

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 14 al 20 giugno 2012)

INDICE

ASCIUTTI: sull' <i>escalation</i> di violenza da parte di cittadini extracomunitari in provincia di Perugia (4-07026) (risp. DE STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	Pag. 5423	DE STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>	5448
BAIO: sul piano di reindustrializzazione delle aziende BAMES e SEM di Vimercate (Monza e Brianza) (4-07658) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5428	BERTUZZI: sulla gestione del raccordo autostradale Ferrara-mare da parte dell'Anas (4-07067) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5435
BAIO ed altri: sul piano di reindustrializzazione delle aziende BAMES e SEM di Vimercate (Monza e Brianza) (4-03511) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5429	BIONDELLI: sui Vigili del fuoco (4-04202) (risp. FERRARA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	5452
BALBONI: sulla gestione del raccordo autostradale Ferrara-mare da parte dell'Anas (4-07058) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5433	CARRARA: sulle modalità di conseguimento della patente di guida da parte dei cittadini extracomunitari (4-06028) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5455
BELISARIO ed altri: sulla realizzazione del gasdotto "Rete adriatica" da Taranto a Bologna (4-03653) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5438	DE FEO ed altri: sul collocamento di alcune transenne pericolose all'interno dell'area archeologica di Pompei (4-07328) (risp. ORNAGHI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	5456
BENEDETTI VALENTINI: sull' <i>escalation</i> di violenza da parte di cittadini extracomunitari in provincia di Perugia (4-07033) (risp.		DELLA SETA, FERRANTE: sui presidi per malati psichici nella provincia di Viterbo (4-06618) (risp. BALDUZZI, <i>ministro della salute</i>)	5460
		FILIPPI Marco: sull'eventualità di un aumento delle tariffe autostradali per la realizzazione	

dell'ampliamento dell'autostrada Serravalle-Milano (4-07038) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5466	PEDICA: sul pagamento immediato mediante strumenti elettronici di sanzioni amministrative da parte degli autotrasportatori (4-04994) (risp. DE STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	5485
GARAVAGLIA Mariapia: sulla semplificazione delle modalità di invio delle notifiche relative ad infrazioni al codice della strada (4-07165) (risp. DE STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	5468	sui presidi per malati psichici nella provincia di Viterbo (4-06645) (risp. BALDUZZI, <i>ministro della salute</i>)	5462
LANNUTTI: sui voli di Stato (4-07148) (risp. GIARDA, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i>)	5469	sul degrado di villa Adriana (4-07475) (risp. ORNAGHI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	5486
MARINO Mauro Maria: sull'avvio di una sperimentazione per la cura della sclerosi laterale amiotrofica (4-06423) (risp. BALDUZZI, <i>ministro della salute</i>)	5476	PETERLINI ed altri: su iniziative per l'efficienza energetica e la promozione di energie rinnovabili (4-05068) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5491
MASCITELLI, BELISARIO: sulla realizzazione del gasdotto "Rete adriatica" da Taranto a Bologna (4-07657) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5441	PORETTI, PERDUCA: sui titoli di laurea per la partecipazione a concorsi (4-07430) (risp. PATRONI GRIFFI, <i>ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione</i>)	5495
MOLINARI: sull'eliporto dell'ospedale di Tione di Trento (4-06898) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5478	SBARBATI: sulla promozione del fotovoltaico (4-07659) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5492
NESPOLI: sulla disciplina pensionistica per i lavoratori del settore del trasporto ferroviario (4-07461) (risp. FORNERO, <i>ministro del lavoro e delle politiche sociali</i>)	5480	SPADONI URBANI ed altri: sulla riduzione dei servizi ferroviari in Umbria e nelle Marche (4-06619) (risp. PASSERA, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	5499
PASSONI ed altri: sulla crisi della multinazionale americana Eaton ed il rilancio industriale del territorio di Massa e Carrara (4-07660) (risp. DE VINCENTI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	5482	sullo spaccio di stupefacenti nella città di Perugia (4-06932) (risp. DE STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	5502

ASCIUTTI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che risale a venerdì 2 marzo 2012 l'efferato delitto consumatosi in località Ramazzano, alle porte di Perugia, ad opera di tre rapinatori di origine albanese i quali, irrompendo nell'abitazione della famiglia Rosi, ne sequestravano i componenti legandoli, minacciandoli, ed infine uccidendo barbaramente Luca Rosi che cercava di proteggere la fidanzata dal tentativo di stupro;

considerato che tale episodio di inaudita e feroce barbarie è solo l'ultimo di una *escalation* di violenza che negli ultimi mesi interessa la zona di Ramazzano, Casa del diavolo e Ponte Pattoli, periferie alle porte di Perugia, con episodi di rapine che degenerano in stupri ed ora anche omicidio;

rilevato che secondo gli investigatori, tutti i recenti fatti di cronaca nera avvenuti in questa zona sono imputabili alla stessa banda di albanesi, armati e particolarmente violenti;

constatato che:

l'ultimo, sanguinoso episodio ha visto tra i protagonisti anche un bambino di 8 anni, che ha assistito, legato, alla violenza degli spari e alla brutalità consumata sullo zio restando, molto probabilmente, psicologicamente segnato per tutta la vita;

tali episodi così frequenti, reiterati e violenti hanno mobilitato l'intera cittadinanza perugina in un moto di ribellione verso un fenomeno che sta letteralmente dilagando e prendendo il sopravvento nell'assoluta lesione dei diritti di libertà e sicurezza dei cittadini;

tenuto conto che la sanguinosa vicenda mette in rilievo il forte problema della sicurezza in un territorio che da anni è sempre più ambita meta di balordi extracomunitari dediti allo spaccio di droga, al *racket* di prostitute, a rapine di vario genere ed ora anche omicidi, senza che le Forze dell'ordine attualmente sul campo possano contenere il fenomeno,

si chiede di conoscere:

quali disposizioni il Ministro in indirizzo intenda adottare al riguardo;

se non ritenga opportuno disporre in forma urgente un incisivo intervento atto a contenere il dilagante fenomeno in modo da garantire la sicurezza dei cittadini di Perugia e delle zone limitrofe interessate attraverso una serie di misure, anche straordinarie se è il caso, utili sia ad individuare con sollecitudine la banda di assassini artefici del massacro di Ramazzano, sia

ad attuare una forma di controllo permanente in una zona ad alta densità di abitanti extracomunitari.

(4-07026)

(7 marzo 2012)

RISPOSTA. - La città di Perugia è stata di recente alla ribalta delle cronache nazionali per due gravi fatti di sangue riconducibili al fenomeno criminale delle rapine in villa.

Il primo episodio si è verificato la sera del 2 marzo 2012 in località Ramazzano e si è concluso con l'uccisione di una delle persone presenti nell'abitazione al momento dell'irruzione dei malviventi, che, peraltro, sono stati già individuati e assicurati alla giustizia.

Il secondo fatto di sangue è avvenuto nella notte tra il 5 e 6 aprile in un casolare della frazione Cenerente, all'interno del quale sono stati rinvenuti i cadaveri di due persone, presumibilmente assassinate nel corso di una rapina. Per questo episodio sono tuttora in corso le indagini coperte da segreto istruttorio.

Le due vicende fanno seguito a quella avvenuta il 3 febbraio quando uno dei rapinatori ha consumato violenza sessuale ai danni di una donna, in un'abitazione di una località periferica ed isolata di Perugia.

Tali eventi vanno ad inserirsi in un contesto urbano particolarmente interessato dal fenomeno dello spaccio di sostanze stupefacenti. Infatti, le attività di contrasto poste in essere dalle Forze di polizia e gli elementi di percezione e conoscenza dei fenomeni in possesso degli operatori del sociale inducono a ritenere la città di Perugia una piazza di riferimento importante del mercato della droga nell'Italia centrale.

L'attività di spaccio viene svolta da *pusher* per lo più stranieri e non si esclude che possa essere collegata con più ampie reti di narcotraffico.

Ciò, oltre a favorire la diffusione delle sostanze illecite, determina una facile reperibilità delle droghe e l'abbassamento del loro prezzo, consentendo al mercato di adattarsi prontamente alle istanze dei consumatori e di offrire loro un ampio ventaglio di prodotti a prezzi favorevoli.

Lo spaccio della droga si concentra principalmente nel centro storico perugino e nei quartieri contigui, dove è più presente la comunità degli studenti universitari (ben 30.000 nelle due Università).

Si tratta di una localizzazione anomala e del tutto peculiare poiché in altri centri è maggiormente frammentata, interessando prevalentemente quartieri periferici; essa, inoltre, comporta riflessi negativi sulla percezione del fenomeno, amplificandolo.

Il consistente flusso di droga diretto al capoluogo umbro viene alimentato da numerosi canali, che fanno capo a soggetti di diverse nazionalità.

Le risultanze investigative evidenziano che i sodalizi di matrice tunisina hanno di recente conseguito una posizione di predominio rispetto ai gruppi già attivi provenienti dall'area balcanica, in particolare dall'Albania, da altri Paesi nordafricani e dalla Nigeria.

La maggior parte dei tunisini dediti allo spaccio a Perugia proviene dalla città di Tunisi ed è qui richiamata da altri connazionali, già attivi nel fiorente mercato e spesso ben inseriti nel contesto sociale.

Nel corso della prima metà del 2011, inoltre, il territorio è stato interessato dall'emergenza umanitaria derivante dalla crisi nei Paesi del nord Africa, con l'arrivo di un considerevole numero di cittadini tunisini, clandestini o muniti di permesso di soggiorno per motivi umanitari, rilasciati anche in altre province italiane.

La diffusione del consumo di droghe a Perugia ha comportato un incremento dei decessi per *overdose* e di episodi di microcriminalità, che destano particolare allarme sociale, contribuendo ad aumentare il senso di insicurezza nella cittadinanza.

In tale contesto, le Forze di polizia, la magistratura, la prefettura e le istituzioni locali non abbassano la guardia e mantengono alto e costante l'impegno.

A fronte di un incremento della delittuosità, associato all'accresciuta presenza di cittadini extracomunitari dediti al traffico ed allo spaccio al minuto di droga, è proporzionalmente aumentata anche l'attività repressiva delle Forze di polizia. In particolare, nel 2011 sono state arrestate, per attività legate allo spaccio di stupefacenti, 248 persone (con un aumento del 13 per cento rispetto al 2010) e già 49 nell'anno in corso (con un aumento del 19 per cento rispetto al 2011).

Anche i quantitativi di eroina sequestrati hanno registrato, nel corso del 2012, un incremento rispetto al biennio precedente (3,647 chili nel 2010, 4,532 chili (con un aumento del 24,27 per cento) nel 2011 e 2,298 chili ad aprile 2012).

Sono state condotte complessivamente 224 operazioni antidroga nel 2009, 167 nel 2010, 174 nel 2011 e 39 da gennaio ad aprile 2012.

Si ricordano le più importanti che hanno interessato l'area di Perugia.

L'operazione "Enrico IV": iniziata nel febbraio 2010 dalle squadre mobili delle Questure di Roma e Perugia nei confronti di un'organizzazione criminale dedita al traffico internazionale di sostanze stupefacenti si è conclusa, nel maggio 2011, con il sequestro di 2,3 chili di cocaina e l'arresto di tre persone;

l'operazione "Arcobaleno 2007": stralcio dell'operazione "Sweet baby", condotta dal nucleo polizia tributaria della Guardia di finanza di Perugia nei confronti di soggetti nordafricani dediti al traffico di sostanze stupefacenti nel capoluogo umbro. Sono state deferite all'autorità giudiziaria 25 persone, di cui 21 in stato d'arresto e sono stati sequestrati 48 chili di hashish e 659 autovetture. L'operazione si è conclusa nel novembre 2009;

l'operazione "Fentanest": condotta dal giugno 2009 dai carabinieri Nas di Perugia e rivolta al contrasto dello spaccio di stupefacenti e farmaci inseriti nelle tabelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990. L'attività trae origine dall'arresto di un medico ospedaliero per spaccio di sostanze stupefacenti, in particolare hashish e fiale di Fentatest. Nel corso dell'indagine sono state deferite all'autorità giudiziaria 17 persone, di cui una in stato di arresto, e sono stati sequestrati 350 grammi di hashish ed altre sostanze, nonché due confezioni di farmaci ospedalieri.

Nella consapevolezza, poi, della necessità di associare alle specifiche attività antidroga anche un'efficace azione di contrasto all'immigrazione clandestina, nel corso del 2011 la Questura perugina ha provveduto ad allontanare 219 clandestini irregolari, in gran parte tunisini, di cui 145 solo negli ultimi quattro mesi dell'anno. Dall'inizio del 2012, sono stati espulsi 163 stranieri irregolari; tra questi, 35, in prevalenza albanesi, con accompagnamento alla frontiera, e 54, soprattutto tunisini, presso i CIE.

Un apposito protocollo operativo riguarda, inoltre, l'allontanamento dal territorio nazionale degli stranieri degli Istituti di pena di Perugia e Spoleto.

Già da qualche mese sono in atto servizi straordinari di controllo dei luoghi di aggregazione della popolazione clandestina in città, degli appartamenti sovraffollati, nonché verifiche e bonifiche degli stabili abbandonati.

Ancora, in attuazione degli orientamenti emersi in seno al Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica (immediatamente convocato ogni volta che episodi di cronaca abbiano consigliato di acquisirne le valutazioni) si è resa più visibile ed attenta la presenza degli operatori di polizia nei luoghi critici della città, impiegando in modo coordinato anche agenti della Polizia municipale e di quella provinciale. Ciò con il duplice obiettivo di contrastare meglio e scoraggiare lo spaccio della droga e la criminalità diffusa che ad esso si intreccia nonché di incrementare la percezione di sicurezza dei cittadini.

Nell'ottica del dialogo e del coordinamento tra Prefettura e Comune di Perugia, rientra anche il "patto per Perugia sicura", rinnovato il 14 gennaio 2011, alla presenza del Ministro *pro tempore*, dal Prefetto, dal Sindaco e dai Presidenti della Regione e della Provincia.

