eventuali benefici ottenibili con l'applicazione dei campi ormeggio telematici all'interno del sistema delle aree marine protette. Ciò, in relazione alle indicazioni governative di carattere generale ed il parere favorevole da parte degli uffici di diretta collaborazione del Ministro sulla procedura e sullo studio di fattibilità.

Quest'ultimo, dopo l'esame da parte degli esperti della Segreteria tecnica per le aree marine protette, è stato utilizzato per poter corrispondere alle varie richieste, all'epoca pervenute, da parte di alcune aree marine protette.

Le richieste di installazione di un sistema di campi boe, all'interno dell'aree protette, erano finalizzate, da un lato a preservare i fondali marini dagli effetti negativi delle ancore delle imbarcazioni ed unità di diporto ormeggiate nell'acque antistanti l'area protette e, dall'altro, per assicurare una maggiore fruizione turistica eco-sostenibile della fascia costiera.

Dalla collaborazione con gli enti gestori delle aree protette interessate, una volta acquisito il parere favorevole degli esperti, è stato considerato il fatto che, trattandosi di una sperimentazione, non era possibile utilizzare i campi ormeggio già esistenti, in quanto i costi di adattamento erano incompatibili con quanto preventivato.

Risulta che solo due aree marine protette hanno dimostrato il loro interesse alla sperimentazione e, pertanto, la società Italgest IT SpA, sulla base dei risultati dello studio di fattibilità, ha proceduto, d'intesa con gli enti gestori delle AMP Cinque Terre e Capo Carbonara all'individuazione dei luoghi di posizionamento e di installazione di ancoraggi, dove poter realizzare la fase di sperimentazione del sistema.

Come da convenzione, la durata della sperimentazione, fissata in tre anni, andava dall'aprile 2005 all'aprile 2008 e non si è fatto ricorso al mercato per la scelta dei sistemi in quanto si trattativa di un progetto sperimentale e perché, pur di fronte a indirizzi governativi, solo una società ha presentato interesse alla progettualità.

La società Italgest IT SpA non risulta concessionaria del Ministero, mentre risulta titolare di una convenzione triennale concordata direttamente con le aree marine protette interessate, già indicate precedentemente, nella quale si preveda che la società sia impegnata alla gestione di un servizio di sistemi SmartPark, da installarsi previa sottoscrizione di disciplinare tecnico. Pertanto, la gestione dei campi boe ricade nell'autonomia delle aree marine protette e solo a seguito della sottoscrizione dei citati disciplinari tecnici la società ha ottenuto il servizio di gestione.

Dal rapporto pervenuto dalla Capitaneria di porto di Cagliari in ordine alla fase sperimentale nell'area marina protetta di Capo Carbonara, risulta che il progetto «MarPark» non ha riscosso grande successo tra l'utenza diportistica, pertanto, una volta esaurita la fase sperimentale, non si è avuto più interesse a proseguire nell'utilizzo del servizio.

Si tiene a precisare che l'amministrazione non è né partner né patrocinante del progetto Seapass e che quest'ultimo rientra nel programma interregionale IIIA Grecia-Italia 2000-2006 e non risulta, sempre da parte dell'amministrazione, nessuna autorizzazione e concessione alla pubblicazione di estratti del progetto Seapass, dei relativi studi, ovvero di dati sensibili relativi alla sperimentazione.

Per quanto detto, non emergono elementi dai quali si possa ritenere di poter realizzare tale sistema nei campi boe delle aree marine protette.

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

Menia

(15 luglio 2010)

D'ALIA. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

con provvedimento approvato dal Consiglio dei ministri del 26 giugno 2009 (cosiddetta manovra d'estate) è stata disposta la proroga, al 31 dicembre 2009, della sospensione delle esecuzioni di rilascio di immobili abitativi per finita locazione;

tale blocco riguarda praticamente tutta Italia, essendo previsto per Comuni capoluoghi di provincia, Comuni confinanti con i capoluoghi di provincia, con popolazione superiore a 10 mila abitanti e Comuni ad alta tensione abitativa;

analoghe sospensioni erano già state previste con precedenti provvedimenti (si vedano il decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, nella legge n. 31 del 28. febbraio 2008; nonché la legge 8 febbraio 2007, n. 9);

i sopra richiamati provvedimenti di proroga delle esecuzioni di rilascio hanno previsto, per i proprietari interessati alla sospensione – nei periodi di durata della sospensione medesima – il beneficio fiscale dell'esclusione dal computo, ai fini dell'imponibile delle imposte dirette, dei canoni di locazione percepiti,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo abbiano disposto o intendano disporre una valutazione volta a quantificare il mancato introito per le casse dello Stato a seguito della concessione dei sopraccitati benefici fiscali.

(4-01741)

(8 luglio 2009)

Risposta. – Con l'interrogazione si chiede di sapere se siano state disposte, dai competenti Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e trasporti, le valutazioni volte a quantificare gli effetti di gettito derivanti dai benefici fiscali connessi ai provvedimenti di proroga delle sospensioni relative alle esecuzioni di rilascio di immobili abitativi per finita locazione.

Al riguardo si fa presente, in linea generale, che il comma 3 dell'articolo 17 della legge n. 196 del 31 dicembre 2009, così come in precedenza previsto dal comma 2 dell'articolo 11-*ter* della legge 5 agosto 1978, n. 468, dispone che «i disegni di legge, gli schemi di decreto legislativo, gli emendamenti di iniziativa governativa che comportino conseguenze finanziarie devono essere corredati di una relazione tecnica, predisposta dalle amministrazioni competenti e verificata dal Ministero dell'economia e delle finanze, sulla quantificazione delle entrate e degli oneri recati da ciascuna disposizione, nonché delle relative coperture, con la specificazione, per la spesa corrente e per le minori entrate, degli oneri annuali fino alla completa attuazione delle norme e, per le spese in conto capitale, della modulazione relativa agli anni compresi nel bilancio pluriennale e dell'onere complessivo in relazione agli obiettivi fisici previsti».

In via preliminare, il Dipartimento delle finanze ha rappresentato che, per ciascun provvedimento di proroga dei benefici introdotti dalla legge n. 9 dell'8 febbraio 2007, si è provveduto a quantificare gli effetti sulle minori entrate per lo Stato.

In particolare, relativamente all'esecuzione dei provvedimenti di rilascio per finita locazione degli immobili adibiti ad uso abitativo, si fa presente che il comma 7-*bis* dell'articolo 5 del decreto-legge cosiddetto «Milleproroghe per il 2010» (decreto-legge n. 194 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 25 del 2010), ha previsto un ulteriore differimento del termine per la sospensione degli sfratti al 31 dicembre 2010 rispetto al termine del 31 dicembre 2009 di cui al decreto-legge n. 78 del 1° luglio 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102.

Nella relazione tecnica relativa all'emendamento n. 5.1 (Atto Senato n. 1955) che ha introdotto il comma 7-*bis* all'articolo 5 del decreto-legge n. 194 del 2009 (che è stato approvato nella seduta dell'8 febbraio 2010 dalla 1ª Commissione «Affari costituzionali» del Senato e, successivamente, l'11 febbraio 2010 in Assemblea) sono rinvenibili gli elementi di quantificazione degli oneri relativi ai provvedimenti di proroga delle sospensioni relative alle esecuzioni di rilascio di immobili abitativi per finita locazione ed il relativo impatto sul gettito dello Stato.

Nella suddetta relazione tecnica, il cui testo si riporta integralmente, si precisa, infatti, che «Al fine di ridurre il disagio abitativo e di favorire il passaggio da casa a casa per le particolari categorie sociali individuate dall'articolo 1, comma 1 della legge 8 febbraio 2007, n. 9, si stabilisce un ulteriore differimento al 31 dicembre 2010 dei termini di sospensione per l'esecuzione dei provvedimenti di rilascio per finita locazione degli immobili adibiti ad uso di abitazione, già fissati al 31 dicembre 2009.

La sospensione ha efficacia limitatamente ai comuni di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9. Fino alla prevista scadenza del 31 dicembre 2010 trovano applicazione le disposizioni dell'articolo 1, commi 2, 4, 5 e 6, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, nonché i benefici fiscali di cui all'articolo 2 della medesima legge. L'articolo 1, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9, prevede la sospensione, fino al 31 dicembre 2009, dei provvedimenti esecutivi di rilascio per finita locazione di immobili adibiti ad abitazione, nei confronti di conduttori residenti nei comuni capoluoghi di provincia, nei comuni limitrofi con oltre 10.000 abitanti e nei comuni ad alta tensione abitativa di cui alla delibera CIPE del 13 novembre 2003 n. 87 che siano o abbiano nel proprio nucleo familiare persone ultrasessantacinquenni, figli a carico, malati terminali o portatori di handicap con invalidità superiore al 66%, con reddito annuo lordo familiare inferiore a 27.000 euro, purché non siano in possesso di un'altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione di residenza. All'articolo 2, comma 1, si prevede che per i proprietari degli immobili locati ai suddetti conduttori si applicano i benefici fiscali di cui all'art. 2, comma 1, del decreto-legge 1º febbraio 2006, n. 23, convertito in legge, con modificazioni, con legge 3 marzo 2006, n. 86, quindi il relativo reddito dei fabbricati di cui all'art. 37 del TUIR non concorre alla formazione del reddito imponibile, ai soli fini delle imposte sul reddito delle persone fisiche e delle società. Tale agevolazione risulta valida per tutta la durata della proroga del periodo di sospensione dello sfratto. La proroga prevista dalla norma in esame è valida fino al 31 dicembre 2010. La sospensione in oggetto è ammessa nei comuni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 27 maggio 2005, n. 86, quindi nei comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli, Palermo, Messina, Catania, Cagliari e Trieste e nei comuni ad alta tensione abitativa con essi confinanti. In base a dati forniti dalle Prefetture, risulta che nel primo semestre 2009 hanno effettivamente beneficiato della precedente proroga circa 1.300 soggetti. Prudenzialmente, considerando un possibile aumento nel secondo semestre dell'anno del numero di soggetti in possesso dei requisiti necessari per usufruire dell'agevolazione in esame, si ipotizza che i beneficiari siano pari a circa 2.000 soggetti. In base ad una indagine Censis-Sunia CGIL (»Vivere in affitto«, 2007), risulta un canone medio nazionale pagato dalle famiglie in affitto, per le locazioni in essere, pari, nel settore privato, a 440 euro mensili (5.280 euro annui), che reflazionato al 2010 risulta pari a circa 6.000 euro annui. Si può quindi stimare un reddito medio di locazione annuo percepito dai locatori, al netto delle deduzioni forfetarie previste dalla normativa vigente, pari a circa 5.000 euro. Applicando un'aliquota marginale media per i locatori persone fisiche pari al 32% (risultante da elaborazioni effettuate con il modello di microsimulazione IRPEF basato sulle dichiarazioni dei redditi presentate nel 2008, redditi estrapolati al 2010), si stimano una perdita di gettito IRPEF, competenza 2010, pari a circa –3,2 milioni di euro e una perdita di addizionale regionale e comunale rispettivamente pari a circa