L'accordo ha inteso perfezionare lo sviluppo di sinergie tra tutti i soggetti coinvolti prevedendo, tra l'altro, attività di monitoraggio e pattugliamento coordinato tra Forze di polizia statali e locali nelle zone nevralgiche e più sensibili della città, nonché la predisposizione di specifici progetti

in materia di sicurezza urbana integrata su aree di intervento ritenute prioritarie.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione degli obiettivi del “patto”, si segnala che il Comune di Perugia ha presentato alla Regione due progetti a valere sul bando “Progetti volti a migliorare la sicurezza dei cittadini”, finanziato in base alla legge regionale 14 ottobre 2008. Entrambi sono stati cofinanziati dalla Regione Umbria per un importo complessivo di 121.897,15 euro, cui vanno ad aggiungersi ulteriori 45.000 euro destinati al secondo stralcio di uno dei progetti denominato “Perugia SICura”.

Nel marzo 2012 si è svolto in Prefettura un vertice interforze. L’incontro ha testimoniato la vicinanza e l’attenzione del Governo ai problemi del territorio ed è stato, anche, l’occasione per sottolineare l’efficacia del lavoro di coordinamento e di sinergia tra l’autorità giudiziaria e quella di pubblica sicurezza e tra le autorità centrali e quelle locali, ai fini del contrasto ai fenomeni di criminalità.

Nel corso della riunione è stato deciso l’invio temporaneo di reparti di rinforzo della Polizia di Stato e dell’Arma dei Carabinieri per il potenziamento del sistema di controllo del territorio attraverso la disposizione di ulteriori servizi di pattugliamento, nella fascia oraria 20.00-02.00, in aggiunta a quelli già previsti nel relativo piano coordinato.

I risultati finora conseguiti hanno avuto il consenso della cittadinanza e degli stessi ambienti costituzionali.

Lo stesso ministro Cancellieri, in un recente intervento all’assemblea dell’Anci Umbria a Perugia, ha evidenziato la necessità di tenere alta la guardia affinché “i livelli di sicurezza non vengano scalfiti, ma se possibile migliorati”. A Perugia è stato già dato un forte contributo con i reparti prevenzione crimine che, ha ricordato il Ministro, stanno lavorando egregiamente.

Non può, tuttavia, non rilevarsi che le risorse umane a disposizione della Polizia di Stato nella provincia sono sottodimensionate rispetto alle previsioni organiche.

Relativamente ai mezzi, attualmente la Questura di Perugia dispone di 17 vetture per il controllo del territorio, 38 vetture con i colori di serie, di cui 3 in giudiziale custodia, 16 vetture in colore di istituto per servizi ordinari.

È prevista, altresì, la prossima assegnazione alla Questura di un’auto con i colori di istituto, per i servizi ordinari.

Con le prossime distribuzioni di “volanti”, pianificate tra la fine del 2012 e l’inizio dell’anno successivo, si provvederà a ripianare la carenza di autovetture per il controllo del territorio e a sostituire, ove necessario, quelle con maggior carico chilometrico.

Per le autovetture con i colori di serie, invece, stante l’attuale soprannumero, non è stato previsto alcun potenziamento per l’anno in corso,

salvo che venga avviata al fuori uso una cospicua aliquota di auto in dotazione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

DE STEFANO

(12 giugno 2012)

BAIO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

il gruppo Bames-Sem nel mese di marzo 2011 ha inoltrato la richiesta all'Agenzia regionale del lavoro per incrementare il numero attuale dei lavoratori sospesi in Cassa integrazione guadagni straordinaria (CGIS) da 300 a 400, su un organico complessivo di 600 unità;

il 6 aprile 2011 è stata esperita la relativa procedura, ma le organizzazioni sindacali all'uopo convocate hanno precisato, nell'apposito verbale, di non ravvisare le condizioni per aumentare il numero delle lavoratrici e dei lavoratori da collocare in CGIS e hanno invitato l'azienda a non procedere al programmato incremento;

i piani industriali siglati dal 2006 ad oggi dalle parti sociali (imprenditoriali, istituzionali, sindacali) per la reindustrializzazione del sito, la salvaguardia dei livelli occupazionali e la ricerca di *partner* industriali (nazionali e/o internazionali), finalizzati al rilancio e al mantenimento della vocazione *hi-tech* del sito produttivo di Vimercate sono stati tutti disattesi;

per conservare e incrementare l'asse strategico per il Paese dell'*hi-tech-green economy* è necessario che sia mantenuta la destinazione urbanistica ad uso industriale dell'area ex IBM nel comune di Vimercate;

Bames Srl - Bartolini After Market Electronics Services si occupa principalmente di riparazione, distribuzione, ed assistenza *postvendita* di schede e apparecchiature elettroniche, in conformità ai più alti *standard* qualitativi e di mercato;

Sem Srl - Services for Electronic Manufacturing nasce nel gennaio 2006 con l'obiettivo di sviluppare attività di progettazione ed ingegnerizzazione, collaudo, riparazione e sviluppo delle attività di prototipazione e produzioni speciali nel mercato dell'elettronica e di costituire un sicuro ed innovativo riferimento per i propri clienti;

la società Sem Srl è parte del gruppo Bartolini Progetti SpA e costituisce insieme con la consociata Bartolini Ames Srl, ex-Celestica Italia Srl e prima ancora ex-IBM Corp., un polo di servizi tecnologici e logistici integrati, unico per completezza dell'offerta;

la Bames-Sem è uno dei gruppi più importanti per la realizzazione del polo tecnologico vimercatese, un distretto *hi-tech* capace di valorizzare la vocazione dell'area briantea, caratterizzata da produzioni di alta tecnologia e costituisce un bacino industriale strategico per l'economia italiana;

nel 2000, con il passaggio da IBM a Celestica, lo stabilimento di Vimercate occupava 1.400 dipendenti e, nel 2003, il numero delle lavoratrici e dei lavoratori occupati contava 1.000 unità;

da gennaio 2011 ad oggi, la Bames-Sem occupa 605 lavoratori facenti capo al gruppo Bartolini Progetti SpA, di cui 300 unità in CGIS e circa 100 dipendenti sospesi in cassa integrazione a zero ore per la mancata rotazione del personale;

considerato che:

la reindustrializzazione è necessaria per preservare il patrimonio industriale e di conoscenze dell'area del vimercatese, che costituisce una zona nevralgica e rilevante non solo nella provincia di Monza e Brianza ma nell'intera Lombardia;

la mancata reindustrializzazione rischia di peggiorare ulteriormente la già difficile situazione economica del complesso aziendale, provocando la perdita di occupazione non solo dei dipendenti di Bames e Sem, ma anche di quelli operanti nelle aziende che svolgono attività ad esse collegate,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga necessario ed impellente prevedere una politica industriale, al fine di salvaguardare questa area strategica del Paese;

se non ritenga necessario investire fortemente nell'area della Brianza, cuore industriale italiano, al fine di evitare la perdita del patrimonio di competenze, di professionalità, di capacità produttiva di cui la stessa è dotata;

se non ritenga necessario intervenire, con gli strumenti a disposizione, per valutare la legittimità del ricorso alla CGIS;

quali iniziative di competenza intenda adottare per evitare che la mancata reindustrializzazione generi una condizione di insicurezza per le famiglie coinvolte in queste realtà produttive.

(4-07658)

(6 giugno 2012)

BAIO, GIARETTA, TREU, BASSOLI, MAZZUCONI, VIMERCATI. - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

le aziende BAMES e SEM di Vimercate sono subentrate a Celestica nel 2006 nella proprietà degli impianti e dello stabilimento e nella gestione delle attività produttive ex IBM;

Bames Srl - Bartolini After Market Electronics Services si occupa principalmente di riparazione, distribuzione ed assistenza *post* vendita di schede e apparecchiature elettroniche, in conformità ai più alti *standard* qualitativi e di mercato;

Sem Srl-Services for Electronic Manufacturing nasce nel gennaio 2006 con l'obiettivo di sviluppare attività di progettazione ed ingegnerizzazione, collaudo, riparazione e sviluppo delle attività di prototipazione e produzioni speciali nel mercato dell'elettronica e di costituire un sicuro ed innovativo riferimento per i propri clienti;

la società Sem Srl è parte del gruppo Bartolini Progetti SpA e costituisce insieme con la consociata Bartolini Ames Srl, ex-Celestica Italia Srl e prima ancora ex-IBM Corp., un polo di servizi tecnologici e logistici integrati, unico per completezza dell'offerta;

le due società hanno maestranze e gruppi dirigenti "interscambiabili" e sviluppano sinergie a tutti i livelli operativi, produttivi, tecnici, logistici;

nel marzo 2006 la Bames/Sem contava 870 dipendenti e la Bartolini Progetti aveva presentato un piano industriale che prevedeva uno sviluppo industriale che prevedeva 1.350 unità entro la fine del 2009;

le attività produttive sono state progressivamente ridotte dall'azienda tanto che oggi i piani industriali presentati dall'azienda stessa prevedono 300 dipendenti, su un totale di 650 dipendenti, in cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) per due anni;

i protocolli di reindustrializzazione sinora sottoscritti con la Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Vimercate e Ministero dello sviluppo economico sono stati sostanzialmente disattesi;

il 22 agosto 2010 termina l'anno di CIGS in deroga, e l'azienda come comunicato nella Associazione industriali Monza e Brianza (AIMB) richiederà l'attivazione della CIGS per altri 18 mesi per 230 lavoratori della Bames, a cui vanno aggiunti 70 lavoratori di SEM la cui CIGS è già stata firmata fino al 22 febbraio 2012; per un totale di 300 lavoratori in CIGS su un organico di 626;

la grave situazione in cui versano i dipendenti si protrae da anni in assenza di una reale volontà di ripresa industriale da parte degli amministratori di Bames-Sem;

dal 2006 al 2009, i provvedimenti di concessione di CIGS sono stati 3;

il primo, dal marzo 2006 al marzo 2007, ha coinvolto solo la Bames, per una richiesta pari a 450 lavoratori;

il secondo, dal marzo 2007 al settembre 2008, ha comportato una richiesta per 350 lavoratori, anche questi appartenenti solo alla Bames;

l'ultimo, nel febbraio 2009, ha interessato 210 lavoratori, di cui 160 Bames e 50 Sem, "in rotazione", coinvolgendo, per un periodo di 12 mesi, circa 520 lavoratori su un totale di 660 "rimasti" in Bames-Sem;

le finalità delle procedure esposte nella direzione aziendale consistevano nel fatto che, durante il periodo di CIGS, si sarebbe attivata la ricerca di imprenditori italiani e anche internazionali, che avrebbero dovuto reinustrializzare, mantenendo la vocazione *hi-tech* dell'intero sito produttivo di Vimercate,

si chiede di sapere:

come si intenda dare attuazione ai protocolli sottoscritti dal Governo per la reinustrializzazione che offrano garanzie per la sostenibilità occupazionale;

se non si consideri urgente garantire la CIGS per la società Sem anche in considerazione del fatto che dal mese di febbraio 2010 gli operai non percepiscono alcuna remunerazione;

se non si ritenga di dover intervenire con urgenza al fine di evitare che le tante risorse economiche pubbliche già spese non raggiungano l'obiettivo per il quale sono state investite, aggravando in questo modo l'intera economia industriale del Paese.

(4-03511)

(27 luglio 2010)

RISPOSTA.^(*) - Si risponde congiuntamente alle interrogazioni 4-07658 e 4-03511 giacché riguardano problematiche concernenti la società Bames (Bartolini After Market Electronics Services).

Le questioni sono state seguite con molta attenzione dal Ministero.

Lo stesso ha aperto un tavolo di confronto con l'obiettivo di consentire la ricerca di una soluzione il più possibile condivisa, dal punto di vista sia produttivo che occupazionale per l'azienda.

Il 3 ottobre 2011 si è tenuto presso il Ministero un incontro relativo al sito Bames, nell'ambito del quale l'azienda ha informato che sono in essere due progetti: un progetto industriale che riguarda l'attività di Bames-Sem come gestore del sito, e uno che riguarda la reinustrializzazione e lo sviluppo di altre attività sull'area.

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

Quest'ultimo progetto è stato illustrato come potenzialmente in grado di assorbire i lavoratori Bames-Sem attraverso attività esterne, alcune delle quali prevedono nuove costruzioni sull'area. Questo progetto è stato presentato alle istituzioni locali, tra cui la Regione Lombardia che sta supportando la Bames nell'esame dei potenziali investitori interessati.

La Regione, infatti, sta svolgendo un'azione di supporto tecnico finalizzato alla verifica della bontà delle iniziative di reindustrializzazione attraverso l'attivazione di uno strumento innovativo, il Raid. Quest'ultimo strumento regionale, recentemente istituito, ha proprio l'obiettivo di affiancare le imprese in difficoltà, attraverso un supporto tecnico, per la verifica della bontà dei piani industriali e dei potenziali investitori nel sito. Il Raid è stato, pertanto, richiamato come strumento teso a facilitare il dialogo tra l'investitore e Bames.

L'azienda ha chiarito che vi sono 4-5 progetti per i quali è stata presentata una lettera d'intenti con interesse ad edificare. I progetti saranno, comunque, scelti anche in ragione della capacità di creare occupazione.

Con riferimento alla necessità richiamata circa il mantenimento della destinazione d'uso dell'area, nel predetto incontro, il Sindaco di Vimercate ha dichiarato che non farà cambi o ampliamenti di carattere urbanistico sull'area salvo che tali modifiche siano condivise dalle istituzioni, Provincia in particolare, e qualora queste siano d'accordo sulla bontà e validità dei progetti industriali presentati, in termini di capacità di dare risposta alle esigenze di sviluppo, d'innovazione e di occupazione.

Il problema della reindustrializzazione dell'area è assai complesso poiché rinvia a una chiara definizione delle proprietà e della necessità di rendere utilizzabili gli immobili presenti, alcuni dei quali sono adibiti ad uffici che in passato occupavano migliaia di tecnici e impiegati.

Il Ministero in più occasioni ha dichiarato la propria disponibilità a concorrere, insieme alla Regione Lombardia e alle amministrazioni del territorio, alla definizione di politiche di attrazione d'investimenti utilizzando le strutture adibite a questo scopo. Il presupposto, tuttavia, è che in sede locale si definisca un progetto concreto, ovvero che si individuino gli obiettivi di politica industriale e le risorse finanziarie per attuarlo.

Purtroppo fino ad ora, nonostante elaborati e studi prodotti, anche da importanti istituti universitari, non si è andati oltre la formulazione di principi. In questo quadro il coinvolgimento delle grandi imprese presenti nel territorio (ST Microelectronic e Alcatel Lucent, ad esempio) non sembra essere stato attentamente valutato, al fine di creare nuove opportunità di creare impresa. Su questa strada potrà, in un futuro prossimo e con iniziative mirate, essere attivato quel processo positivo che può concorrere alla valorizzazione del sito Bames e alla salvaguardia di posti di lavoro qualificati.

Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali per quanto di sua competenza, ha comunicato che con decreto direttoriale del 21 febbraio 2011 è stato approvato il programma di riorganizzazione aziendale relati-

vamente al periodo dal 23 agosto 2010 al 22 febbraio 2012 dell'unità produttiva di Vimercate.

A seguito dell'approvazione, con il medesimo decreto, è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario d'integrazione salariale in favore dei lavoratori dipendenti della società, unità produttiva di Vimercate, per un massimo di 230 unità lavorative per il periodo dal 23 agosto 2010 al 22 febbraio 2011.

Successivamente, come risulta da verbale di esame congiunto sottoscritto presso la Regione il 24 ottobre 2011, le parti hanno preso atto dell'impossibilità per l'azienda di proseguire il programma di ristrutturazione aziendale, a causa della perdita d'importanti commesse e, conseguentemente, della necessità di procedere alla modifica della causale d'intervento per l'istanza di cassa integrazione straordinaria, da "ristrutturazione aziendale" a "crisi aziendale per evento improvviso e imprevisto" per il periodo dal 23 febbraio 2011 al 22 febbraio 2012.

Pertanto, a seguito della sottoscrizione del verbale, l'azienda ha presentato istanza per l'approvazione del programma per crisi aziendale e la richiesta di concessione del trattamento di cassa integrazione straordinaria per il medesimo periodo.

Con un nuovo decreto direttoriale del Ministero del lavoro in data 12 dicembre 2011 è stato, dunque, approvato il programma per crisi aziendale ed è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario d'integrazione salariale per il periodo dal 23 febbraio 2011 al 22 febbraio 2012, in favore dei lavoratori dipendenti per un massimo di 330 unità lavorative dell'unità produttiva di Vimercate.

Il Ministero ha ribadito in più occasioni che continuerà a prestare la massima attenzione per favorire la positiva soluzione di una vertenza così rilevante per il territorio vimercatese.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(11 giugno 2012)

BALBONI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

con l'ordinanza n. 16 del 5 marzo 2012 l'Anas ha drasticamente ridotto il limite di velocità da 90 a 70 chilometri orari su buona parte del raccordo autostradale 8 che collega per 49 chilometri Ferrara e l'autostrada A 13 a Porto Garibaldi e quindi alla costa adriatica;

tale riduzione del limite di velocità risulta motivato dalla mancanza di risorse per la manutenzione;

il tratto stradale versa già da molto tempo in pessime condizioni con evidenti gravi ripercussioni sulla sicurezza stradale;

anche in conseguenza della scarsa manutenzione qualche mese fa decine di automobilisti sono stati bloccati per ore su tale tratto a causa delle abbondanti nevicate;

il raccordo rappresenta la principale arteria di collegamento tra la città di Ferrara e Comacchio e la sua costa, arteria che, soprattutto nel periodo estivo, viene percorsa da decine di migliaia di turisti italiani e stranieri;

questa situazione può seriamente pregiudicare la stagione turistica ormai alle porte, danneggiando ulteriormente un settore, quello turistico, già duramente colpito dalla crisi economica;

considerato che:

è prevista a breve l'apertura dell'ospedale di Cona che diventerà l'unico di Ferrara e l'arteria risulterà essere il principale collegamento tra la città e il nuovo nosocomio;

la decisione dell'Anas di abbassare il limite di velocità è avvenuta in modo unilaterale, senza minimamente coinvolgere le istituzioni territoriali come la Provincia e i Comuni sul cui territorio insiste l'arteria;

in data 8 marzo 2012 il Consiglio provinciale di Ferrara ha approvato all'unanimità un ordine del giorno in cui si contesta la decisione assunta dall'Anas e si chiede di ripristinare in tempi brevissimi la sicurezza sul raccordo Ferrara-mare;

la scelta dell'Anas di ridurre il limite di velocità appare chiaramente un modo per sottrarsi alle proprie responsabilità, quando è del tutto evidente come tale tratto stradale necessiti di interventi seri ed urgenti di messa in sicurezza;

solo in seguito alle corali proteste delle istituzioni, delle forze politiche e delle associazioni imprenditoriali, Anas ha avanzato giustificazioni a giudizio dell'interrogante generiche ed insoddisfacenti;

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non intenda intervenire sui vertici dell'Anas al fine di sollecitare l'immediato rifacimento del manto stradale danneggiato nel raccordo Ferrara-mare, nonché interventi di manutenzione ordinari e straordinari che permettano di ripristinare nel più breve tempo possibile le condizioni di sicurezza per riportare il limite di velocità agli originari 90 chilometri orari, o ancora meglio a 110 chilometri orari, limite previsto in molte arterie a doppia corsia amministrate da Anas.

(4-07058)

(13 marzo 2012)

BERTUZZI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

per la superstrada Ferrara-mare, l'Anas, ente proprietario dell'arteria stradale, con ordinanza n. 5 del 2012, ha disposto il limite di velocità massima a 70 chilometri orari, in direzione mare, dal chilometro 0 al chilometro 16 e dal chilometro 40 sino all'intersezione con la statale Romea e, in direzione di Ferrara, dal chilometro 23 fino a Ferrara;

grande parte della superstrada Ferrara-mare è stata quindi mutata in una sorta di strada di campagna, con limiti di velocità adeguati, senza alcuna indicazione circa la scadenza temporale del provvedimento stesso;

la decisione, conseguenza del blocco dei finanziamenti Cipe per la manutenzione stradale, è stata presa dall'Anas senza alcun preventivo, seppur celere, confronto con i livelli istituzionali territoriali;

la scelta dell'Anas rischia di pregiudicare, con un provvedimento così esteso e la mancanza di interventi di ripristino, la normale ed efficace percorribilità dell'arteria da parte degli utenti;

considerato che:

la superstrada è un architrave della rete viaria territoriale per cui, a meno di urgenti interventi di manutenzione ordinaria, l'economia ferrarese rischia di essere messa in ginocchio. Il sindaco di Ostellato, Andrea Marchi, denuncia: «L'area Sipro con 40 aziende e 1.500 addetti è in fibrillazione, un limite così rallenta l'attività»;

il raccordo autostradale necessita di immediati interventi di tipo ordinario e straordinario in quanto i pochi investimenti fatti negli ultimi tempi dall'Anas non hanno mai soddisfatto per intero le necessità strutturali dell'importante arteria viaria;

le recenti avverse condizioni atmosferiche ed il gelo del periodo invernale hanno acuito il problema, aggravando notevolmente la condizione della superstrada Ferrara-mare e producendo così un progressivo e generale scadimento dell'arteria stessa, soprattutto per quanto concerne il manto stradale che presenta profonde crepe longitudinali, buche e avvallamenti;

la situazione disastrosa in cui si trova la superstrada è suscettibile di aggravarsi pericolosamente sia a fronte del probabile riversamento di crescenti volumi di traffico sulle strade provinciali, sia della prossima apertura della stagione turistica, con il conseguente forte aumento del traffico, già pesantemente contrassegnato dalla sua componente commerciale;

rilevato che:

l'8 marzo 2012, a quanto risulta all'interrogante il Consiglio provinciale di Ferrara ha votato all'unanimità l'ordine del giorno, con procedura d'urgenza, sulla preoccupante situazione dello stato di degrado della superstrada Ferrara-mare, presentato dal Gruppo consiliare del Pd, sottoscritto

dai consiglieri Forti (Pdl) e Liberi (Idv) e infine votato anche da Lega Nord, Per Noi e Prc;

in passato, esponenti del Consiglio provinciale a vario titolo, a cominciare dal Presidente, sono intervenuti pubblicamente e presso l'Anas per denunciare lo stato di forte degrado e la carenza di investimenti necessari al mantenimento di condizioni di normale e sicura percorribilità;

sebbene l'azienda pubblica delle strade abbia deciso di trasformare nei prossimi anni la superstrada Ferrara-mare in autostrada, non risultano sviluppi circa tale progetto, mentre lo stato attuale dell'arteria, mancando investimenti per la manutenzione ordinaria oltre che straordinaria, pure necessaria, costituisce un'emergenza sempre più preoccupante;

le condizioni dell'importante arteria viaria Ferrara-mare sono tali da non poter attendere i tempi della trasformazione in autostrada e pertanto è essenziale un piano urgente di manutenzione ordinaria e straordinaria,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione e quali siano le sue valutazioni in merito;

se e come intenda procedere, attraverso le strutture preposte del proprio Dicastero, al fine di assicurare adeguati, necessari e urgenti investimenti da parte di Anas, per il ripristino dei tratti ammalorati della superstrada Ferrara-mare, così da poter riportare il limite di velocità massima ai 90 chilometri orari il più possibile in tempi brevi;

se, conseguentemente, non ritenga che si debba procedere, nello specifico, alla convocazione, presso il Ministero, di un incontro con il vicesegretario Mario Ciaccia e con i vertici Anas, alla presenza di una delegazione delle istituzioni ferraresi, per definire quegli interventi urgenti e necessari, atti a rendere la strada percorribile e più sicura.

(4-07067)

(13 marzo 2012)

RISPOSTA.^(*) - Occorre premettere che ai sensi dell'articolo 14, comma 1, del nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), gli enti proprietari delle strade allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; all'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

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

Inoltre, ai sensi dell'articolo 142, comma 2, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e massimi, inferiori a quelli fissati dal medesimo articolo 142, comma 1, ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana.

Essi hanno peraltro l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari.

Pertanto, come riferisce Anas, l'introduzione di più stringenti limiti di velocità sul raccordo autostradale "Ferrara-Porto Garibaldi" è derivata dalla necessità di mantenere un livello adeguato di sicurezza per l'utenza stradale, messo in pericolo dai dissesti al manto stradale causati dalle eccezionali ondate di maltempo del mese di febbraio 2012.

Anas, per superare tale emergenza, ha effettuato sul raccordo, a partire dal 13 marzo 2012, numerosi controlli tecnici della pavimentazione, mediante moderni sistemi di rilevamento, denominati *Ermes* e *Tsd*, mirati alla verifica delle condizioni di portanza e di aderenza del manto stradale.

In data 19 marzo 2012 si è tenuto un incontro con le istituzioni locali e le associazioni di categoria interessate, nel corso del quale Anas si è impegnata ad attivare, in tempi brevissimi, due interventi finalizzati al ripristino della pavimentazione nei tratti maggiormente ammalorati.

Il 6 aprile 2012 sono stati effettuati e conclusi i suddetti lavori che hanno comportato una spesa di circa 400.000 euro. È stato, quindi, possibile eliminare 14 limitazioni di velocità, tra gli svincoli di Ferrara e Masi San Giacomo, in entrambe le direzioni, dal chilometro 1+350 al chilometro 16+650 in direzione Porto Garibaldi, e dal chilometro 13+800 al chilometro 1+570 in direzione dell'A13 Bologna-Padova.

Nella riunione del 19 marzo Anas si è altresì impegnata a cantierizzare un ulteriore intervento, necessario al ripristino della pavimentazione sul raccordo, con una spesa prevista di circa un milione di euro.

Il 16 aprile 2012, quindi, sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria per il rifacimento del manto stradale su tratti saltuari; la conclusione dell'intervento è prevista per l'inizio della prossima stagione estiva.

Una volta terminati tali lavori, sarà possibile ripristinare i preesistenti limiti di velocità sul raccordo.