–130 mila euro e –50 mila euro. L'andamento del gettito di cassa sarà il seguente (in milioni di euro):

	2010	2011	2012
IRPEF	0	-5.6	+2.40
Addizionale regionale	0	-0.13	0
Addizionale comunale	0	-0.05	0
TOTALE . . .	0	-5.78	+2.40

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

(21 luglio 2010)

FERRANTE, DELLA SETA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

dal gennaio 2010 è stato introdotto il nuovo Sistema informatico di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 17 dicembre 2009, la cui operatività decorre (per la prima parte di soggetti obbligati) dal 12 luglio 2010;

su questo sistema sono state avanzate, e perdurano, molte critiche in relazione alla sua fattibile e concreta lotta allo smaltimento illegale dei rifiuti e al *business* delle ecomafie;

è importante evidenziare che sulla criticità di applicazione del sistema SISTRI la Legambiente, in data 23 aprile 2010, ha scritto alla Direzione generale ambiente della Commissione europea una lettera a firma del suo Presidente;

in tale nota l'associazione ambientalista rileva la mancata comunicazione preventiva del sistema SISTRI di cui al citato decreto ministeriale del 17 dicembre 2009 (come modificato dal decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 15 febbraio 2010) agli organismi comunitari, ai sensi della legge 21 giugno 1986, n. 317, come modificata dal decreto legislativo 23 novembre 2000, n. 427, attuativa della direttiva 98/34/CE, modificata dalla direttiva 98/48/CE;

tale omissione da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare rischia di rendere inapplicabile il sistema, con la gravissima conseguenza di favorire, anziché di contrastare, il traffico illecito di rifiuti. Infatti, sulla base di una giurisprudenza consolidata della Corte di Giustizia europea, l'inadempimento dell'obbligo di comunicazione preventiva costituisce un vizio procedurale nell'adozione delle regole tecniche e comporta l'inapplicabilità delle regole tecniche considerate, di modo che esse non possono essere opposte ai privati (si vedano,

in particolare, le sentenze CIA Security International, punto 54, e Lemmens, punto 33). I privati possono far valere la mancata comunicazione preventiva dinanzi al giudice nazionale, cui compete la disapplicazione di una regola tecnica nazionale che non sia stata notificata conformemente alla direttiva 98/34/CE (si vedano, in particolare, le sentenze CIA Security International, punto 55, e Sapod Audic, punto 50)« (in tal senso, Sez. III, sentenza 8 novembre 2007, in causa C-20/05);

a tal proposito è importante ricordare che l'Italia è un paese storicamente molto coinvolto nel traffico e nello smaltimento illegale di rifiuti, anche pericolosi, come hanno dimostrato dal 1994 ad oggi le varie edizioni dell'annuale Rapporto ecomafia di Legambiente;

per contrastare con efficacia questo fenomeno, sarebbe necessario e oramai non più procrastinabile, l'inserimento dei reati ambientali nel codice penale, come peraltro previsto dalla direttiva europea sulla tutela penale dell'ambiente, che l'Italia dovrà recepire entro il 2010 (e il cui recepimento è previsto nella legge comunitaria per il 2009, approvata definitivamente dal Senato lo scorso 12 maggio), un rafforzamento delle strutture inquirenti che si occupano del *business* illegale dei rifiuti, la possibilità di continuare ad utilizzare le intercettazioni ambientali e telefoniche, possibilità minacciata dal disegno di legge in discussione in Parlamento nella presente legislatura;

si sottolinea che tali preoccupazioni, insieme ad altre, sono state già riassunte in una interrogazione presentata dall'interrogante il 9 marzo 2010 (n. 4-02822), a cui il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha fornito risposta in data 26 aprile 2010 asserendo che «La notifica non è richiesta in base alla direttiva 98/34/CE (...), bensì in base alla normativa specifica sui rifiuti, contenuta nel regolamento n. 1013/2006 sul trasporto transfrontaliero di rifiuti. Questo Regolamento non solo prevede un obbligo per gli Stati membri di istituire un appropriato sistema di sorveglianza e controllo delle spedizioni di rifiuti esclusivamente all'interno della loro giurisdizione, ma anche l'obbligo di notificare tale sistema alla Commissione europea. In ottemperanza a tali obblighi di notifica, con riferimento specifico alle misure in materia di rifiuti, il Ministero ha di conseguenza avviato la procedura per la relativa notifica»;

il regolamento (CE) n. 1013/2006 prevede anch'esso che sia rispettata la procedura di notifica preventiva ai sensi della direttiva 98/34/CE, ma in casi totalmente diversi da quello al quale si riferisce l'interrogazione;

in ogni caso, la notifica deve avvenire «prima» dell'adozione della regola tecnica da parte dello Stato membro (cioè deve essere notificata alla Commissione europea allo stato di progetto); infatti, gli articoli 8 e 9 della direttiva 98/34/CE dettano obblighi incondizionati e precisi (nel senso che le regole tecniche devono essere notificate prima della loro adozione e sono oggetto di un controllo comunitario preventivo);

inoltre lo scopo della direttiva 98/34/CE non è semplicemente quello di informare la Commissione, ma, in una prospettiva più ampia,

quello di eliminare o limitare ostacoli agli scambi, informare gli altri Stati membri delle regolamentazioni tecniche progettate da uno Stato, dare alla Commissione e agli altri Stati membri il tempo necessario per reagire e proporre una modifica che consenta di ridurre le restrizioni alla libera circolazione delle merci derivanti dalla misura progettata e, infine, lasciare alla Commissione il tempo necessario per proporre una direttiva di armonizzazione,

si chiede di sapere:

se, a quanto risulta al Ministro in indirizzo, sia vero che la doverosa e indispensabile preventiva comunicazione del sistema, di cui al citato decreto ministeriale del 17 dicembre 2009, come modificato dal decreto ministeriale del 15 febbraio 2010, agli organismi comunitari, ai sensi della direttiva 98/34/CE, recepita dalla legge 21 giugno 1986, n. 317, è stata omessa da parte del Governo italiano, e, in tal caso, se il Ministro in indirizzo non ritenga che tale omissione rischi di rendere, per giurisprudenza comunitaria, la disciplina disapplicabile da parte degli organi giudiziari italiani, e quindi, di fatto, priva di efficacia.

(4-03169)

(18 maggio 2010)

Risposta. – Al sistema per il controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) è stata data attuazione attraverso il decreto del Ministro del 17 dicembre 2009, come modificato dal successivo decreto del 15 febbraio 2010.

Con i predetti decreti ministeriali, l'Italia ha ottemperato alle specifiche previsioni contenute nella direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti, che impone agli Stati membri l'adozione di misure volte a garantire la tracciabilità – dalla produzione alla destinazione finale – e il controllo dei rifiuti pericolosi al fine di garantire che la gestione dei rifiuti stessi sia effettuata senza danneggiare la salute umana e senza recare pregiudizio all'ambiente.

Peraltro, anche l'articolo 33 del regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2006 relativo alle spedizioni di rifiuti impone agli Stati membri di istituire un sistema appropriato di sorveglianza e controllo delle spedizioni di rifiuti esclusivamente all'interno della loro giurisdizione.

Con l'istituzione del SISTRI, l'Italia ha ottemperato agli obblighi istituiti da predetto regolamento.

Di conseguenza, la Commissione europea è stata informata dei decreti ministeriali istitutivi del SISTRI secondo la specifica procedura prevista dall'articolo 33, comma 2, del regolamento (CE) n. 1013/2006.

Tutto ciò premesso, si comunica che i decreti ministeriali istitutivi del SISTRI non richiedono alcuna preventiva notifica alla Commissione europea ai sensi della direttiva 98/34/CE, come modificata dalla direttiva 98/48/CE, in quanto la predetta direttiva impone agli Stati membri di comunicare una regola tecnica solo qualora questa riguardi «prodotti» o i

«servizi della società dell'informazione». Dal momento che i predetti decreti ministeriali non costituiscono alcuna regola tecnica relativa a un prodotto o a un servizio della società dell'informazione e che i decreti stessi non contengono previsioni atte a limitare in alcun modo la libera circolazione delle merci o ad ostacolare gli scambi tra gli Stati membri, i decreti ministeriali istitutivi del SISTRI non necessitano di alcuna notifica preventiva alla Commissione europea ai sensi della predetta direttiva 98/34/CE.