Per il rifacimento della pavimentazione stradale sui restanti tratti, a valle degli interventi menzionati, sarà necessario un ulteriore investimento per complessivi 7,12 milioni di euro, che Anas ha provveduto ad inserire nei futuri strumenti programmatori. I lavori saranno effettuati non appena si renderanno disponibili le risorse finanziarie necessarie.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

PASSERA

(15 giugno 2012)

BELISARIO, GIAMBRONE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. - *Ai Ministri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

secondo quanto riportato in un articolo pubblicato sul sito del quotidiano "Terra" in data 8 settembre 2010, il progetto per la costruzione del gasdotto "Rete Adriatica", elaborato dalla Snam Rete Gas SpA (avente come *partner* per la distribuzione la società British Gas), prevede che la struttura attraversi 10 regioni italiane, tre parchi nazionali, uno regionale e 21 aree protette dall'Unione europea, per una lunghezza complessiva di 678 chilometri;

in particolare il tracciato lungo il quale dovrebbe essere costruito il gasdotto va da Massafra (Taranto) a Minerbio (Bologna), sviluppandosi lungo i seguenti lotti funzionali: Massafra-Biccari; Biccari-Campochiaro; centrale di compressione Sulmona; Sulmona-Foligno; Foligno-Sestino; Sestino-Minerbio, attraversando così Puglia, Basilicata, Campania, Molise, Abruzzo, Lazio, Umbria, Marche, Toscana, Emilia-Romagna. Il tracciato, inoltre, interessa - direttamente o indirettamente - numerose aree naturali protette, tra cui i parchi nazionali della Maiella, dei monti Sibillini e del Gran Sasso, il parco regionale del Velino-Sirente, nonché le seguenti aree aventi le caratteristiche di siti d'interesse comunitario (Sic) e zone a protezione speciale (Zps): area delle Gravine (codice IT913007), valle Ofanto-Lago di Capaciotti (codice IT9120011), valle del Cervaro-bosco dell'Incoronata (codice IT9110032), sorgenti ed alta valle del fiume Fortore (codice IT8020010), bosco di Castelvetero in Valfortore (codice IT802006), bosco di Castelpagano (codice IT2020005), sella di Vinchiatauro (codice IT222296), la Gallinola-monte Miletto-monti del Matese (codice IT222287), Maiella (codice IT7140203), Maiella sud-ovest (codice IT7110204), monte Genzana (codice IT7110100), Parco nazionale della Maiella (Z.p.s., codice IT7140129), Fiumi-Giardino-Saggitario-Aternosorgenti del Pescara (codice IT7110097), Velino-Silente (codice IT1100130), fiume Topino (codice IT5210024), boschi bacino di Gubbio

(codice IT5210010), Boschi di Pietralunga (codice IT5210004), valli e ripristini ambientali di Argenta, Medicina e Molinella (codice IT4050022), valli di Medicina e Molinella (codice IT4050017), biotopi e ripristini ambientali di Budrio e Minerbio (codice IT4050023), Valle Benni (codice IT4050006);

si tratta di un'opera le cui parti sono funzionalmente connesse e programmate per realizzare un'unica struttura per il trasporto del gas metano da Massafra a Minerbio. L'autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio dell'infrastruttura deve, pertanto, essere assoggettata a preventivo e vincolante procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS), qualora sia presa in considerazione quale "piano" o "programma" (direttiva n. 42/2001/CE), ovvero ad un unico procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) qualora sia considerata quale "opera" unitaria;

contrariamente a quanto previsto dalla normativa comunitaria, sono stati effettuati procedimenti parziali di VIA solo su alcuni tratti e non sull'intero tracciato individuato dal progetto. A riguardo, la Provincia di Pesaro-Urbino, la Provincia di Perugia, il Comune di Gubbio, la Comunità montana del Catria e del Nerone, il comitato umbro-marchigiano "No Tubo", i comitati cittadini per l'ambiente di Sulmona, il Comitato civico "Norcia per l'Ambiente", il gruppo d'intervento giuridico onlus, l'associazione Lupus in fabula onlus, la federazione nazionale Pro Natura, il WWF Italia, il movimento "Mountain Wilderness Italia", l'associazione Italia Nostra, l'ARCI Caccia della Provincia di Perugia hanno inoltrato il 25 giugno 2010 un ricorso alla Commissione europea affinché valutasse la rispondenza alle normative comunitarie in materia di VAS e di VIA del gasdotto denominato "Rete Adriatica";

il 20 luglio 2010 è stata presentata un'interrogazione al Parlamento europeo, per conoscere quali iniziative intenda adottare la Commissione europea nei confronti del progetto di gasdotto Rete Adriatica, evidenziando le caratteristiche di pesante impatto ambientale dello stesso progetto e chiedendo la corretta applicazione delle direttive europee in materia di VIA e VAS, a sostegno delle richieste di enti locali e di associazioni aventi lo scopo di tutelare i valori naturalistici e paesaggistici dell'Appennino, nonché del tessuto sociale delle collettività locali interessate;

i funzionari dei Servizi naturalistico-paesaggistici e faunistico-venatori della Regione Umbria, nel parere reso nell'ambito del procedimento di VIA, hanno dichiarato che l'opera in questione presenta nei territori appenninici numerose criticità in grado di generare, in alcuni casi, modificazioni irreversibili degli ecosistemi. L'alterazione paesaggistica prodotta dall'opera, infatti, nonostante le misure di ripristino ambientale previste, rimarrebbe visibile per un tempo considerevole e costituirebbe un segno pregiudizievole per la salvaguardia dei caratteri paesaggistici del territorio umbro;

il 27 agosto 2010 è stato inoltrato al Dipartimento per l'energia del Ministero dello sviluppo economico, ai Dicasteri dell'ambiente per i beni e le attività culturali, nonché ai Governatori di Abruzzo, Lazio, Umbria e

Marche, un ricorso, da parte degli enti locali coinvolti e delle numerose associazioni a tutela del territorio, contro il rinnovo della dichiarazione di pubblica utilità, regolata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, relativa ai singoli tratti in cui la stessa risultava scaduta;

relativamente al rinnovo delle dichiarazioni di pubblica utilità, l'assessore all'ambiente del Comune de L'Aquila, Alfredo Moroni, ha dichiarato che si sono verificati gravi vizi di forma riguardo a «l'avviso di avvio del procedimento del 21 maggio 2009, subito dopo il terremoto, del Dipartimento per l'energia del ministero dello Sviluppo Economico, riferito all'istanza presentata dalla Snam Rete Gas l'8 aprile 2009 - in pieno sisma - per il rilascio della dichiarazione di pubblica utilità del metanodotto, che non poteva certamente essere oggetto di attenzione da parte dei Comuni terremotati»;

considerato che:

il gasdotto Rete Adriatica era stato originariamente progettato dalla Snam Rete Gas SpA al fine di realizzare il raddoppio delle infrastrutture di trasporto del gas lungo il versante adriatico del territorio nazionale in analogia con quanto realizzato lungo il versante tirrenico. Successivamente, però, la stessa Snam ha deciso di modificare il tracciato del gasdotto, facendo sì che il progetto preveda ora, a partire da Biccari (Foggia), uno spostamento del medesimo tracciato verso l'interno e un conseguente sviluppo del tracciato lungo la dorsale appenninica, scontrandosi così con la presenza di aree boschive, aree protette, aree ad elevato rischio idrogeologico e sismico. Il gasdotto Rete Adriatica si snoda, infatti, lungo le depressioni tettoniche dell'Appennino centrale, storicamente interessato da un notevole tasso di sismicità, con eventi anche di magnitudo elevata, come il terremoto del 6 aprile 2009 che ha colpito L'Aquila e molte altre località dell'Abruzzo, e il terremoto del 26 settembre 1997 che colpì l'Umbria e le Marche. Nel tratto relativo alle regioni Abruzzo, Lazio, Umbria e Marche, le 28 località attraversate dal gasdotto sono classificate 14 in zona sismica 1 e 14 in zona sismica 2. Anche la centrale di compressione, localizzata a Sulmona, ricade in zona sismica di primo grado;

molte altre aree coinvolte dal progetto per la costruzione del gasdotto sono caratterizzate da particolare e grave rischio sismico;

la realizzazione del gasdotto avrà altresì un impatto notevole, sotto il profilo socio-economico, su aree in cui il sistema turistico è già ben sviluppato e impostato sulla ricettività diffusa (agriturismi, ostelli, rifugi, campeggi, eccetera), nonché sul settore agroalimentare di eccellenza per la presenza di produzioni tipiche (pane, birre, grappe, liquori, acque minerali) ed in particolare di aree tartufigene dell'Umbria e delle Marche,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione descritta in premessa e se non ritengano necessario intervenire al fine di bloccare il progetto per la costruzione del gasdotto Rete Adriatica;

se non intendano verificare se la realizzazione del progetto sia compatibile con la normativa europea in ambito ambientale, nonché con la salvaguardia del territorio e l'incolumità della popolazione, ovvero quale sia il parere in merito alla compatibilità dell'opera;

se non ritengano opportuno porre in essere iniziative volte a coinvolgere fattivamente la cittadinanza interessata al fine di chiarire e rendere note le reali ricadute di tale infrastruttura ed i rischi eventualmente connessi.

(4-03653)

(15 settembre 2010)

MASCITELLI, BELISARIO. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

il progetto del metanodotto Snam rete gas SpA, denominato "Rete adriatica", prevede un gasdotto avente lunghezza complessiva di 687 chilometri lungo un tracciato che attraversa la penisola, dalla Puglia all'Emilia-Romagna, a partire da Massafra (Taranto) fino a Minerbio (Bologna), che dovrebbe interessare il territorio abruzzese per 103 chilometri, tra Sulmona e L'Aquila in direzione di Foligno, passando dunque in un territorio altamente sismico e comprensivo di aree protette: in totale tre parchi nazionali, uno regionale e oltre 20 siti di rilevanza comunitaria;

si tratta di un'opera le cui parti sono funzionalmente connesse e programmate per realizzare un'unica struttura per il trasporto del gas metano da Massafra a Minerbio. L'autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio dell'infrastruttura deve, pertanto, essere assoggettata a preventivo e vincolante procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS), qualora sia presa in considerazione quale "piano" o "programma" (direttiva n. 42/2001/CE), ovvero ad un unico procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) qualora sia considerata quale "opera" unitaria;

contrariamente a quanto previsto dalla normativa comunitaria, sono stati effettuati procedimenti parziali di VIA solo su alcuni tratti e non sull'intero tracciato individuato dal progetto;

in data 7 ottobre 2010 la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha espresso parere favorevole riguardo alla compatibilità ambientale di un solo troncone progettuale, il tratto di metanodotto Sulmona-Foligno e la centrale di compressione di Sulmona, parere richiesto dalla proponente Snam;

al contempo la Commissione ha posto come condizione che si ottemperi a numerose prescrizioni che appaiono contraddittorie rispetto alla stessa espressione del parere favorevole, e rileva che l'impianto si trovereb-

be ad attraversare territori ad elevata pericolosità sismica sia dal punto di vista della frequenza di eventi che dei valori di magnitudo;

nel mese di settembre 2011 il Ministero dello sviluppo economico ha fatto pervenire agli enti competenti una lettera con cui chiede il rilascio del parere di competenza in merito al seguente oggetto: "Autorizzazione alla costruzione dell'opera denominata centrale di compressione gas di Sulmona e delle quattro linee di collegamento alla rete Snam Rete Gas esistente";

nella lettera, si afferma che per l'infrastruttura il Ministero ha dichiarato la pubblica utilità con decreto ministeriale 10 dicembre 2010 e che è stato rilasciato il giudizio favorevole di compatibilità ambientale con decreto ministeriale del 7 marzo 2011, e gli atti successivi, fino all'adozione del provvedimento finale, saranno compiuti dallo stesso Ministero e non dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che finora aveva avuto la titolarità dell'*iter* autorizzativo;

in una comunicazione che la Snam ha inviato al Ministero dello sviluppo economico in data 21 giugno 2011 e che ha come oggetto "metanodotto Sulmona-Foligno DN 1200 (48") DP 75 bar e centrale di compressione gas di Sulmona", la Snam dichiara che ha necessità di dare avvio anticipatamente, rispetto al metanodotto, alla realizzazione della centrale di compressione gas di Sulmona e delle quattro linee di collegamento alla rete Snam esistente, per assicurare la tempestività dell'aumento di capacità di trasporto per gli ulteriori quantitativi di gas naturale disponibili in corrispondenza del campo di stoccaggio di fiume Treste a San Salvo (Chieti). Con tale dichiarazione, di conseguenza, la Snam assegna alla centrale di compressione di Sulmona una diversa funzione prioritaria rispetto a quella, finora sostenuta, di spingere nella rete esistente il gas "stoccato" a San Salvo;

il Ministero ha prontamente avallato tale richiesta della Snam, nonostante si sia in presenza di una sostanziale modifica della finalità fondamentale del progetto, modifica che viene innestata su un *iter* che è iniziato e proseguito finora in base al presupposto che la centrale di compressione di Sulmona sarebbe stata di servizio al nuovo metanodotto che da Sulmona dovrà proseguire fino a Minerbio;

se dunque la centrale è strettamente connessa al metanodotto, anzi trae giustificazione - secondo la Snam - proprio dal metanodotto, essendone a supporto, non si comprende per quale motivo il Ministero chieda ai vari enti di esprimere il parere solo sulla centrale e le quattro linee di collegamento alla rete esistente e non sul metanodotto stesso;

il Consiglio regionale d'Abruzzo ha impegnato il 6 ottobre 2011, con votazione unanime, il Presidente della Regione, dottor Gianni Chiodi, a mettere in atto le necessarie iniziative istituzionali nei confronti del Governo nazionale affinché venga istituito un apposito tavolo tra tutti i soggetti interessati per l'individuazione di un tracciato del metanodotto alternativo a quello della dorsale appenninica,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda verificare se la realizzazione del progetto sia compatibile con la normativa europea in ambito ambientale, nonché con la salvaguardia del territorio e l'incolumità della popolazione, ovvero quale sia il parere in merito alla compatibilità dell'opera;

se non intenda adottare un atto di autotutela, attivandosi perché sia ripristinato l'*iter* autorizzativo dell'opera (metanodotto e centrale);

se non ritenga opportuno porre in essere iniziative volte a coinvolgere fattivamente la cittadinanza e le istituzioni interessate, al fine di chiarire e rendere note le reali ricadute di tale infrastruttura ed i rischi eventualmente connessi.

(4-07657)

(6 giugno 2012)

RISPOSTA.^(*) - In riferimento alle interrogazioni 4-03653 e 4-07657 e da elementi acquisiti dalla Snam rete gas SpA, si comunica quanto segue.

La "Rete adriatica" è un'iniziativa di potenziamento del sistema di trasporto del gas dal sud Italia verso il nord, progettata in base ai programmi di utilizzo dei punti di entrata esistenti ed alle iniziative in atto o previste dagli operatori del settore gas per crearne di nuovi.

Essa ha, indubbiamente, una valenza strategica per il sistema di trasporto nazionale per diverse ragioni: in primo luogo, perché l'incremento delle capacità dei punti di entrata della rete italiana garantirà la copertura del fabbisogno energetico del Paese nel medio-lungo termine; in secondo luogo, perché permetterà la realizzazione di capacità in esportazione dai punti di uscita del nord Italia verso l'Europa settentrionale ed orientale, consentendo una reale integrazione delle reti di trasporto dei diversi Paesi europei; in terzo luogo, perché consentirà di diversificare i corridoi di attraversamento del Paese, conferendo maggiore sicurezza e affidabilità al sistema di trasporto del gas.