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

(15 luglio 2010)

FERRANTE, FIORONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

si è appreso dalle agenzie stampa che la stazione di Orvieto sarebbe interessata dall'implementazione di un sistema per il telecomando della circolazione del traffico ferroviario;

la stazione, già oggetto di una riduzione dell'organico, resterebbe priva del capostazione a partire dall'8 luglio 2010. In sostanza, la stazione di Orvieto si avvierà ad un rapido degrado delle condizioni ambientali e, soprattutto, delle condizioni di sicurezza;

per via delle caratteristiche della tratta, è fondamentale la presenza del dirigente movimento che consente di far uscire e rientrare i treni sulla direttissima, al fine di rispondere ad eventuali emergenze dovute a ritardi o guasti di treni destinati ai pendolari;

pertanto l'eventualità della riduzione del personale ferroviario potrebbe segnare il compimento di quella marginalizzazione denunciata da più parti, che il territorio orvietano (ma si coinvolgerebbe, a cascata, tutta l'Umbria) sta subendo per via di una politica della mobilità ferroviaria ormai priva di una missione pubblica;

è importante evidenziare che, dopo i tagli alle fermate degli *Intercity* e il ridimensionamento dei treni soprattutto per i pendolari e considerata la scarsa qualità dei servizi erogati, l'Umbria rischia drammaticamente di perdere un altro tassello importante del trasporto ferroviario regionale, che causerebbe un grave danno per i pendolari, ma anche per il comparto turistico dell'intera area dell'orvietano e di quella del lago di Bolsena;

non si tratta più di difendere questo o quel treno oggetto di probabile soppressione. Oggi è la stessa stazione di Orvieto a rischiare di essere cancellata, e con essa la rete della mobilità su ferro grazie alla quale questi territori hanno saputo costruire un loro specifico tessuto sociale e produttivo;

a difesa della stazione di Orvieto è stata indetta dal Comitato dei pendolari una manifestazione, a cui ha aderito anche Legambiente Um-

bria, per ribadire che il trasporto ferroviario è un servizio che va garantito a tutti, e rappresenta un modello di mobilità equa e sostenibile e per questo non si deve compromettere ulteriormente la rete umbra. Una rete ferroviaria efficiente, sicura e di qualità: questo è quello che serve all'Umbria ma anche al resto d'Italia,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tali drastici tagli e quali provvedimenti di propria competenza intenda adottare per garantire ai cittadini di Orvieto, e di tutta l'Umbria, di disporre di un servizio di trasporto pubblico su ferro del medesimo *standard* qualitativo degli altri Paesi europei e se al contempo, invece di tagliare, non ritenga improcrastinabile aumentare l'offerta e la qualità del servizio di trasporto pubblico su ferro, non solo in modo da rendere migliore la vita dei pendolari, ma soprattutto per dotare la regione di un servizio ferroviario più competitivo, che servirebbe in modo significativo ad un settore turistico, come quello umbro, che beneficia di forti elementi di attrazione grazie alla bellezza del territorio, unita imprescindibilmente al valore culturale e storico delle città.

(4-03325)

(15 giugno 2010)

LANNUTTI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per i beni e le attività culturali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per il turismo.* – Premesso che:

la città di Orvieto (Terni), che domina la valle sottostante dove scorrono i fiumi Paglia e Chiani poco prima di confluire nel Tevere, si trova nella parte sud-occidentale dell'Umbria, confina con la provincia di Viterbo, nel Lazio, insediata su una rupe di tufo, a 325 metri sul livello del mare. Questa enorme piattaforma in tufo vulcanico brunastro, che si solleva dai venti ai cinquanta metri dal piano della campagna, fu creata dall'azione eruttiva di alcuni vulcani, che depositarono un'enorme quantità di materiali;

Orvieto, con 281 chilometri quadrati di superficie, è uno dei cinquanta comuni più estesi d'Italia. Il punto più alto è il monte Peglia (837 metri sul livello del mare), al confine con il comune di San Venanzo. Il territorio di Orvieto è parte della Comunità Montana Monte Peglia e Selva di Meana e parte di esso insiste nel Parco fluviale del Tevere, parco regionale dell'Umbria nato come area protetta del WWF nel 1990;

la città di Orvieto, con la bellissima cattedrale della diocesi cittadina, il Duomo, capolavoro dell'architettura gotica italiana, la cui facciata, decorata da una grande serie di bassorilievi e sculture realizzati dall'architetto senese Lorenzo Maitani, è gemellata con le città di: Givors ed Avignone (Francia); Maebashi (Giappone); Betlemme (Palestina); Aiken (Stati Uniti d'America); Seinjoki (Finlandia); Kercem (Malta);

oltre al Duomo altre splendide Chiese catturano l'attenzione dei viaggiatori e dei turisti che arrivano appositamente per mirarne i passati splendori come: la Chiesa di San Giovenale (1004); la Chiesa di Sant'An-

drea, costruita sulle rovine di un tempo pagano e di una chiesa paleocristiana; la Chiesa di San Domenico con il Mausoleo del cardinale De Braye realizzato da Arnolfo di Cambio; la Chiesa di San Ludovico e la Chiesa di San Francesco, costruita nel XIII secolo;

le caratteristiche bellezze di Orvieto e delle Cattedrali e la sua posizione geografica nel cuore dell'Italia attraggono frotte di turisti che arrivano nella città da ogni parte del mondo, contribuendo in tal modo anche a sostenerne l'economia;

la parte bassa, Orvieto Scalo, è attraversata da una linea ferroviaria ad alta velocità che collega la dorsale tirrenica, da Napoli a Milano, fino a Torino, con la stazione ferroviaria, ed un casello dell'autostrada del Sole, posto a pochi chilometri dalla città, offre la possibilità ai turisti di raggiungere il comprensorio del Tevere;

secondo notizie di stampa, la stazione ferroviaria di Orvieto rischia di chiudere nell'ambito della ristrutturazione aziendale di Ferrovie dello Stato volta alla soppressione di stazioni all'interno della Direzione territoriale produzione di Firenze, la cui giurisdizione ricade anche sul territorio umbro: da Città Pieve fino alla stazione di Attigliano;

oltre a configurare una ulteriore perdita di posti di lavoro, la soppressione del servizio di una stazione ferroviaria strategica andrebbe a colpire migliaia di pendolari (oltre 2.000 giornalieri) che tutti i giorni si muovono tra Roma e Firenze, senza contare i turisti che, mediante la «Porta di Orvieto», come è definita la stazione, utilizzano il treno per raggiungere la città;

sono giunte all'interrogante segnalazioni dei comitati dei pendolari, che cercano di scongiurare il declassamento e la chiusura della stazione di Orvieto, la quale potrebbe configurare un degrado sia dal punto di vista ambientale che nelle condizioni di sicurezza;

la presenza del dirigente movimento, che secondo voci verrebbe soppressa, consente di far uscire e rientrare i treni sulla direttissima, senza perdite di tempo, per rispondere ad eventuali guasti e disfunzioni causati dai ritardi dei treni dei pendolari, che spesso subiscono i disagi più gravi per le proprietà concesse all'alta velocità;

considerato che:

Ferrovie dello Stato e Trenitalia, che sembra abbiano smarrito la principale missione di pubblico servizio inseguendo chimere di tagli ed economie di scala a carico, spesso, dei viaggiatori, hanno anche il dovere di garantire un servizio adeguato all'utenza, posto che alcune scelte strategiche, come la soppressione di alcuni treni, ad esempio il Roma – Nizza ex fiore all'occhiello delle ex FS, hanno creato enormi disagi ai viaggiatori che volevano raggiungere la Costa Azzurra, senza apparenti vantaggi economici per l'ente ferroviario;

a giudizio dell'interrogante, enti che svolgono i servizi pubblici in regime di concessione non possono comportarsi secondo i parametri delle esclusive convenienze economiche, ma sono obbligati a prestare attenzione al cosiddetto «servizio universale», senza mortificare le esigenze

dei territori e dei pendolari obbligati spesso a servirsi di servizi la cui qualità spesso lascia a desiderare;

a settembre 2011 il carico di traffico residuo dell'alta velocità sembra verrà occupato dal nuovo operatore, il NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), con il rischio evidente che, oltre ad Orvieto, anche altre stazioni possano chiudere drasticamente le porte di accesso all'alta velocità, penalizzando ulteriormente i già vessati pendolari che viaggeranno ad andamento lento ed alternato,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti descritti, e, in caso affermativo, come intenda intervenire per evitare la chiusura di una stazione importante come Orvieto;

se non ritenga che questa politica finirà per penalizzare proprio la risorse più importanti dell'Italia, costituite dai beni culturali e dal turismo;

se la politica ferroviaria di ferrovie dello Stato e Trenitalia, che negli ultimi due anni sembra aver inflitto ulteriori penalità e disagi ai viaggiatori, specie se pendolari, che, viaggiando in treno anziché in auto, si fanno carico del rispetto dell'ambiente, sia condivisa dal Governo e quali iniziative il Governo intenda assumere per evitare di mortificare l'Umbria e il prezioso bacino di utenza, costituito da pendolari, turisti ed imprese che si servono della stazione di Orvieto.