La "Rete adriatica" è costituita da cinque tratti di gasdotti funzionalmente autonomi e precisamente: 1) Massafra-Biccari; 2) Biccari-Campochiaro; 3) Sulmona-Foligno; 4) Foligno-Sestino; 5) Sestino-Minerbio.

È inoltre prevista la realizzazione a Sulmona (L'Aquila) di un "impianto di compressione del gas" della potenza di circa 33 MW, la cui ubicazione è posta in corrispondenza della rete esistente dei metanodotti di Snam rete gas che già oggi confluiscono a Sulmona.

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

Ogni tratto è funzionalmente autonomo e quindi può esistere indipendentemente dagli altri e garantisce quota parte degli obiettivi complessivi della Rete adriatica.

Infatti, oltre alle finalità generali descritte, i diversi tratti consentono di raggiungere anche una serie di obiettivi parziali, in particolare, il potenziamento delle reti regionali esistenti, l'aumento della flessibilità e dell'affidabilità del sistema locale di trasporto.

In fase di avvio delle procedure autorizzative, nel 2005, fu inoltrata un'unica domanda di autorizzazione urbanistica ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 al Ministero delle infrastrutture e trasporti, autorità competente per la normativa vigente dell'epoca, per il tratto Sulmona-Foligno e l'impianto di compressione di Sulmona in quanto fisicamente connessi.

Con l'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 integrato dal decreto legislativo n. 330 2004, la competenza ad autorizzare la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture energetiche lineari è stata assegnata al Ministero dello sviluppo economico.

Il 17 giugno 2011 sono state inoltrate al Ministero due distinte istanze per l'autorizzazione alla costruzione ai sensi dell'art 52-*quinquies* del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001: una per il metanodotto e l'altra per l'impianto.

La separazione delle istanze è motivata dalla società proponente sulla base della necessità di anticipare la realizzazione dell'impianto di compressione di Sulmona per consentire il trasporto, oltre che dei quantitativi provenienti dai punti di entrata da sud (25 milioni di Smc/g) anche dei quantitativi giornalieri aggiuntivi previsti per il campo di stoccaggio di Fiume Trieste che per volume di stoccaggio e capacità di punta è il primo in Italia.

In particolare per il campo di stoccaggio è previsto un incremento di erogazione pari a circa il 30 per cento per una punta complessiva pari a circa 65 Smc/g.

Allo stato degli atti, nessun potere di autotutela è esercitabile. L'autotutela infatti afferisce ai cosiddetti provvedimenti di secondo grado la cui adottabilità presuppone la preesistenza di altro provvedimento sul cui contenuto dispositivo la pubblica amministrazione intenda incidere. Per vero, come illustrato, la scissione dell'originario procedimento in due *iter* autonomi è l'effetto non già di un provvedimento amministrativo, bensì di scelte della società proponente.

Per quanto riguarda la valutazione ambientale strategica la Snam rete gas sottolinea che gli studi di impatto ambientale relativi ai cinque tratti che compongono la rete adriatica sono stati inoltrati ai competenti Ministeri tra il settembre 2004 ed il marzo 2005, mentre la valutazione ambientale strategica è stata recepita in Italia soltanto nel corso dell'anno 2006 (decreto legislativo n. 152 del 2006).

Nel merito, inoltre, il decreto legislativo 16 gennaio 2008, recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006", ed in particolare l'art. 5, comma 1, lettera e), chiarisce che sono soggetti a valutazione ambientale strategica "piani e programmi: gli atti e i provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche: 1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e 2) siano previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative".

Snam rete gas non è titolare di "piani o programmi" in quanto non è qualificabile quale "autorità" ma è persona giuridica privata, priva di potestà amministrativa e di poteri pubblici. Inoltre Snam rete gas, non avendone alcun obbligo normativo, non sottopone alcun piano all'adozione formale di un'autorità.

Ne deriva la sostanziale inapplicabilità della valutazione ambientale strategica non solo alla Rete adriatica ma anche a tutti i gasdotti che Snam ha in corso di progettazione.

In merito, viceversa, all'assunta violazione della disciplina del decreto legislativo n. 152 del 2006 afferente alla valutazione d'impatto ambientale, si osserva come si sia svolta una procedura di valutazione separata per ognuno dei cinque metanodotti che compongono la Rete, laddove sarebbe stato invece necessario avviare una procedura unica che tenesse conto dell'impatto complessivo delle diverse componenti.

La ragione principale è che ogni tratto di metanodotto sottoposto a valutazione d'impatto ambientale è funzionalmente autonomo, indipendentemente dal fatto che si colleghi o meno ad altri progetti.

La Snam rete gas chiarisce che la Rete in progetto è frutto di un'attenta analisi eco-sistemica di dettaglio che ha portato alla scelta di un tracciato che assicura la maggiore compatibilità ambientale possibile. Tale assunto si basa sul presupposto fondamentale che l'opera è totalmente interratta e al termine dei lavori le aree interessate saranno oggetto di accurate opere di ripristino, sia relativamente alle aree agricole, che alle aree incolte, alle aree boschive e in generale in tutte le aree naturali.

In particolare il tracciato del metanodotto Sulmona-Foligno è stato individuato dopo una dettagliata analisi di campo, di geologia, geomorfologia e idrogeologia del territorio, con particolare attenzione ai bacini fluviali principali e a tutti i corsi d'acqua, anche minori, interferiti, alla natura dei terreni ed alle stratigrafie, elaborando specifiche schede per ogni corso d'acqua progettando le più opportune modalità di attraversamento fluviale e di ripristino morfologico.

Sono stati analizzati i piani paesistici delle Regioni Abruzzo, Lazio, Umbria e Marche ed è stata posta particolare attenzione a dispositivi di legge a carattere regionale previsti per la tutela dell'assetto idrogeologico.

Il tracciato è stato quindi individuato secondo una direttrice che riduce il più possibile le interferenze con aree sottoposte a vincolo idrogeologico e fenomeni gravitativi.

Uno dei motivi di preoccupazione sollevati riguarda l'interferenza con parchi nazionali e regionali.

Tale interferenza si riscontra effettivamente nel lotto funzionale relativo al metanodotto Sulmona-Foligno: esso, nella prima ipotesi di progetto, prevedeva l'attraversamento di due parchi nazionali e di uno regionale.

A seguito di alcune varianti di progetto, la condotta non attraversa più il parco nazionale dei Sibillini, originariamente intersecato in corrispondenza della piana di Norcia, e il parco regionale Sirente-Velino, inizialmente interessato nei pressi di Prata d'Ansidonia. Il metanodotto interesserà territorialmente il parco nazionale Gran Sasso-Monti della Laga, ma in misura molto limitata, circa un chilometro e, comunque, nei settori più antropizzati.

Ulteriore motivo di preoccupazione riguarda la scarsa considerazione che sarebbe stata data, in sede di progetto, al rischio sismico della aree attraversate dal metanodotto.

A questo proposito la società sottolinea che il tracciato dei metanodotti è stato definito scegliendo i lineamenti morfologici e geologici più sicuri (fondovalle, terrazzi, dorsali, eccetera) e comunque lontani dalle aree interessate, anche solo potenzialmente, da dissesti idrogeologici. Infatti, le principali strutture sismogenetiche, quali per esempio quelle presenti nel territorio aquilano attivatesi in occasione dell'evento sismico del 6 aprile 2009, non vengono mai interessate direttamente.

In sede progettuale la Snam rete gas SpA ha preso in considerazione gli effetti diretti di un sisma potenziale sulle tubazioni interrato, sottoponendo il metanodotto in progetto a verifica strutturale allo scuotimento sismico (*shaking*).

I risultati di tali verifiche hanno, di fatto, evidenziato l'idoneità dello spessore della tubazione a sopportare le sollecitazioni trasmesse dal movimento transitorio del terreno durante l'evento sismico.

La società, peraltro, rileva che l'intero territorio nazionale è coperto da una fitta rete di condotte interrato, tra i quali i 32.000 chilometri di rete di Snam rete gas progettati secondo norme internazionalmente riconosciute, la cui realizzazione risale ormai anche ad alcuni decenni fa.

Durante i sismi più devastanti verificatisi negli ultimi decenni (Friuli 1976, Irpinia 1980, Umbria-Marche 1997-1998, Abruzzo 2009) non risulta che si siano verificati danni alle condotte nelle zone interessate dagli eventi.

Più recentemente, in concomitanza della sequenza sismica del territorio aquilano (l'evento più forte è del 6 aprile 2009, con magnitudo valutata 6,3) non è stato rilevato alcun tipo di danno né interruzione nelle forniture.

ture né perdite di gas dai metanodotti, tra cui il Vasto-Rieti DN 400 (16''), che attraversano le aree più intensamente colpite dal terremoto.

La società, infine, ricorda che anche in letteratura tecnica internazionale non sono riportati casi di danni a tubazioni integre in acciaio, saldate e controllate con le attuali tecniche, per effetto dello scuotimento sismico del terreno. Le condotte sono comunque periodicamente controllate da Snam rete gas dall'interno, con apparecchiature automatiche che rilevano qualsiasi variazione di spessore dell'acciaio e fenomeni corrosivi eventualmente in atto.

Riguardo, inoltre, al coinvolgimento delle istituzioni interessate e della cittadinanza è opportuno rilevare quanto segue.

In primo luogo delle dieci Regioni coinvolte dal progetto ben otto hanno rilasciato il proprio parere favorevole circa la compatibilità ambientale dell'infrastruttura: Puglia, Molise, Basilicata, Campania, Marche, Umbria, Toscana ed Emilia-Romagna. Non si sono espresse la Regione Lazio e la Regione Abruzzo; il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha, comunque, concluso favorevolmente il giudizio di compatibilità ambientale anche per le parti di gasdotto ricadenti nel territorio di tali regioni.

Dal 2004 al 2011 si sono svolte presso le suddette Regioni riunioni e conferenze di servizi specifiche. In questo lasso di tempo Snam rete gas ha incontrato tutte le amministrazioni locali, sia per presentare l'opera nel suo insieme sia per recepire le eventuali richieste di ottimizzazioni del tracciato. Nel complesso le osservazioni formulate sono state tese ad evitare soprattutto l'interferenza con progetti, iniziative o interessi di natura locale, in larga parte accolte o accoglibili. Ne è prova il fatto che il tasso di adesione agli accordi di asservimento bonari tra i proprietari dei terreni interessati e Snam rete gas è superiore al 66 per cento delle ditte proprietarie interessate alla realizzazione dell'opera.

I gruppi istruttori della Commissione di valutazione d'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente, competenti per ciascun tratto funzionale della Rete adriatica, hanno effettuato numerosi sopralluoghi nelle aree interessate dai tracciati dei metanodotti, con particolare riguardo ai siti più sensibili dal punto di vista ambientale (SIC, ZPS aree limitrofe ai parchi) e all'area dell'impianto di compressione del gas di Sulmona.

Ai sopralluoghi hanno partecipato anche i funzionari del Ministero per i beni e le attività culturali e delle Regioni interessate. Da tali incontri sono scaturite varianti e ottimizzazioni apportate ai tracciati dei gasdotti.

In questi anni Snam rete gas ha altresì compiuto un'adeguata e capillare informazione circa i progetti presentati e le variazioni agli stessi effettuati durante tutto l'iter amministrativo e non è mai mancata la disponibilità al confronto con le Regioni, con gli enti locali ed anche con gruppi di cittadini organizzati (ne sono un esempio le varianti di Norcia e Cascia in provincia di Perugia) per giungere alla definizione di un'opera condivisa dal territorio.

Per quanto riguarda, infine, l'attivazione di un tavolo relativo al metanodotto, al fine di spiegare le motivazioni delle scelte adottate e le reali incidenze dell'opera sul territorio abruzzese, è stata già data la disponibilità da parte del Ministero alla Regione Abruzzo.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(11 giugno 2012)

BENEDETTI VALENTINI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

nei giorni scorsi il feroce assassinio, a Ramazzano (Perugia), del giovane Luca Rosi, sotto gli occhi atterriti dei familiari, ad opera di spietati delinquenti, costituisce solo l'ultimo e più grave episodio di una serie continua e sempre più allarmante di rapine, aggressioni alle persone, violazioni di abitazioni che sta funestando l'Umbria, praticamente in ogni sua parte, ma soprattutto Perugia e le sue aree periferiche, mentre il centro stesso del capoluogo e i suoi sobborghi sono in piena emergenza da insicurezza per i reati connessi alla droga e comunque perpetrati quotidianamente sia con caratteristiche di criminalità rilevante sia di micro criminalità diffusa;

il fenomeno ingravescente, nonostante l'innegabile impegno del Prefetto e delle Forze dell'ordine, non è più accettabile per la popolazione di un territorio che veniva stereotipatamente rappresentato come un'isola tranquilla - e che qualcuno vorrebbe, in nome dell'immagine, continuare a dipingere come tale - mentre ha ormai l'improrogabile diritto e necessità, in termini di prevenzione e di repressione, di garantire la propria sicurezza contro i crimini;

lo stesso Sindaco di Perugia, in questi giorni, nei discorsi e negli scritti, lancia un acutissimo allarme e invoca la presenza dello Stato e dei suoi organi perché l'ordine sia ristabilito e assicurato;

la fondatezza di questa accorata e unanime voce popolare va finalmente ascoltata, anche al di là del doveroso dibattito politico sulle molteplici cause e responsabilità, quali la sottovalutazione tutta ideologica del dilagare della delinquenza che oggi la sinistra umbra deve confessare, la sostanziale inerzia delle amministrazioni locali e regionale, l'inutile e controproducente retorica del "permissivismo" contro presunte xenofobie, che non sono mai esistite nell'Umbria accogliente verso chi viene per vivere e lavorare in pace, mentre è dato oggettivo che autori non esclusivi ma ricorrenti dei delitti più feroci sono stranieri organizzati e professionali di ben individuabile estrazione,

si chiede di sapere:

se il Governo, ferme restando le competenze e responsabilità delle amministrazioni regionale e locali, intenda farsi concretamente e adeguatamente carico dell'emergenza sicurezza che caratterizza ormai l'Umbria e in particolare il suo capoluogo Perugia, sia nel centro sia nella periferia, disponendo una sollecita presenza del Ministero dell'interno e dei suoi collaboratori per una diretta percezione e disamina della realtà locale;

se ritenga di dover adottare proporzionate misure di rafforzamento della prevenzione e repressione del crimine a Perugia e in tutta l'Umbria, anche mediante il potenziamento numerico, funzionale e strumentale delle Forze dell'ordine, soprattutto per il costante presidio delle città e delle frazioni, oltre che la più efficace dotazione dei Tribunali e delle Procure della Repubblica del distretto umbro, delle case di reclusione, affinché insieme alle polizie urbane, gli istituti di vigilanza, la Protezione e il volontariato civile, sia infittita e irrobustita la rete organizzativa complessa che può garantire quella sicurezza e degna convivenza che le popolazioni dell'Umbria giustamente esigono.