(4-03313)

(10 giugno 2010)

Risposta. (*) – Nell'ambito di una più generale razionalizzazione dell'organizzazione di Rete ferroviaria italiana, derivante dall'attuazione di un piano tecnologico per l'innovazione dei sistemi di controllo del traffico, la società ferroviaria procede progressivamente al passaggio da un modello di gestione locale delle stazioni ad uno di gestione centralizzata.

L'impresenziamento da parte del personale addetto alla circolazione della stazione di Orvieto, come per tante altre stazioni della rete, fa parte di questo progetto. Al riguardo Ferrovie dello Stato ha assicurato che non vi sarà alcuna penalizzazione né ai pendolari né ai turisti che sceglieranno il treno per raggiungere la città.

Infatti, Ferrovie dello Stato fa sapere che nessuna stazione viene mai impresenziata dal personale addetto alla circolazione dei treni se prima non sono stati assicurati, con l'ausilio della tecnologia per le prestazioni degli impianti sia in termini di sicurezza sia di affidabilità ed informazione al pubblico, identici livelli rispetto a quelli garantiti in precedenza.

Con il controllo centralizzato del traffico, infatti, è possibile governare da postazione remota ogni singolo impianto della linea e dare ogni tipo di informazione su ogni singola stazione. Questo modello comporta il vantaggio di poter avere una visione di insieme del traffico che consente

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

di fornire tempestive notizie in ogni stazione e di prendere le più opportune decisioni di circolazione. Tale vantaggio è esaltato nella particolare condizione impiantistica di Orvieto, stazione interconnessa con la direttissima Roma-Firenze, per la quale il sistema a quattro binari è tanto più efficace quanto più ne è concentrata in un posto centrale la gestione.

Ferrovie dello Stato assicura inoltre che il personale della circolazione impiegato nella stazione di Orvieto sarà proficuamente ricollocato, anche con attenzione a particolari esigenze logistiche che potranno essere eventualmente soddisfatte. La società ferroviaria sottolinea altresì che sempre presso l'impianto di Orvieto resteranno presenti ed attivi importanti presidi di Rete ferroviaria italiana per la manutenzione delle linee.

Per quanto concerne i servizi ferroviari regionali Ferrovie dello Stato fa sapere che con il nuovo orario del 13 giugno 2010, relativamente alla stazione di Orvieto, non sono state introdotte variazioni nei servizi a carattere regionale, la cui programmazione, peraltro, rientra nelle competenze delle Regioni.

Per quanto concerne poi i servizi ferroviari di media/lunga percorrenza, sempre relativamente alla stazione di Orvieto, non risultano variazioni dal 13 giugno 2010 la cui offerta continua a prevedere: quattro treni Intercity, due treni internazionali (Euronight), due treni Notte, un treno alta velocità «Frecciarossa».

Va, inoltre, tenuto conto che con il precedente orario del 13 dicembre 2009, la predetta offerta era stata incrementata attraverso l'assegnazione della fermata di Orvieto al treno AV «Frecciarossa» 9536 (Napoli-Roma-Bologna), in partenza da Roma alle ore 20.15, con arrivo a Orvieto alle 21.00, che è stato confermato anche con il nuovo orario di giugno.

L'AV 9356 consente ai pendolari di Orvieto, che possono utilizzarlo con la «Carta TuttoTreno Umbria» il cui accordo istitutivo tra Trenitalia e Regione Umbria è stato rinnovato nei mesi scorsi ed esteso anche ai treni AV, di poter disporre di un collegamento veloce e di qualità per il rientro serale.

Ferrovie dello Stato infine evidenzia che non sono previste modifiche all'attuale articolazione del servizio di vendita dei titoli di viaggio: la biglietteria della stazione di Orvieto continuerà, infatti, ad osservare l'apertura sia mattutina sia pomeridiana, sette giorni su sette.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(14 luglio 2010)

GIARETTA. – *Ai Ministri degli affari esteri e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il direttore generale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), Jacques Diouf, ha annunciato il lancio del progetto «1 billionhungry» per promuovere nell'opinione pubblica una positiva reazione di fronte allo stato di abbandono dei più poveri del

mondo, in particolare del miliardo di essere umani che nel mondo soffrono la fame;

il direttore generale FAO ricorda giustamente che nel luglio 2009 al G8 de L'Aquila i *leader* riuniti hanno solennemente promesso di investire 22 miliardi di dollari in tre anni per aiutare i Paesi in via di sviluppo sul fronte della produzione del cibo necessario a sfamare le popolazioni;

queste decisioni furono presentate giustamente dal Presidente del Consiglio dei ministri come una svolta storica nelle politiche di aiuto;

la FAO sottolinea che a dieci mesi dall'assunzione di tali impegni pressoché nulla è arrivato ai Paesi interessati, pur a fronte dell'aggravarsi della situazione alimentare,

l'interrogante chiede di conoscere quale sia lo stato di attuazione degli aiuti promessi dal Governo italiano e quale sia la valutazione dei Ministri in indirizzo in ordine al totale adempimento degli impegni assunti. (4-03200)

(20 maggio 2010)

Risposta. – L'inizialiva AFSI, «L'Aquila Food Security Initiative», lanciata nel 2009 a L'Aquila sotto la Presidenza italiana del G8, si è posta l'obiettivo di definire possibili azioni concrete sia in ambito nazionale, che a liivello regionale e globale, per il conseguimento della sicurezza alimentare prevedendo un impegno finanziario complessivo pari a 20 miliardi di dollari statunitensi, su tre anni. Il contributo che l'Italia si è impegnata a versare è di 427 milioni di dollari. Gli interventi della comunità internazionale si stanno focalizzando in Africa, nel Programma per lo sviluppo agricolo (CAADP, «Comprehensive African Agriculture Development Programme») dell'iniziativa NEPAD, la Nuova partnership per lo sviluppo economico dell'Unione africana, che rappresenta la principale cornice di riferimento di tutte le iniziative nel settore in quel continente. Il nostro Paese partecipa a tale esercizio sostenendo l'azione della FAO nell'ambito del CAADP, attraverso iniziative di assistenza tecnica al Dipartimento di agricoltura della Commissione del l'Unione africana e della NEPAD.

In ambito più generale, è stato avviato un processo di formazione di una «nuova *governance*» globale per la sicurezza alimentare, lo sviluppo agricolo e la nutrizione, in grado di rispondere alle molteplici sfide poste dalla fame nel mondo. L'approvazione della riforma del Comitato di sicurezza alimentare (CFS), nel 2009, che rappresenta la piattaforma politica in cui discutere i temi relativi alla sicurezza alimentare ed alla nutrizione, ha costituito un importante passo in avanti verso la costituzione di una Partnership generale per l'agricoltura e la sicurezza alimentare (GPAFS) che vede un'attiva partecipazione dell'Italia ai propri tavoli di lavoro.

L,a Presidenza canadese del G8 ha avviato quest'anno un esercizio di verifica per l'attuazione dell'impegno complessivo di 20 miliardi di dollari. Esso intende mettere in evidenza l'impegno assunto dai singoli membri del G8, il relativo periodo di riferimento (per alcuni Paesi, tra cui l'Italia, l'arco temporale è il 2009-2011, per altri Paesi, tra cui il Canada e

gli Stati Uniti, è il 2010-2012) nonché la ripartizione delle azioni in materia di sicurezza alimentare distinte per settori di intervento. Per l'Italia, che, come già detto, ha stabilito un impegno pari a 427 milioni di dollari, il primo esborso, dello scorso 30 aprile, è stato pari a 190 milioni di dollari.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
Scotti

(16 luglio 2010)

GRAMAZIO. – *Al Ministro della salute.* – Considerato che:

nel 2008 si è svolto presso l'Istituto di ricovero e cura a carattere scientifico – Istituto nazionale malattie infettive (IRCCS INMI) Lazzaro Spallanzani di Roma un concorso per Direttore della banca biologica (concorso al vaglio della magistratura per possibili irregolarità), per la partecipazione al quale non sono stati arbitrariamente considerati dirigenti in possesso di specializzazione in anatomia patologica;

all'Unità complessa denominata banca biologica dello Spallanzani è stata accorpata l'Unità semplice di miocrobiologia, divenendo l'Unità operativa complessa (UOC) Microbiologia e banca biologica;

la direzione della UOC è stata assegnata al dottor Antonino Di Caro, che possiede la specializzazione in microbiologia e virologia, ma che mai ha prestato servizio in un laboratorio di microbiologia (condizione necessaria per la direzione di questo genere di laboratorio), avendo sempre operato, prima al San Camillo poi allo Spallanzani, nei rispettivi laboratori di virologia, specialistici e monotematici;

il dottor Antonino Di Caro a tutt'oggi, oltre alla funzione di Direttore della UOC microbiologia e banca biologica, svolge un'attività anche presso l'Unità complessa di virologia,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda prendere, una volta appurata la congruità della UOC microbiologia e banca biologica dell'IRCCS INMI Lazzaro Spallanzani, per verificare che si sia svolto regolarmente il concorso per Direttore della banca biologica e se sia possibile che l'attuale Direttore della medesima UOC possa contemporaneamente essere in organico ed a tempo indefinito presso un'altra UOC dello stesso istituto.

(4-02451)

(21 dicembre 2009)

Risposta. – In merito a quanto segnalato nell'atto parlamentare, la Direzione generale dell'Istituto nazionale per le malattie infettive «Lazzaro Spallanzani», osserva quanto segue.

A carattere generale, e tenuto conto delle premesse dell'atto di sindacato ispettivo, le ragioni per le quali sono stati selezionati candidati in possesso della specializzazione in Microbiologia e virologia e non in Ana-

tomia patologica per la copertura del posto di direttore della banca biologica, vanno ricercate nella consapevolezza che la manipolazione e la valutazione dei diversi tessuti necessita di competenze specialistiche specifiche, come, ad esempio, nelle banche degli occhi vi sono prevalentemente operatori nella disciplina di oculistica, in quelle della pelle si trovano i dermatologi.