(4-07033)

(7 marzo 2012)

RISPOSTA. - La città di Perugia è stata di recente alla ribalta delle cronache nazionali per due gravi fatti di sangue riconducibili al fenomeno criminale delle rapine in villa.

Il primo episodio si è verificato la sera del 2 marzo 2012 in località Ramazzano e si è concluso con l'uccisione di una delle persone presenti nell'abitazione al momento dell'irruzione dei malviventi, che, peraltro, sono stati già individuati e assicurati alla giustizia.

Il secondo fatto di sangue è avvenuto nella notte tra il 5 e 6 aprile in un casolare della frazione Cenerente, all'interno del quale sono stati rinvenuti i cadaveri di due persone, presumibilmente assassinate nel corso di una rapina. Per questo episodio sono tuttora in corso le indagini coperte da segreto istruttorio.

Le due vicende fanno seguito a quella avvenuta il 3 febbraio 2012 quando uno dei rapinatori ha consumato violenza sessuale ai danni di una donna, in un'abitazione di una località periferica ed isolata di Perugia.

Il quadro generale relativo alla criminalità comune nella provincia è caratterizzato da una forte presenza di cittadini extracomunitari dedita al traffico di sostanze stupefacenti (soprattutto quello al minuto su strada), alla tratta degli esseri umani ed allo sfruttamento della prostituzione.

In particolare, la criminalità africana (composta per lo più da maghrebini e nigeriani) e quella albanese mostrano un'elevata flessibilità nella conduzione dei traffici di droga, in collegamento con organizzazioni radica-

te nei Paesi produttori o di transito degli stupefacenti (come hashish, eroina e cocaina), destinati al mercato locale. In tale contesto criminale si evidenziano sinergie anche con soggetti autoctoni.

Nelle aree periferiche del capoluogo ed in provincia è presente il fenomeno dello sfruttamento della prostituzione. La caratteristica principale che contraddistingue tale fenomenologia criminale è la forte coesione ed estrema diffidenza verso persone, anche se malavitose, di altra nazionalità. Le vittime dello sfruttamento sono per la quasi totalità ragazze provenienti dai Paesi dell'est europeo e la specifica delittuosità è riconducibile prevalentemente a criminali romeni e di altre nazionalità neocomunitarie, nonché a cittadini albanesi. Si riscontra, tuttavia, anche la presenza di gruppi centro-africani soprattutto originari della Nigeria e in misura minore del Camerun, della Costa d'Avorio e del Ghana che sfruttano loro connazionali.

Si registrano, inoltre, alcune forme di devianza riconducibili alla criminalità cinese, attiva nella gestione illecita dell'immigrazione e della manodopera clandestina, nonché nel controllo della prostituzione in appartamento.

I delitti contro la persona sono riconducibili nella quasi totalità a contrasti o dissidi tra privati e, solo sporadicamente, sono risultati inquadrabili nella lotta tra bande per lo spaccio di sostanze stupefacenti.

Peraltro, in alcuni casi, sono conseguenti a reati contro il patrimonio, a proposito dei quali è stata registrata una progressiva crescita, con parallelo incremento degli specifici episodi delittuosi (furti e rapine), riconducibili da un lato al fenomeno dei cosiddetti "pendolari" del crimine, soprattutto di origine napoletana e romana, ma frequentemente anche a piccoli gruppi di stranieri, spesso di nazionalità albanese e romena, come rilevato proprio con riferimento all'episodio delittuoso perpetrato a Ramazzano il 2 marzo.

Con riferimento al contrasto dello specifico fenomeno, la squadra mobile perugina, nel secondo semestre del 2011, ha avviato una complessa indagine, tuttora in corso, che ha portato a disarticolare una banda di 6 albanesi ritenuta responsabile degli "assalti" alle abitazioni compiuti nella provincia dal gennaio 2010 alla fine dell'inverno 2011.

Già da qualche mese sono in atto servizi straordinari di controllo dei luoghi di aggregazione della popolazione clandestina in città, degli appartamenti sovraffollati, nonché verifiche e bonifiche degli stabili abbandonati.

Ancora, in attuazione degli orientamenti emersi in seno al Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica, immediatamente convocato ogni volta che episodi di cronaca abbiano consigliato di acquisirne le valutazioni, si è resa più visibile ed attenta la presenza degli operatori di polizia nei luoghi critici della città, impiegando in modo coordinato anche agenti della Polizia municipale e di quella provinciale. Ciò con il duplice obiettivo di contrastare meglio e scoraggiare lo spaccio della droga e la cri-

minalità diffusa che ad esso si intreccia nonché di incrementare la percezione di sicurezza dei cittadini.

Nell'ottica del dialogo e del coordinamento tra Prefettura e Comune di Perugia, rientra anche il "patto per Perugia sicura", rinnovato il 14 gennaio 2011, alla presenza del Ministro *pro tempore*, dal Prefetto, dal Sindaco e dai Presidenti della Regione e della Provincia.

L'accordo ha inteso perfezionare lo sviluppo di sinergie tra tutti i soggetti coinvolti prevedendo, tra l'altro, attività di monitoraggio e pattugliamento coordinato tra Forze di polizia statali e locali nelle zone nevralgiche e più sensibili della città, nonché la predisposizione di specifici progetti in materia di sicurezza urbana integrata su aree di intervento ritenute prioritarie.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione degli obiettivi del "patto", si segnala che il Comune di Perugia ha presentato alla Regione due progetti a valere sul bando "Progetti volti a migliorare la sicurezza dei cittadini", finanziato in base alla legge regionale 14 ottobre 2008. Entrambi sono stati cofinanziati dalla Regione per un importo complessivo di 121.897,15 euro, cui vanno ad aggiungersi ulteriori 45.000 euro destinati al secondo stralcio di uno dei progetti denominato "Perugia SICura".

Nel marzo 2012 si è svolto in Prefettura un vertice interforze. L'incontro ha testimoniato la vicinanza e l'attenzione del Governo ai problemi del territorio ed è stato, anche, l'occasione per sottolineare l'efficacia del lavoro di coordinamento e di sinergia tra l'autorità giudiziaria e quella di pubblica sicurezza e tra le autorità centrali e quelle locali, ai fini del contrasto ai fenomeni di criminalità.

Nel corso della riunione è stato deciso l'invio temporaneo di reparti di rinforzo della Polizia di Stato e dell'Arma dei Carabinieri per il potenziamento del sistema di controllo del territorio attraverso la disposizione di ulteriori servizi di pattugliamento, nella fascia oraria 20.00-02.00, in aggiunta a quelli già previsti nel relativo piano coordinato.

I risultati finora conseguiti hanno avuto il consenso della cittadinanza e degli stessi ambienti istituzionali.

Lo stesso ministro Cancellieri, in un recente intervento all'assemblea dell'Anci Umbria a Perugia, ha evidenziato la necessità di tenere alta la guardia affinché "i livelli di sicurezza non vengano scalfiti, ma se possibile migliorati". A Perugia è stato già dato un forte contributo con i reparti prevenzione crimine che, ha ricordato il Ministro, stanno lavorando egregiamente.

Non può, tuttavia, non rilevarsi che le risorse umane a disposizione della Polizia di Stato nella provincia sono sottodimensionate rispetto alle previsioni organiche.

Relativamente ai mezzi, attualmente la Questura di Perugia dispone di 17 vetture per il controllo del territorio, 38 vetture con i colori di serie,

di cui 3 in giudiziale custodia, 16 vetture in colore di istituto per servizi ordinari.

È prevista, altresì, la prossima assegnazione alla Questura di un'auto con i colori di istituto, per i servizi ordinari.

Con le prossime distribuzioni di "volanti", pianificate tra la fine del 2012 e l'inizio dell'anno successivo, si provvederà a ripianare la carenza di autovetture per il controllo del territorio e a sostituire, ove necessario, quelle con maggior carico chilometrico.

Per le autovetture con i colori di serie, invece, stante l'attuale sovrannumero, non è stato previsto alcun potenziamento per l'anno in corso, salvo che venga avviata al fuori uso una cospicua aliquota di auto in dotazione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

DE STEFANO

(12 giugno 2012)

BIONDELLI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

è da molti anni ormai che il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco versa in uno stato di profondo disagio operativo che ne sta pregiudicando inevitabilmente l'efficacia e l'efficienza nello svolgimento dei compiti ad esso assegnati;

in particolare, la mancanza di organici, unita alla carenza di fondi necessari a gestire le sedi di servizio ed il parco mezzi non consentono al Corpo di recuperare la piena efficienza ed operatività e stanno generando una generale flessione nella risposta alle diverse emergenze del Paese;

diversamente da quanto promesso, la mancata destinazione da parte del Governo in carica di risorse finanziarie adeguate ha ulteriormente aggravato la situazione e determinato non solo l'impossibilità di provvedere al completamento dell'organico ma anche la copertura del *turnover*;

fino ad oggi, l'annosa carenza è stata sopperita attraverso il massiccio impiego di personale discontinuo, a cui è stato riconosciuto lo *status* di precarietà e che solo parzialmente si è proceduto a stabilizzare a tempo indeterminato;

diversi concorsi interni per l'avanzamento in carriera del personale sono oggetto di ricorsi presso i TAR, in quanto sia le procedure che il merito degli avanzamenti risultano carenti sul piano legislativo;

numerosi ricorsi per i passaggi di qualifica del personale operativo sono stati accolti dai TAR ed altri son tutt'ora pendenti presso il Consiglio di Stato;

considerato che:

sono pervenute all'interrogante diverse segnalazioni di irregolarità che si sarebbero verificare presso gli uffici dei comandi provinciali dei Vigili del fuoco relativamente alla gestione delle attività prestate dal personale fuori dall'orario ordinato (come vigilanze, attività ai sensi della legge n. 626 del 1994, formazione); in particolare, si segnala poca chiarezza e trasparenza nella distribuzione del lavoro straordinario che verrebbe assegnato senza alcun criterio e a vantaggio di pochi;

inoltre, numerose irregolarità si segnalano in ordine al trasferimento di personale operativo da un comando all'altro del Corpo; a tal proposito si segnala il caso del vigile Francesco Paolo Favara, che, trasferito momentaneamente dal comando di Bologna a quello di Palermo ai sensi dell'articolo 35 del Contratto collettivo nazionale di lavoro (in base al quale si prevede la possibilità del trasferimento per 60 giorni) termine largamente superato, a tutt'oggi dal 2006 si trova assegnato al comando di Bologna, ma opera ancora a Palermo;

relativamente al concorso per l'assunzione di 814 unità nella qualifica di Vigile del fuoco bandito nel 2008 e che si sarebbe dovuto concludere entro l'anno 2010, si apprende che sarebbe intenzione del Governo ridurre a 643 i posti messi a concorso,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo intenda intervenire per salvaguardare un livello qualitativo adeguato al Corpo nazionale dei Vigili del fuoco garantendo, con la massima sollecitudine, le risorse umane necessarie allo svolgimento dell'insostituibile ruolo assegnatogli;

in particolare se a tale fine non si ritenga di dover procedere con la massima urgenza a nuove assunzioni di personale, con esaurimento di tutte le graduatorie vigenti;

quali iniziative intenda adottare affinché da parte dei diversi uffici dei comandi provinciali diffusi sull'intero territorio nazionale venga garantita una maggiore trasparenza nella gestione ovvero nella distribuzione al personale delle ore di lavoro straordinario;

quali misure intenda adottare affinché la mobilità ordinaria e straordinaria del personale avvenga sempre nel rispetto di quanto disposto dalla normativa vigente in materia.

(4-04202)

(6 dicembre 2010)

RISPOSTA. - Le politiche di gestione del personale operativo del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco, fortemente condizionate dalle limitate risorse finanziarie degli ultimi anni, sono state caratterizzate da provvedimenti di urgenza finalizzati al mantenimento della piena operatività su tutto il territorio nazionale del sistema del soccorso pubblico e della prevenzione incendi.

Negli anni 2008-2009 alcuni interventi legislativi hanno consentito l'assunzione in deroga di 2.650 unità del ruolo dei Vigili del fuoco, per far fronte alla necessità di risorse umane da impiegare in Abruzzo per le esigenze legate all'emergenza sismica e alla successiva fase di ricostruzione. Tali interventi legislativi hanno reso possibile il processo di stabilizzazione di una parte del personale volontario del Corpo, risultato idoneo dopo un'apposita procedura selettiva.

A partire dal 2010 il problema degli organici è stato affrontato con un approccio sistematico attraverso la previsione della piena copertura del *turn over* (legge 23 dicembre 2009, legge finanziaria per il 2010, e decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78).