L'Istituto precisa che dovendo la banca biologica manipolare campioni provenienti dalle malattie infettive, ha ritenuto di dover selezionare gli operatori nell'ambito della disciplina oggettivamente più appropriata, ossia la Microbiologia e virologia.

Con riferimento all'accorpamento della UOS Microbiologia alla banca biologica, l'istituto ha precisato che è conseguente a quanto previsto nel «Piano operativo aziendale di attuazione del Decreto Commissariale del 3 settembre 2008, n. 10 della Regione Lazio».

In merito alla nomina del Direttore della UOC banca biologica, l'istituto fa sapere che «sebbene corrisponda a verità che l'esperienza lavorativa dello stesso dottore sia maturata prevalentemente in ambito virologico, non solo il suo curriculum professionale ed i suoi titoli sono formalmente idonei alla partecipazione ai concorsi per Direttore di Virologia e Microbiologia, ma gli stessi attestano una incontestabile attitudine a svolgere con competenza e autorevolezza i compiti che gli sono affidati».

Con riferimento all'attività espletata dal Direttore anche presso l'Unità complessa di virologia, l'istituto fa presente che tale Unità è priva del dirigente titolare; pertanto il Direttore, data l'esperienza professionale maturata in ambito virologico, presta la propria collaborazione per il funzionamento di detta unità operativa, senza porsi in contrasto con le norme di legge, a titolo gratuito e senza aggravi di spesa sulla gestione finanziaria dell'ente.

Infine, riguardo ad eventuali accertamenti della magistratura in merito a possibili irregolarità del concorso in questione, l'istituto ha segnalato di non avere notizia di procedimenti in atto, né in sede penale né in sede amministrativa, ad eccezione di un'istanza di annullamento della nomina effettuata dal Direttore generale dell'IRCCS, presentata alla Sezione Lavoro del Tribunale civile di Roma da una candidata risultata idonea al concorso ma non prescelta.

L'istituto ha inteso precisare di aver confutato le motivazioni poste a base della richiesta di annullamento, in quanto prive di qualsiasi fondamento.

Alla luce delle valutazioni sopra formulate, si ritiene che non vi siano iniziative specifiche da avviare.

Il Ministro della salute

Fazio

(16 luglio 2010)

LIVI BACCI, MARCENARO, MARINARO, CABRAS, PERDUCA, GIARETTA, MERCATALI, BUBBICO, SCANU, PIGNEDOLI, ROSSI Nicola, MORANDO, ZANDA, ICHINO, BARBOLINI, LEGNINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

tra le istituzioni, le imprese e gli operatori è diffusa e crescente una viva preoccupazione circa i ritardi nell'iniziativa da parte del Governo relativa alla legge di indizione e finanziamento del censimento generale della popolazione e delle abitazioni e del censimento dell'industria e dei servizi;

i censimenti nella tornata del 2001 erano stati indetti con la legge 17 maggio 1999, n. 144, e pertanto il ritardo accumulato per l'attuale tornata è di quasi di un anno;

il censimento della popolazione trova fondamento negli articoli 56 e 57 della Costituzione, poiché sulle sue risultanze è basata la ripartizione dei seggi alla Camera e al Senato; ulteriori fonti normative dei prossimi censimenti sono rappresentate dal regolamento (CE) n. 763/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, che dispone l'obbligo di effettuazione del censimento nel 2011 per tutti gli Stati membri, e da successivi regolamenti;

il ritardo nell'adozione della predetta legge d'indizione e finanziamento sta compromettendo il buon esito delle complesse ed onerose attività preparatorie da parte degli enti coinvolti, a cominciare dall'Istat, che è il coordinatore delle operazioni censuarie e il garante dei risultati, fino ai singoli Comuni, che ne sono il braccio esecutivo;

tale ritardo mette a rischio l'effettuazione dei censimenti nei tempi previsti e qualora la data del 2011 non venga rispettata si aprirà una procedura d'infrazione a carico dell'Italia che comporterà il pagamento di una pesante sanzione monetaria pari quasi al costo delle operazioni censuarie;

premesso inoltre che:

i censimenti rappresentano la principale fonte conoscitiva delle risorse umane, abitative, ambientali, economiche del Paese, a livello nazionale e territoriale, regionale, provinciale, comunale e subcomunale;

sulle risultanze dei censimenti si fondano le indagini campionarie che permettono di aggiornare le conoscenze sulle dinamiche della popolazione, dell'economia e della società nel decennio successivo;

il censimento della popolazione rappresenta un'operazione indispensabile per la corretta tenuta delle anagrafi, spina dorsale dell'amministrazione;

i censimenti costituiscono un patrimonio conoscitivo pubblico prezioso e insostituibile ed il ritardo nella loro esecuzione – per non parlare di un'impensabile loro soppressione – rappresenta un danno netto culturale e materiale per la collettività, particolarmente in una fase storica nella quale si sta operando la transizione verso un assetto di federalismo fiscale, che richiede la migliore conoscenza possibile delle condizioni economiche e sociali locali;

nei 150 anni di Unità del Paese – che i censimenti concorrerebbero a celebrare – solo nel 1891 e nel 1941 non si poté tenere un censimento generale, e le condizioni ancorché finanziariamente difficili del 2011 non sono quelle proprie della catastrofe nazionale di 70 anni prima,

si chiede di sapere:

se e quando il Governo intenda riferire urgentemente in merito;

se non ritenga assolutamente necessario favorire l'approvazione in tempi brevissimi della legge per l'indizione dei censimenti del 2011.

(4-03413)

(6 luglio 2010)

Risposta. – Nel corso dell'ultimo triennio l'Istituto nazionale di statistica ha assunto le iniziative necessarie per realizzare tempestivamente ed efficacemente l'impianto organizzativo, tecnico e metodologico del 15º Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, anche al fine di adempiere a quanto stabilito dal regolamento (CE) del 9 luglio 2008, n. 763/08, del Parlamento europeo e del Consiglio, ed ha predisposto quanto necessario ad effettuare il 9º Censimento generale dell'industria e servizi, ivi comprese due rilevazioni di approfondimento sulle unità istituzionali pubbliche e quelle *non profit*.

In particolare l'Istat ha:

– costituito il Comitato consultivo per la preparazione a livello comunale del censimento, chiamando a parteciparvi rappresentanti di Ministeri, di associazioni di Comuni (ANCI, ANPCI, USCI, ANUSCA, DEA), Province (UPI), Regioni (Cisis), Unioncamere, nonché numerosi dirigenti di uffici di statistica di grandi Comuni;

– costituito il Comitato consultivo per l'impostazione dei censimenti sulle istituzioni *non prof it*, chiamando a parteciparvi rappresentanti di Ministeri, Regioni e Province autonome, Unioncamere, Agenzia per le Onlus, nonché numerosi studiosi e rappresentanti delle associazioni del Terzo settore;

– predisposto i piani strategici per le innovazioni di metodo e tecniche dei prossimi censimenti;

– effettuato alcune rilevazioni inerenti all'uso dei dati censuari, ai costi effettivi dei Comuni per i censimenti del 2000-2001, alla qualità degli stradari e indirizzari comunali;

– aggiornato, in collaborazione con tutti i Comuni, le basi territoriali del censimento, determinando località, aree di censimento e sezioni di censimento di tutto il territorio nazionale;

– coinvolto 6.817 funzionari di 5.025 Comuni nel progetto Info&-For/Cens di seminari di formazione e discussione delle principali innovazioni predisposte per la prossima tornata censuaria;

– effettuato la rilevazione pilota del censimento della popolazione e delle abitazioni, coinvolgendo 31 Comuni e circa 83.000 famiglie;

– realizzato prototipi di archivi di numeri civici geocodificati alle sezioni di censimento nei 509 Comuni con almeno 20.000 abitanti o Capoluogo di provincia;

– sperimentato l'uso di liste anagrafiche comunali di famiglie e convivenze come base informativa per la costituzione di una lista precensuaria;

– sperimentato l'uso dei dati amministrativi sui permessi di soggiorno di cittadini stranieri;

– predisposto un prototipo di archivio statistico delle istituzioni *non profit*, utilizzando numerose fonti amministrative, al fine di precostituire la lista precensuaria delle unità di rilevazione del censimento delle istituzioni *non profit*;

– predisposto e sperimentato i questionari di famiglia in formati cartaceo ed elettronico, nonché in versioni di diversa lunghezza e complessità, al fine di studiare le possibili riduzioni del fastidio statistico sui rispondenti, in ossequio ai principi e alle regole che sovrintendono all'azione statistica dettati dalla normativa comunitaria e, in particolare, dalla cosiddetta legge statistica europea (regolamento (CE) n. 223/2009);

– predisposto il questionario per la rilevazione censuaria sulle istituzioni *non profit* anche con riferimento alle loro unità locali;

– sperimentato disegni campionari con significatività a livello comunale e sub comunale per la rilevazione di alcune variabili socio-economiche sulle famiglie e gli individui;

– predisposto la rilevazione precensuaria dei numeri civici nei 509 Comuni con almeno 20.000 abitanti o Capoluogo di provincia, che si dovrebbe svolgere tra ottobre 2010 e febbraio 2011;

– collaborato infine, per gli aspetti di competenza, alla stesura di uno schema di disegno di legge corredato da una nota tecnica di previsione dei costi censuari per il 2009-2011.

Tutto ciò premesso, si rappresenta che le operazioni censuarie possono avvenire solo successivamente all'approvazione delle norme che ne prevedano l'indizione e il finanziamento.

A tal fine, si desidera segnalare che l'articolo 50 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante «Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica», in attesa di conversione, ha previsto l'indizione e l'autorizzazione di spesa del 15º Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, di cui al regolamento (CE) 9 luglio 2008, n. 763/08, del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché del 9º Censimento generale dell'industria e dei servizi ed il Censimento delle istituzioni *non profit*.

Il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione

Brunetta

(16 luglio 2010)

PISTORIO, OLIVA, VILLARI, BURGARETTA APARO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la pubblica amministrazione e l'innovazione e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la base militare della Marina statunitense situata a Sigonella, in Provincia di Catania, si appresta a ridurre, entro il 2010, il personale civile americano e italiano impiegato nella base per un processo di riduzione del personale elegantemente definito «adeguamento dell'organico»;

gli esuberi, secondo la US Navy, riguarderebbero personale non più necessario come supporto alle attività di comando e i posti di lavoro a rischio, tra il personale italiano, sarebbero 62;

la notizia degli imminenti licenziamenti è stata comunicata alle parti sindacali, che hanno indetto, per il 23 giugno, una mobilitazione di tutte le basi NATO italiane, nel corso di un incontro durante il quale si stava discutendo in ordine al rinnovo del contratto di lavoro scaduto nel 2008;

la US Navy sottolinea che l'adeguamento dell'organico verrà effettuato facendo ricorso a diverse strategie, tra cui la possibilità di pensionamento per coloro che abbiano raggiunto i requisiti; la ricollocazione del personale in altri posti di lavoro vacanti laddove le competenze lo consentano; in caso di approvazione, l'erogazione di incentivi per la risoluzione volontaria del rapporto di lavoro e, ove possibile, la riqualificazione professionale;

il 18 febbraio 2010 è stato approvato dall'Assemblea regionale siciliana un ordine del giorno che impegna l'Esecutivo ad attivare le misure necessarie presso la Conferenza Stato – regioni al fine di tutelare i lavoratori in esubero della base di Sigonella. In tal senso, il Presidente della Regione ha ribadito il suo impegno affinché la Conferenza Stato-regioni accetti la proposta;

il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione si è impegnato affermando che i lavoratori civili della base militare di Sigonella avranno accesso a tutte le misure di sostegno al reddito previste dalla legislazione in materia di ammortizzatori sociali in deroga per la concessione delle quali il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ha proceduto, il 4 maggio 2010, alla firma di un apposito accordo con le organizzazioni sindacali;

è opportuno ricordare che il Parlamento, a seguito della sottoscrizione dei patti di intesa tra Governo italiano e Governo statunitense relativo alle infrastrutture in uso alle forze militari USA, ha approvato la legge 9 marzo 1971, n 98, in cui all'articolo 1 si prevede che: «I cittadini italiani che (...) prestavano (...) la loro opera nel territorio nazionale alle dipendenze di organismi militari della Comunità atlantica, o di quelli dei singoli Stati esteri che ne fanno parte, e che successivamente siano stati o siano licenziati in conseguenza di provvedimenti di ristrutturazione degli organismi medesimi, sono assunti a domanda, se in possesso dei prescritti requisiti, (...) in relazione al titolo di studio posseduto e alla diversa natura delle mansioni prevalentemente svolte» nelle amministrazioni dello Stato;

successivamente la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), all'articolo 2, commi 100 e 101, ha esteso i benefici della legge n. 98 del 1971, consentendo a chi avesse maturato un anno di servizio al 31 dicembre 2006 di accedere, in soprannumero e sovra organico, all'interno della pubblica amministrazione, secondo uno speciale procedimento di accesso al pubblico impiego;

con l'art. 68, comma 6, lettera *c)*, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008 n. 133, si è provveduto in sede di riduzione degli organismi collegiali e di duplicazioni di strutture, alla soppressione della Commissione per l'inquadramento del personale già dipendente da organismi militari operanti nel territorio nazionale nell'ambito della Comunità atlantica di cui all'articolo 2, comma 2, della legge 9 marzo 1971, n. 98, e al passaggio di consegne al Dipartimento della funzione pubblica;

in data 15 gennaio 2009 è stato adottato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri uno specifico decreto (recante individuazione dei criteri e delle procedure per l'assunzione di personale civile di basi militari soppresse) che trasferisce le competenze al Dipartimento della funzione pubblica e definisce le procedure per l'inquadramento e la ricognizione dei posti nonché i criteri e le procedure per l'assunzione del personale;

si evidenzia inoltre che i lavoratori italiani delle basi USA in Sicilia, pur trovandosi al pari di altri lavoratori nelle condizioni previste dalla legge n. 98 del 1971 rischiano di non poter trovare collocazione presso i rami dell'Amministrazione statale in quanto nella Regione Siciliana sono pochissimi gli uffici periferici che rappresentano l'Amministrazione statale, essendo molte competenze attribuite per Statuto alla Regione,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano porre in essere al fine di tutelare i 62 lavoratori della base militare di Sigonella, e, in particolare, se prevedano di estendere ad essi i benefici della legge n. 98 del 1971, garantendo loro di essere ricollocati, nel territorio della Regione Siciliana, nell'ambito dell'amministrazione pubblica.

(4-03393)

(6 luglio 2010)

Risposta. – Con l'atto di sindacato ispettivo si chiede quali provvedimenti verranno apprestati dal Governo italiano per tutelare i lavoratori italiani impiegati nella base militare della Marina statunitense situata a Sigonella, in provincia di Catania, a seguito delle imminenti riduzioni di personale annunciate dalla US Navy.

Al riguardo, si segnala in via preliminare che il Ministro ha già avuto modo di chiarire in data 15 luglio 2010, rispondendo all'interpellanza urgente 2-00790 presentata dall'on. Commercio e altri, la posizione del Governo in riferimento alla questione prospettata.

Ciò premesso, si rappresenta quanto segue.

Il Dipartimento della funzione pubblica ha avuto notizia dal Ministero della difesa (nota n. APC/1095/11- 12-5 del 5 marzo 2010) che il

Comando delle Forze armate americane intende procedere entro l'anno al licenziamento di un contingente di dipendenti della base NATO di Sigonella pari a 62 unità.

I predetti lavoratori hanno chiesto l'applicazione del beneficio di cui alla legge 9 marzo 1971, n. 98, che prevede l'assunzione a tempo indeterminato nei ruoli organici del personale delle amministrazioni dello Stato dei cittadini italiani i quali, prestando la loro opera nel territorio nazionale alle dipendenze di organismi militari della Comunità atlantica, sono stati licenziati, entro il 30 giugno 1969, in conseguenza di provvedimenti di chiusura o ristrutturazione degli organismi medesimi.

Successivamente lo stesso beneficio è stato più volte, con specifici interventi normativi, esteso ad una platea ulteriore di destinatari. Da ultimo, l'art. 2, comma 100, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha previsto l'applicazione della normativa speciale anche al personale civile alle dipendenze di organismi militari della comunità atlantica operanti sul territorio nazionale, licenziato in conseguenza di provvedimenti di soppressione o riorganizzazione delle basi militari degli organismi medesimi, adottati entro il 31 dicembre 2006. Ai fini delle relative assunzioni nelle amministrazioni dello Stato, la norma ha istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze uno specifico fondo con una dotazione di 7,250 milioni di euro a decorrere dall'anno 2008.

Ciò premesso, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 15 gennaio 2009 sono state trasferite al Dipartimento le funzioni e le competenze dell'apposita Commissione per l'inquadramento del suddetto personale prevista dall'articolo 2, comma 2, della citata legge n. 98 del 1971.

Di conseguenza, il Dipartimento ha avviato e concluso con la prevista assunzione la procedura di attuazione del citato articolo 2, comma 100, della legge n. 244 del 2007, che ha interessato gli ex lavoratori della base militare di La Maddalena.

Sono pervenute, altresì, al Dipartimento ulteriori analoghe segnalazioni relative a personale da ricollocare, in particolare: 1) 34 unità della base NATO di Verona segnalate dal Ministero della difesa; 2) 166 unità di personale licenziate dalle basi militari di Sigonella, Napoli, Gaeta, Pisa, Vicenza, Verona e Pordenone, segnalate dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali; c) ulteriori 91 unità presso le basi di Napoli e Sigonella – per la decisione della Marina militare USA di rivedere ulteriormente il proprio assetto organizzativo a far data da settembre 2010 – segnalate dal Ministero degli affari esteri.

Al riguardo, il Dipartimento ha avviato in data 3 febbraio 2010 un apposito tavolo di lavoro con i Ministeri competenti per far fronte alle criticità rappresentate e superare i fattori ostativi all'applicabilità dei considerati benefici previsti dalla legge n. 98 del 1971 anche al personale interessato dai nuovi licenziamenti.

Agli esiti del citato approfondimento, il Ministro, con nota del 23 aprile 2010, ha condiviso con le amministrazioni competenti l'opportunità di conoscere, primariamente, l'entità reale del fenomeno che non può essere affrontato limitatamente alla situazione della base militare di Sigo-

nella, ma valutato unitamente a tutte le realtà, esistenti sul territorio nazionale, oggetto di analogo riassetto e ridimensionamento.