L'articolo 1, comma 208, della legge finanziaria per il 2010, infatti, ha introdotto il comma 9-*bis* all'art. 66 del decreto-legge n. 112 del 2008, che prevede "A decorrere dall'anno 2010, i corpi di polizia ed il Corpo Nazionale dei vigili del fuoco possono procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato complessivamente per una spesa pari a quella relativa al personale cessato dal servizio nel corso dell'anno precedente e per un numero di unità non superiore a quelle cessate dal servizio nel corso dell'anno precedente", e pertanto l'attività di ripianamento dell'organico, svolta già da tempo dall'amministrazione, proseguirà anche nei prossimi anni.

Lo sblocco del *turn over* consente al Corpo di operare le assunzioni sulla base del 100 per cento delle cessazioni dell'anno precedente.

Nel 2010 è stato, pertanto, espletato un concorso per 814 vigili del fuoco attraverso un complesso processo selettivo che ha coinvolto circa 11.000 candidati, la cui graduatoria costituisce, sulla base dell'ordinamento vigente, il serbatoio per le assunzioni dei prossimi anni.

Nel 2011 l'amministrazione, a copertura del 100 per cento del *turn over*, ha provveduto all'assunzione di 1.008 unità ripartite tra i diversi ruoli operativi ed amministrativi.

Per il 2012, invece, si prevede di colmare le carenze di organico derivanti dalle cessazioni del 2011, con l'assunzione di 680 unità, appartenenti ai vari ruoli.

Per quanto riguarda la questione di presunte irregolarità da parte di uffici di comandi provinciali dei Vigili del fuoco nella gestione delle ore di lavoro straordinario inerenti alle attività istituzionali della vigilanza dei locali di pubblico spettacolo e della formazione *ex* decreto legislativo n. 626 del 1994 e successive modificazioni ed integrazioni, non si può esprimere

alcuna considerazione in quanto nell'interrogazione non ne vengono enunciate le circostanze specifiche.

Si rappresenta, infine, che il vigile del fuoco Francesco Paolo Favara, con provvedimento del 24 febbraio 2012, è stato trasferito presso la sede del Comando provinciale di Palermo, a seguito dell'espletamento della procedura di mobilità ordinaria.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

FERRARA

(7 giugno 2012)

CARRARA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

fino al 3 gennaio 2011 i cittadini extracomunitari, nell'iter volto al conseguimento della patente di guida delle categorie "A" e "B", potevano optare per il sostenimento dell'esame teorico con la modalità "in lingua", nel senso che le domande del *quiz* venivano loro poste nella lingua conosciuta: il francese, l'inglese, il russo, il cinese, l'arabo;

l'ultima modifica, riguardante le modalità per il conseguimento della patente di categoria "B", prevede che tutti i partecipanti, indistintamente, possono sostenere l'esame teorico nella forma scritta e nella sola lingua italiana;

l'esito di tale modifica è stato catastrofico. Infatti, gli allievi extracomunitari che hanno superato l'esame sono stati pochissimi;

considerato che nel sostenere l'esame nella sola lingua italiana non vi è alcun vantaggio particolare per gli allievi italiani, mentre per gli extracomunitari sostenere l'esame nella lingua di appartenenza avrebbe sortito buone possibilità di superamento delle prove. Infatti, molti degli allievi extracomunitari erano preparati sia teoricamente che praticamente; ora, invece, non provano nemmeno a conseguire la patente e si riversano sulla strada o con documenti di guida del Paese di origine o addirittura senza patente (basta guardare i dati riportati dalle Forze dell'ordine negli ultimi due anni, dove si riscontra che sono aumentati i guidatori senza patente o con patente irregolare),

l'interrogante chiede di sapere se e in che modo il Ministro in indirizzo ritenga di intervenire al fine di trovare una soluzione a tali problemi.

(4-06028)

(6 ottobre 2011)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione circa le difficoltà riscontrate dai cittadini extracomunitari per il conseguimento della patente di guida delle categorie A e B con l'attuale sistema d'esame in uso dal 3 gennaio 2011, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Rispetto alla precedente procedura, che contemplava la traduzione dei *quiz* nelle 7 lingue ufficiali ONU (inglese, francese, tedesco, spagnolo, russo, cinese, arabo), il Ministero ha ritenuto di non procedere alla traduzione dei *quiz* in altre lingue, con esclusione di quelle a tutela delle minoranze linguistiche, ai sensi delle norme vigenti, in quanto l'esperienza maturata con l'utilizzo delle traduzioni nelle 7 lingue citate non si è rivelata positiva.

Infatti, tale sistema risultava piuttosto oneroso sotto il profilo finanziario e, a fronte degli alti costi sostenuti dall'amministrazione per le traduzioni, si è potuto constatare che spesso i termini tecnici sono stati tradotti in maniera impropria o imprecisa.

Inoltre, nonostante la società appaltatrice del servizio di traduzione abbia asseverato con giuramento la piena conformità delle diverse versioni linguistiche al testo italiano, tuttavia alcuni candidati hanno segnalato diverse imprecisioni sulle quali il Ministero, non disponendo di traduttori per le 7 lingue, non si è potuto pronunciare.

Occorre altresì accennare al fatto che alcuni candidati, pur provenendo da Paesi che utilizzano uno dei 7 idiomi tradotti, non erano in grado di comprendere i *quiz* giacché parlavano solo un dialetto assolutamente diverso dalla loro lingua ufficiale.

Peraltro, considerato che nella procedura precedente le lingue tradotte non esaurivano i regimi linguistici delle comunità straniere maggiormente presenti in Italia (in particolare rumeno, polacco, albanese, portoghese e indiano-bangia), appare discriminatorio prevedere la traduzione dei *quiz* solo in alcune lingue trascurando, senza adeguata motivazione, la trasposizione in altre lingue.

Si fa presente, infine, che nella gran parte degli Stati comunitari l'esame è svolto esclusivamente nella lingua nazionale e non sono stati previsti altri differenti regimi linguistici.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

PASSERA

(13 giugno 2012)

DE FEO, SALTAMARTINI, VIESPOLI, POLI BORTONE,
CHIAROMONTE, SPADONI URBANI, BALBONI, SPEZIALI, IZZO,

MALAN, PASTORE. - *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e della salute.* - Premesso che:

il quotidiano "Il Mattino" del 17 aprile 2012 ha pubblicato l'articolo "Pompei, Sos delle guide: liberateci dai percorsi a ostacoli. Ciceroni, tassisti e imprenditori contro le transenne installate nell'area archeologica", a firma di Susy Malafronte;

nel corpo dell'articolo tra l'altro si legge: «"Togliere quelle transenne pericolose collocate tra l'arco di Porta Marina Superiore e il Tempio di Venere, prima che qualche turista si faccia male seriamente". È l'appello che le aziende e gli operatori turistici, che lavorano a ridosso dell'area archeologica, hanno lanciato alla Soprintendente di Napoli e Pompei Teresa Elena Cinquantaquattro. Si sono uniti perfino in un comitato, il "Pompei turistica - Porta Marina", per raccogliere le firme antitransenne. Alla sottoscrizione hanno aderito anche le guide turistiche e i tassisti. Fino a ora sono state raccolte 50 firme che gli imprenditori invieranno al Governo e alla Procura di Torre Annunziata. "Se chi è preposto alla tutela e alla salvaguardia dei turisti si dimentica di farlo - dicono - chi è sopra di loro deve essere informato di cosa accade nella quotidianità dei *tour* tra le antiche vestigia. Sarà nostra cura farlo. E pensare - continuano meravigliati gli imprenditori turistici - che il commissario Marcello Fiori, inviato a Pompei dal Governo per risanare tutte le emergenze degli scavi, fece rimuovere quegli ostacoli in ferro lo stesso giorno in cui si insediò, ritenendoli pericolosissimi per i turisti. Venti giorni fa, improvvisamente, su disposizione della Soprintendente sono ricomparsi quei pericolosi tubolari in ferro"»;

la presenza delle transenne, sostengono gli esponenti del Comitato, ostruendo il percorso sia di entrata che di uscita, crea gravi disagi in particolare alle persone anziane e ai diversamente abili che non riescono a proseguire agevolmente in quel passaggio vista la proibitiva altezza del marciapiede;

tali impedimenti creano pericolosi affollamenti sulla scaletta del percorso del tempio di Venere che è stata imposta dalla Soprintendente come unica uscita utilizzabile ai turisti presenti nell'area;

gli accompagnatori e le guide turistiche, riferisce l'articolo, lamentano un significativo incremento delle cadute e delle conseguenti richieste di intervento medico da parte dei turisti;

l'interdizione, tramite il posizionamento delle transenne, del percorso di Porta Marina quale uscita dall'area degli scavi penalizza significativamente i turisti che utilizzano il treno per raggiungere il sito archeologico, dato che la stazione si trova esattamente di fronte all'uscita di Porta Marina, costringendo gli stessi turisti a percorrere un più lungo e impegnativo percorso di avvicinamento privo tra l'altro di marciapiede;

gli operatori chiedono, si legge sempre nell'articolo, al posto delle transenne, l'apposizione di una specifica segnaletica già introdotta durante la gestione commissariale e il ripristino della pedana in legno preesistente per rendere più agevole il percorso;

ad aggravare il quadro della pericolosità della presenza delle transe e dei rischi per l'incolumità dei turisti è bene ricordare che la soprintendente Teresa Elena Cinquantaquattro nel settembre 2011 non ha rinnovato la convenzione con la Croce rossa italiana per la gestione del posto di primo soccorso medico presente negli scavi;

tale fondamentale servizio, istituito durante la gestione commissariale, dotato di specifici locali adeguatamente attrezzati e collocati a ridosso del Foro, garantiva la presenza di: un medico, operatori sanitari ripartiti tra infermieri e barellieri, un'ambulanza dedicata e presente sempre nell'area, un sistema di comunicazione radio che consentiva, nel caso di necessità di intervento, un rapidissimo scambio di informazioni tra i custodi, la sala regia, la direzione degli scavi e gli stessi operatori sanitari nonché un efficace raccordo con il sistema sanitario territoriale;

sono stati oltre un migliaio gli interventi effettuati dalla Croce rossa nel corso dei 15 mesi di attività e tutti improntati alla massima professionalità ed efficienza e assai apprezzati dagli stessi visitatori ed operatori turistici;

la Soprintendente non ha ritenuto di doversi avvalere della professionalità della Croce rossa ed ha avviato una procedura di gara che, secondo quanto pubblicato sullo stesso sito *web* della Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Napoli e Pompei avrebbe dovuto concludersi a dicembre 2011 ma che evidentemente ha subito ritardi e dilazioni;

l'amaro e gravissimo risultato è che da settembre ad oggi (e chissà fino a quando) le migliaia di visitatori di Pompei sono privi di uno specifico servizio di assistenza medica e sanitaria ed anche per piccoli interventi, quali una distorsione o banali escoriazioni da caduta, si dovrà ricorrere al sistema sanitario territoriale intasando le già precarie condizioni di operatività del sistema di pronto soccorso;

considerato che i beni culturali costituiscono la principale risorsa per lo sviluppo e la crescita del Paese e dovrebbero essere adeguatamente valorizzati e tutelati,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano doveroso intervenire presso le competenti strutture ministeriali per accogliere le ragionevoli proposte avanzate dal Comitato degli operatori turistici di Pompei-Porta Marina volte alla utilizzazione di un percorso più agevole soprattutto per le persone anziane, le persone diversamente abili e coloro che vogliono utilizzare il treno per visitare gli scavi;

se il Ministro della salute non ritenga doveroso intervenire, con ogni consentita urgenza, per accelerare le procedure per ripristinare nell'area archeologica il servizio di primo soccorso, con le caratteristiche descritte e istituito durante il periodo commissariale, anche in considerazione dell'accrescersi dei rischi sia per i turisti che per gli stessi addetti derivanti dall'an-

nunciata prossima apertura dei numerosi cantieri del grande progetto Pompei;

se il Ministro per i beni e le attività culturali ritenga che i siti archeologici di Pompei siano adeguatamente tutelati e valorizzati e, in caso negativo, se e quali misure intenda adottare al riguardo.

(4-07328)

(19 aprile 2012)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione riguardante l'installazione di transenne asseritamente pericolose nell'area archeologica di Pompei, tra l'arco di porta Marina superiore ed il tempio di Venere, si rappresenta quanto segue.

Nei pressi dell'uscita del tempio di Venere è stata installata una transenna fissa "ad invito", che ha sostituito le transenne mobili presenti sul posto da alcuni anni. Tale scelta è stata adottata, principalmente, per salvaguardare la sicurezza dei visitatori del sito archeologico, in particolar modo nei giorni di pioggia, ed impedire la discesa della pericolosa e ripidissima erta di porta Marina. Al riguardo si rappresenta che la pavimentazione della via romana che scende da porta Marina, in basolato lavico, non può essere uniformata e regolarizzata, senza pregiudicarne irrimediabilmente la natura archeologica.

La transenna "ad invito" svolge, inoltre, la funzione di regolare i flussi turistici in uno spazio particolarmente ristretto ed impedire ingorghi di visitatori in entrata ed uscita dall'area. In merito, si rappresenta che nel periodo estivo l'affluenza nell'area può anche superare il numero di 20.000 visitatori al giorno.

Giova ancora evidenziare che la cartellonistica presente all'ingresso dell'area archeologica suggerisce percorsi alternativi, quali l'accesso lungo il viale delle Ginestre, appositamente costruito in epoca recente per rendere più agevole il percorso dei visitatori. Analoghi suggerimenti sono, inoltre, presenti sul sito *web* della Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Napoli e Pompei. Si precisa, ancora, che per le persone con disabilità motoria è stato aperto, da piazza Anfiteatro, un percorso di visita agevolato, anch'esso ampiamente pubblicizzato.

La necessità del divieto di percorrere in uscita la ripida discesa di porta Marina, peraltro risalente all'anno 2004, è stata anche di recente ribadita in un esposto-denuncia dell'associazione Italia nostra, che ha anche sollecitato misure più cogenti per impedire il percorso in uscita da parte dei visitatori.