È chiara, quindi, la volontà del Governo di trovare soluzioni efficaci e pienamente soddisfacenti per i lavoratori interessati; tuttavia è evidente che un piano di ricollocamento del personale civile delle basi militari NATO di tale rilevanza, suscettibile di generare ingenti oneri finanziari, allo stato non quantificabili, non può disporsi se non mediante un intervento legislativo speciale che ne preveda l'adeguata copertura, da sottoporre quest'ultimo al necessario e doveroso apprezzamento del Ministero dell'economia.

Si segnala, infine, nelle more della definizione dell'intera vicenda che, i lavoratori civili licenziati dalle basi militari NATO hanno comunque accesso alle misure di sostegno al reddito previste dalla legislazione in materia di ammortizzatori sociali in deroga.

Il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione
BRUNETTA

(16 luglio 2010)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

in base alla direttiva 91/271/CEE il Paese avrebbe dovuto predisporre, entro il 31 dicembre 2000, sistemi adeguati per il convogliamento e il trattamento delle acque nei centri urbani con oltre 15.000 abitanti;

recentemente, la Commissione europea ha deciso di deferire l'Italia alla Corte di giustizia dell'Unione europea per violazione della richiamata direttiva del 1991 sul trattamento delle acque reflue urbane;

risulta infatti che un numero elevato di città e centri urbani non sia in regola con la normativa, per cui già nel 2004 l'Italia aveva ricevuto una prima lettera di diffida e un secondo e ultimo avviso è stato notificato nel febbraio 2009;

tali diffide erano relative alla situazione di circa 178 città e centri urbani, tra cui Reggio Calabria, Lamezia Terme, Caserta, Capri, Ischia, Messina, Palermo, San Remo, Albenga e Vicenza, che non si erano ancora conformati alla direttiva sul trattamento delle acque reflue;

oggi, il deferimento dell'Italia alla Corte di giustizia europea è dovuto alla situazione ancora irregolare dei Comuni di Capri, Ischia, San Remo, Albenga e Vicenza;

l'Aduc (associazione per i diritti degli utenti e consumatori) che ha pubblicamente denunciato queste inadempienze, ha anche evidenziato come, proprio negli stessi giorni, la Federazione per l'educazione ambientale avesse assegnato il maggior numero di bandiere blu (17 per mare e spiagge pulite e qualità dei servizi) alla Liguria, regione in cui ci sono ben 19 Comuni e aggregazioni urbane inadempienti rispetto al trattamento delle acque reflue urbane;

considerato che:

le acque reflue non trattate possono essere contaminate da batteri e *virus* dannosi e rappresentano pertanto un rischio per la sanità pubblica;

esse contengono quantità notevoli di nutrienti come l'azoto e il fosforo che possono contaminare le acque dolci e l'ambiente marino favorendo la crescita eccessiva di alghe che soffocano le altre forme di vita (eutrofizzazione),

si chiede di sapere:

quali siano i motivi del ritardo, a giudizio degli interroganti clamoroso, da parte delle citate amministrazioni comunali nel regolarizzare il trattamento delle acque reflue del proprio territorio in modo conforme a quanto previsto dalla direttiva 91/271/CEE;

quali provvedimenti si intendano adottare per adeguare nel territorio nazionale il trattamento delle acque reflue a quanto disposto dalla richiamata normativa comunitaria, ed evitare in tal modo una condanna dell'Italia da parte della Corte di giustizia dell'Unione europea.

(4-03166)

(18 maggio 2010)

Risposta. – In relazione all'interrogazione, dove, nel premettere che l'Italia è stata deferita dalla Commissione europea alla Corte di giustizia dell'Unione europea per violazione della direttiva 91/271/CEE, ovvero per il mancato adeguamento, entro il 31 dicembre 2000, dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane provenienti da agglomerati con oltre 15.000 abitanti equivalenti che scaricano in area normale, si chiede quali siano i motivi di tale mancato adeguamento e quali provvedimenti si intendono assumere per garantire il rispetto della normativa violata oltre che la condanna da parte della Corte di giustizia, si rappresenta quanto segue.

In merito si osserva che il Ministero è da lungo tempo impegnato in un'attività di vigilanza ed assistenza alle Regioni coinvolte nella procedura di infrazione 2034/2004 connessa alla suddetta direttiva.

In particolar modo, per le regioni Sicilia, Calabria e Campania, che hanno 129 Comuni, sui 178, sotto accusa, pari al 73 per cento del totale e rispetto alle quali l'attività è stata individuata quale prioritaria, il Ministero, unitamente al Ministero dello sviluppo economico, al Dipartimento per le politiche europee ed alla Sogesid, ha messo in essere un'intensa attività nell'ambito del progetto «Azioni di Sistema e assistenza tecnica per gli obiettivi di servizio «2007/2013» mirate a creare un confronto operativo fra amministrazione centrale e Regioni del Mezzogiorno sulla tematica del servizio idrico integrato e offrire assistenza tecnica a tali Regioni per accelerare l'attuazione del programma di interventi necessari per il superamento delle criticità legate al mancato recepimento della suddetta direttiva.

In generale, il Ministero ha provveduto: a) a definire una ricognizione puntuale delle attività avviate sul territorio per condividere criticità ed

eventuali esigenze di assistenza tecnica; b) ad analizzare i risultati dell'attività di compilazione dei questionari UWWTD 2009 connessi all'attuazione della direttiva 91/271/CE.

Sulla base dei questionari menzionati, il Ministero ha trasmesso alla Commissione europea il Rapporto 2009, relativo allo stato di attuazione della direttiva 91/271/CE, sulla base dei dati aggiornati al 2007, sull'intero territorio nazionale, assicurando l'omogeneizzazione dei dati utilizzando criteri e metodologie uniformi per tutte le regioni italiane.

Un'importante novità introdotta dal Ministero e adottata anche dagli altri Stati europei, è stato l'inserimento, all'interno dei questionari, di un campo note con l'individuazione dei Piani di intervento per l'attuazione degli interventi funzionali al superamento della procedura di infrazione 2034/2004 sopra menzionata.

Alla luce, poi, della notizia del deferimento alla Corte di giustizia, si è provveduto a dare ulteriore impulso alle Regioni, affinché le stesse predispongano, nei minimi tempi tecnici, una memoria per fornire utili elementi di difesa all'Avvocatura dello Stato, che rappresenterà l'Italia di fronte alla Corte di giustizia europea. Le Regioni dovranno contestualmente predisporre e fornire un adeguato cronoprogramma quale impegno per il superamento delle criticità con evidenza delle fonti di finanziamento e con date e tempi certi. Il predetto programma dovrà, inoltre, essere monitorato e dovranno essere prodotti periodici aggiornamenti sullo stato di attuazione al fine di garantire il rispetto degli impegni presi.

Si è richiesto alle Regioni l'assunzione di impegni puntuali e concreti e la costante dimostrazione del serio rispetto degli obbiettivi proposti, così da allontanare lo spettro dei pesanti oneri finanziari derivanti dal'eventuale sentenza di condanna nonché la perdita di qualsiasi finanziamento europeo in materia.

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

(19 luglio 2010)

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

l'ex Dipartimento delle politiche fiscali del Ministero dell'economia ha bandito dei concorsi interni per il passaggio dall'area B alla posizione economica C1, con decreto prot. 13302 dell'11 luglio 2001;

le graduatorie, approvate il 13 maggio 2008 con provvedimento prot. n. 26152, risultano essere state impugnate davanti al TAR (sentenza n. 8513 del 24 settembre 2008) con esito sfavorevole per l'amministrazione. Il Consiglio di Stato ha confermato il giudizio del TAR (sentenza n. 5042/2009 depositata il 25 agosto 2009) con conseguente annullamento delle graduatorie obbligando l'amministrazione a riformulare le stesse secondo i criteri indicati, con condanna al risarcimento del danno, alla cor-

responsione degli interessi nella misura di legge nonché dei maggiori importi a titolo di rivalutazione monetaria. La citata sentenza è stata notificata in data 10-14 dicembre 2009 e avverso la medesima non è stato proposto ricorso per Cassazione;

risulta, inoltre, che anche i concorsi banditi dalle varie Agenzie hanno seguito la stessa sorte e che l'Agenzia delle dogane in data 19 ottobre 2009 ha impartito istruzioni precise per l'applicazione delle sentenze ad essa sfavorevoli;

a giudizio dell'interrogante, l'inerzia dell'amministrazione sta causando ai legittimi vincitori dei concorsi oltre al danno economico, quantificato dalle sentenze, anche un danno morale che potrà verosimilmente essere risarcito in sede civile con ulteriore aggravio di spesa per le casse dello Stato;

risulta, infine, che i beneficiari delle sentenze già citate hanno provveduto a mezzo del proprio legale di fiducia a notificare atto di diffida e di messa in mora propedeutico all'instaurazione del giudizio di ottemperanza, ai sensi del regio decreto n. 1054 del 1924,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati posti in essere o che si intenda porre in essere in merito alle graduatorie dei concorsi banditi dell'ex Dipartimento delle politiche fiscali, nell'anno 2001, con decreto prot. 13302 dell'11 luglio 2001, per il passaggio dall'area B alla posizione economica C1.

(4-02792)

(2 marzo 2010)

Risposta. – Con l'atto in esame si chiede quali provvedimenti siano stati posti in essere o che si intende porre in essere in merito alle graduatorie dei concorsi banditi dell'ex Dipartimento delle politiche fiscali, nell'anno 2001, per il passaggio dall'area B alla posizione economica C1.

A tal proposito, il Dipartimento dell'amministrazione del personale e dei servizi precisa quanto segue.

I passaggi tra le aree sono previsti dall'art. 15 del contratto collettivo nazionale del lavoro del 16 febbraio 1999, comparto Ministeri, e i bandi sono stati emanati l'11 luglio 2001 sia per le Agenzie fiscali che per il Dipartimento delle politiche fiscali.

Per quanto concerne la procedura per il passaggio alla posizione economica C1 sono stati banditi 715 posti, ma inizialmente resi disponibili soltanto 348. Secondo quanto previsto dal bando (art. 1, comma 2) «i residui 367 posti saranno ripartiti, secondo il criterio delle vacanze, ad avvenuta conclusione delle procedure di riqualificazione bandite per i profili professionali di VIII qualifica funzionale, ai sensi dell'art. 3, commi 205, 206 e 207 della legge 25 dicembre 1995, n. 549 e successive modificazioni nonché ad avvenuta assunzione nelle nuove funzioni dei vincitori del concorso a 219 posti di funzionario tributario».

Durante l'espletamento della procedura, in data 10 agosto 2003, l'amministrazione ha sottoscritto una preintesa con le organizzazioni sindacali

che ha previsto l'ammissione in soprannumero al percorso formativo di tutti i candidati che alla data del 1º gennaio 2001 (data di possesso dei requisisti) appartenevano alla posizione economica B3, indipendentemente dal punteggio riportato nella valutazione dei titoli effettuata dalla commissione esaminatrice. Dopo l'espletamento del percorso formativo e dell'esame finale, in data 13 maggio 2008 sono state approvate le graduatorie finali.

Si precisa che l'amministrazione, richiamandosi alla sentenza n. 1/99, n. 194/2001 ed al parere dell'Avvocatura del 10 gennaio 2004, ha adottato, nell'ambito dei decreti di nomina dei vincitori (prot. n. 26151 e n. 26152 del13 maggio 2008), due distinte e diverse graduatorie, di merito e dei vincitori. Infatti, con riferimento al richiamato decreto n. 26152 deI 13 maggio 2008, all'art. 4 è stata approvata la graduatoria di merito della procedura (così come formulata dalla Commissione esaminatrice che ha predisposto la graduatoria stessa utilizzando il criterio dell'ordine decrescente di punteggio totale previsto dal bando), mentre all'art. 5 sono stati dichiarati vincitori della procedura medesima gli appartenenti alla posizione economica B3 (alla data del 1º gennaio 2001), indipendentemente dalla posizione e dal punteggio riportati nella graduatoria di merito della commissione esaminatrice.

Le ragioni della mancata copertura dei 367 posti residui è giustificata, secondo il Dipartimento referente, dai seguenti motivi. Premesso che gli inquadramenti relativi ai passaggi tra le aree sono equiparati alle assunzioni, a seguito dell'entrata in vigore della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria per il 2002), successiva all'emanazione del bando, è stato fatto divieto alle amministrazioni dello Stato di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato, divieto che è stato poi confermato dalle leggi finanziarie che si sono susseguite negli anni.

È stato, inoltre, rappresentato che, a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (legge finanziaria per il 1998), tutte le assunzioni presso le pubbliche amministrazioni sono state subordinate alla preventiva autorizzazione del Consiglio dei ministri, al fine di assicurare le esigenze di funzionalità e di ottimizzazione delle risorse, compatibilmente con le disponibilità finanziarie e di bilancio.

Nel caso di specie, l'autorizzazione fu richiesta e concessa limitatamente ai 348 posti, mentre per i restanti 367 tale autorizzazione non è stata mai richiesta, anche per effetto delle sopravvenute disposizioni legislative, che hanno, come sopra ricordato, fatto divieto alle pubbliche amministrazioni di procedere a nuove assunzioni.

Per completezza di informazione si fa presente, inoltre, che la consistenza dell'organico, allo stato attuale, è ben differente rispetto a quella dell'epoca di indizione della procedura.

La procedura concorsuale è stata svolta dall'allora Dipartimento per le politiche fiscali, istituito con il decreto del Presidente della Repubblica n. 107 del 26 marzo 2001, quale «centro unitario di direzione amministrativa della fiscalità statale», in luogo dell'ex Ministero delle finanze. A sua volta, il Dipartimento – che già costituiva uno dei Dipartimenti del Mini-

stero dell'economia e delle finanze – nell'ambito del processo di riorganizzazione del Ministero, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 gennaio 2008, n. 43, che ha, tra l'altro, previsto la soppressione dell'Ufficio amministrazione delle risorse ed istituito il ruolo unico del Ministero), ha subito un ulteriore ridimensionamento, divenendo Dipartimento delle finanze con l'individuazione e l'attribuzione di nuove direzioni.

Da ultimo, con decreto del 27 marzo 2009 è stato approvato il ruolo unico del Ministero con contestuale soppressione dei precedenti ruoli di provenienza. In tale ruolo è stato inserito, a decorrere dal 1° gennaio 2009, tutto il personale dipendente dei Dipartimenti del Ministero.

L'amministrazione, data la complessità della fattispecie e alla luce della sentenza del TAR Lazio n. 7693/2009, ha predisposto ed inoltrato un'articolata richiesta di parere all'Avvocatura generale dello Stato.

Ad oggi si è in attesa di conoscere le determinazioni dell'organo consultivo.

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

(14 luglio 2010)

TANCREDI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per il turismo e degli affari esteri.* – Premesso che:

la Japan Airlines (JAL), dallo scorso mese di gennaio 2010, versa in una situazione di dissesto finanziario che ha indotto il Governo giapponese ad intervenire attraverso l'iniezione di capitali pubblici;

a quanto risulta all'interrogante, da fonti giornalistiche, dal 1° ottobre 2010 la JAL cancellerà i voli per diverse destinazioni internazionali, tra cui Roma e Milano, mantenendo legami con Parigi, Londra e Francoforte;

la scelta strategica della compagnia nipponica è destinata ad avere ripercussioni negative sul flusso dei viaggiatori giapponesi verso l'Italia, costituendo i vettori aerei un importante collettore del turismo verso un Paese;

i collegamenti aerei della JAL verso le destinazioni italiane sono un indubbio elemento di positività economica importante nell'attuale momento di congiuntura, in considerazione dell'indotto derivante dal flusso turistico giapponese;

considerato che:

la JAL ha rapporti di *code sharing* con l'Alitalia ed il traffico aereo fra Italia e Giappone è regolamentato da un accordo bilaterale, recentemente integrato da nuove intese stipulate a seguito dei negoziati svoltisi a Roma il 16 e 17 giugno 2009;

tali intese, immediatamente vigenti, prevedono, tra l'altro, un incremento di rotte, operabile relativamente all'aeroporto di Tokyo a decorrere dal mese di marzo 2010, l'aumento degli scali di destinazione ed un'estensione della facoltà di *code sharing*,

si chiede di sapere:

se siano state assunte iniziative *ad hoc* al fine di verificare la mancata o parziale attivazione dei servizi convenuti dai due Stati;

se si siano verificate le condizioni che comportano la decadenza del vettore nipponico dai propri diritti di traffico e, pertanto se questi ultimi siano suscettibili di nuova assegnazione;

se siano stati avviati colloqui finalizzati alla ridefinizione degli accordi bilaterali in tema di collegamenti aerei con il Giappone;

quali siano i contenuti di detti colloqui ed i tempi per la loro conclusione;

quali siano i contenuti delle potenziali intese ed i tempi per la loro concreta attuazione.

(4-03161)

(13 maggio 2010)

Risposta. – Nell'ambito della disciplina del trasporto aereo, la legge n. 2 del 2009 ha promosso, ove ritenuto auspicabile, la definizione di nuovi accordi bilaterali e la ridefinizione di quelli già esistenti al fine di ampliare il numero dei vettori ammessi ad operare sulle rotte interessate nonché ad ampliare il numero delle frequenze su cui è consentito operare a ciascuna parte.

Per quanto riguarda le intese aeronautiche recentemente raggiunte a Roma con la controparte giapponese il 16 e 17 giugno 2009, si conferma che tali intese risultano allo stato adeguate rispetto alle esigenze dei vettori nazionali.

In particolare, Alitalia CAI ha confermato di operare 12 frequenze passeggeri a settimana (miste da Fiumicino e Malpensa), di essere in procinto di avviare due nuove frequenze settimanali su Tokyo e, inoltre, di operare 4 frequenze sulla rotta Roma-Osaka.

Allo stato non appare, pertanto, ancora necessario avviare nuovi colloqui finalizzati alla ridefinizione degli accordi bilaterali con la controparte giapponese. Laddove tale esigenza venisse evidenziata dall'industria italiana di settore al Ministero o all'Ente nazionale aviazione civile, potranno essere avviati nuovi contatti con le autorità aeronautiche giapponesi per la revisione delle intese; in tale evenienza ed ove le consultazioni fossero accettate dalla controparte, si potranno ridefinire i contenuti tecnici ed i tempi per la loro conclusione e concreta attuazione.

Preme peraltro sottolineare come gli accordi aeronautici definiscano il quadro giuridico entro cui le compagnie aeree possono chiedere di operare secondo il loro apprezzamento commerciale ed ovviamente ciò esula da iniziative ministeriali.

Il livello di servizi convenuto rappresenta, pertanto, un portafoglio di diritti di traffico che potranno essere utilizzati dai vettori delle due parti, ciascuna per la capacità disponibile per il proprio Paese. Si concorda d'altra parte sulla considerazione che la scelta strategica della compagnia nipponica sia destinata ad avere ripercussioni negative sul flusso dei viaggia-

tori giapponesi verso l'Italia, ma ciò non comporterà la decadenza del vettore nipponico dai propri diritti di traffico, che restano nel portafoglio dei diritti di traffico giapponesi.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(14 luglio 2010)