In ordine, poi, alle preoccupazioni espresse circa il mancato rinnovo della convenzione con la Croce rossa italiana per la gestione del posto

di primo soccorso medico all'interno dell'area archeologica, si rappresenta che sono terminate le procedure della gara ed è imminente la formalizzazione del relativo incarico a favore dell'aggiudicatario.

Infine, sul fronte della valorizzazione di Pompei, si ricordano le attività di promozione intraprese dal Commissario straordinario (stagione teatrale 2010; cantiere casa Casti amanti eccetera) e le numerose mostre che la Soprintendenza speciale ha promosso all'estero nel 2011 e che riguardano Pompei e i siti dell'area archeologica vesuviana. Appare inoltre doveroso ricordare anche le recenti iniziative del Governo italiano e della Commissione europea per l'approvazione di interventi di riqualificazione dell'intero sito archeologico, con ingenti finanziamenti nazionali ed europei.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

ORNAGHI

(14 giugno 2012)

DELLA SETA, FERRANTE. - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

L'AFESOPSIT, associazione familiari e sostenitori sofferenti psichici della Toscana, nasce nel 1993 con l'intento principale di garantire alle persone con disturbo mentale il riconoscimento e l'esercizio dei diritti umani e civili, al fine di poter accedere ad un livello soddisfacente della qualità di vita propria e dei loro familiari: qualità di vita intesa come risposta concreta ai bisogni fondamentali di abitare, lavorare, avere relazioni sociali ed affettive e godere del tempo libero. In parole povere contribuisce a tradurre nella pratica quotidiana non solo l'applicazione della legge n. 180 del 1978, ma soprattutto lo spirito che la anima, basato sul superamento della logica di separazione che per lungo tempo ha contraddistinto i rapporti tra medico e paziente, tra operatori sociosanitari e familiari, tra sani e malati, tra sapere tecnico e altri saperi, tra istituzioni e associazionismo, e basato sull'affermazione di una logica di partecipazione democratica, condivisione, reciprocità, mutualità e collaborazione sinergica;

inoltre, tra le altre azioni, alle persone con disagio psichico e ai loro familiari l'associazione offre accoglienza e ascolto dei bisogni; aiuta a prendere contatto con i vari servizi sanitari e sociali, affinché venga effettuata la presa in carico non solo della persona in difficoltà ma dell'intero sistema familiare; fornisce informazioni riguardo ai diritti previsti dalla legge (come pensione e sussidio); offre sostegno psicologico inserendo persone e famiglie all'interno di una rete di mutuo aiuto, aiutandole così ad uscire dall'isolamento e dal conseguente senso d'impotenza e disperazione; promuove, insieme alle *équipe* multidisciplinari dei vari servizi con cui collabora, la formulazione e realizzazione di progetti individuali, e vigila sulla loro

effettiva attuazione, sulle modalità dei processi attivati, sui metodi applicati, in particolare sulla qualità delle relazioni costruite con l'utente e la sua famiglia sia in ambito pubblico che privato convenzionato; infine, verifica gli esiti di tali trattamenti e percorsi, soprattutto in relazione alla durata degli stessi,

dall'inizio del 2012 l'associazione sta presidiando la piazza principale di Viterbo con un *sit-in* 24 ore su 24 per difendere i principi fondanti della propria azione opponendosi al progressivo, anacronistico smantellamento dei servizi pubblici territoriali nell'alto Lazio;

nel documento che l'associazione ha inviato al Presidente della Giunta regionale del Lazio, sono contenute richieste precise e argomentate: per quanto riguarda il Dipartimento di salute mentale (DSM), reintegro di tutti i 9 psichiatri e di 7 psicologi; per la Neuropsichiatria Infantile, adeguamento dell'organico a quanto previsto dalle normative e indizione del concorso per ricoprire stabilmente l'incarico di direttore della unità operativa complessa (UOC); superamento dell'attuale, evidente carenza di logopedisti e neuropsicomotricisti dell'età evolutiva, con liste d'attesa di alcuni mesi in almeno 4 dei 5 distretti (solo a Viterbo sono in attesa di essere inseriti in terapia 63 bambini), e di fisioterapisti (dallo scorso dicembre 15 piccoli pazienti di Soriano sono senza terapeuta); per l'Unità del disabile adulto, creazione di *équipe* multidisciplinari per ogni singolo distretto, prevedendo che ogni *équipe* comprenda un neuropsichiatra, uno psicologo, un terapeuta di riabilitazione, un assistente sociale ed un amministrativo, dato che il servizio ha in carico attualmente circa 450 persone ed oltre 140 sono in lista d'attesa; per il Servizio psichiatrico diagnosi e cura (SPDC), assunzione di 3 psichiatri e 5 infermieri; per i SERT, reintegro degli operatori sanitari messa a norma delle sedi di Tarquinia e Orte; infine, accreditamento della struttura residenziale psichiatrica di Orte, autorizzata per 20 posti letto ma non ancora accreditata dalla Regione, e inserimento nei piani di zona per il Centro diurno di Acquapendente, che ospita 22 utenti ed è finanziato dal Comune di Acquapendente;

si evidenzia che l'associazione viterbese da mesi ha richiesto un incontro con la Regione Lazio, incontro che è stato lungamente negato ed infine concesso solo in seguito all'inizio del *sit-in*;

si sottolinea che il documento e l'iniziativa dell'associazione hanno ottenuto l'apprezzamento, il sostegno e la piena condivisione di tutte le organizzazioni di volontariato del viterbese, delle associazioni culturali e di solidarietà, dei sindacati e delle forze politiche, degli operatori socio-sanitari e delle istituzioni locali, *in primis* il Comune di Viterbo (e via via gli altri Comuni del viterbese) e dell'amministrazione provinciale. Migliaia di cittadini viterbesi hanno sottoscritto personalmente la petizione dell'Afesopsit, e intorno alla tenda del *sit-in* in piazza del Comune vi è un continuo flusso di persone che manifestano la loro solidarietà;

anche il gruppo di formazione e informazione nonviolenta "Viterbo oltre il muro" ha espresso apprezzamento e sostegno all'associazione

all'iniziativa del *sit-in*, al documento inviato alla Regione Lazio, associandosi alla richiesta che la Regione accolga le proposte dell'Afesopsit per garantire il rispetto dei diritti umani fondamentali delle persone che hanno bisogno di assistenza,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda urgentemente, nel rispetto delle competenze nazionali e regionali, attivarsi per contribuire a sbloccare e risolvere definitivamente una situazione che rischia di compromettere il diritto alla salute e a un'adeguata assistenza per i malati psichici, concorrendo ad evitare il progressivo anacronistico smantellamento dei servizi sanitari pubblici territoriali nell'alto Lazio.

(4-06618)

(18 gennaio 2012)

PEDICA. - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

in data 12 gennaio 2012 il sito *web* "tusciweb.eu" pubblicava un articolo intitolato "La Regione incontra Afesopsit", relativo all'incontro tra Regione Lazio, Prefettura, Aziende sanitarie locali, Comune di Viterbo, e l'associazione Afesopsit, programmato per giovedì 19 gennaio alle 12 in prefettura;

L'Associazione familiari e sostenitori sofferenti psichici della Tuscia (Afesopsit) nasce nel 1993 con l'intento principale di garantire alle persone con disturbo mentale il riconoscimento e l'esercizio dei diritti umani e civili, al fine di poter accedere ad un livello soddisfacente della qualità di vita propria e dei loro familiari;

L'Associazione, che da diciotto anni rappresenta una realtà importante e molto apprezzata di volontariato e di solidarietà, in efficace interazione con i servizi pubblici territoriali, ha chiesto alla Regione Lazio di adottare provvedimenti urgenti per garantire un'adeguata presenza e consistenza dei servizi pubblici fondamentali di assistenza alle persone con disturbo mentale;

Afesopsit dall'inizio del 2012 è in *sit-in* (giorno e notte) in piazza del Comune a Viterbo, per difendere il diritto alla salute e all'assistenza e ottenere dalla Regione Lazio i provvedimenti richiesti;

la popolazione, molti sindacati, numerose associazioni, personalità di rilevanza nazionale, come il segretario nazionale di Psichiatria democratica e il presidente nazionale dell'Unasam (Unione nazionale delle associazioni per la salute mentale), nonché tutte le istituzioni locali hanno espresso solidarietà all'Afesopsit;

considerato che:

in data 10 gennaio 2012 l'Associazione ha incontrato il direttore generale della Asl e successivamente il prefetto di Viterbo, per rappresentare la situazione e formulare le principali richieste;

come sottolineato dall'articolo citato, in molti Comuni del viterbese, i sindaci, le giunte e i consigli comunali stanno approvando mozioni e ordini del giorno di solidarietà all'Afesopsit e di adesione alle richieste contenute nel documento che l'associazione ha inviato alla Regione Lazio;

il sindaco e il presidente della Provincia di Viterbo hanno espresso pieno sostegno all'iniziativa dell'Associazione e richiesto a loro volta che la Regione Lazio assuma gli impegni necessari per realizzare quanto richiesto;

in data 11 gennaio 2012 il prefetto di Viterbo ha portato al presidio in piazza del Comune copia della lettera di convocazione dell'incontro tra Regione Lazio, Prefettura, Asl, Comune di Viterbo, e l'associazione Afesopsit, programmato per il 19 gennaio 2012;

il direttivo dell'Afesopsit ha comunque ritenuto opportuno, al fine di mantenere alta l'attenzione di tutta la popolazione, proseguire con il presidio in piazza in attesa di valutare gli esiti di questo incontro,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se e quali provvedimenti, nell'ambito delle proprie competenze, intenda adottare al fine di vigilare sulla vicenda, a tutela delle persone con disturbo mentale, dei loro diritti e dei loro familiari.

(4-06645)

(19 gennaio 2012)

RISPOSTA.^(*) - In riferimento ai quesiti formulati si ritiene opportuno, preliminarmente, precisare che la tutela della salute mentale della popolazione costituisce uno degli obiettivi principali del Paese in tutte le sue articolazioni istituzionali, attraverso atti programmatici rivolti ad orientare l'azione dei servizi.

Il Ministero coglie, quindi, l'importanza dell'argomento e rammenta che le proposte e le iniziative delle associazioni e delle fondazioni, che dimostrano l'impegno nel promuovere politiche di salute mentale volte al miglioramento delle condizioni dei pazienti e del Servizio sanitario nazionale (SSN), per la difesa dei diritti delle persone con disturbo mentale mediante la diffusione di buone pratiche su tutto il territorio nazionale, sono sempre state tenute nella debita considerazione.

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

Ciò premesso, pur in considerazione delle difficoltà oggettive che la vicenda cui si fa riferimento ha determinato, è opportuno far presente che, nel rispetto delle competenze nazionali e regionali, il Ministero non detiene il potere di sbloccare e risolvere definitivamente la situazione, come parrebbe essere prospettato.

Peraltro, il Ministero, nell'ambito delle proprie competenze e delle attività di prevenzione per la tutela della salute mentale, sta elaborando, di concerto con le Regioni e le Province autonome, un piano di azioni mirato a definire le aree di priorità di intervento e le relative azioni da realizzare nell'intero territorio nazionale.

In merito alla vicenda segnalata, si risponde sulla base degli elementi pervenuti dalla Prefettura-Ufficio territoriale del Governo di Viterbo.

La vicenda, relativa alle carenze del Dipartimento di salute mentale e degli altri servizi ad esso connessi nella Provincia di Viterbo è stata seguita dalla stessa Prefettura ancor prima della protesta indetta dall'Associazione familiari e sostenitori dei sofferenti psichici della Tuscia (Afesopsit), all'inizio del 2012.

Infatti, a seguito di un incontro nel novembre 2011 con il Presidente dell'associazione, la Prefettura era venuta a conoscenza dei motivi alla base delle lamentate inefficienze del servizio.

Fondamentalmente, veniva rappresentata l'esigenza di avere un incontro nella sede della Regione Lazio, per consentire all'associazione di formulare delle richieste precise in ordine alle carenze individuate.

Il perdurare del mancato riscontro regionale a tale esigenza ha, ad avviso della Prefettura, generato quella forma di contestazione che si è poi concretizzata, a partire dal 2 gennaio 2012, in un raduno nella piazza antistante il palazzo del Governo e la sede del Comune di Viterbo.

Nella stessa giornata, una delegazione dell'Afesopsit, guidata dal Presidente, è stata ricevuta in Prefettura e, successivamente, dal Direttore generale dell'azienda Usl, di Viterbo, il quale chiedeva deroghe per assicurare l'erogazione dei livelli essenziali di assistenza (LEA) per il Dipartimento di salute mentale, per la neuropsichiatria infantile e per il servizio disabile adulto.

La Prefettura informava inoltre l'Assessorato alla salute della Regione Lazio della manifestazione in corso e della richiesta di un tavolo tecnico presso la stessa Prefettura, a cui si chiedeva la partecipazione di un qualificato rappresentante regionale.

La protesta intanto proseguiva con forme di contestazione più visibili (allestimento di una tenda militare con l'apposizione su di un mezzo di proprietà dell'associazione di svariati manifesti di protesta) senza, comunque, degenerare e senza compromissione dell'ordine e della sicurezza pubblica.

A tale forma di mobilitazione, condivisa dalla comunità viterbese con la sottoscrizione da parte di numerosi cittadini del documento predisposto dall'associazione, si univano altre associazioni di volontariato, sindacati, organismi culturali, forze politiche, operatori dei servizi pubblici e rappresentanti istituzionali, nonché diversi Comuni della provincia.

Per tutta la durata del raduno sono stati predisposti ed effettuati, da parte della locale Questura, mirati servizi di vigilanza a tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, nonché attività di tipo info-investigativo al fine di evitare intromissioni e turbative al regolare svolgimento della manifestazione.

Il 19 gennaio 2012 si è quindi tenuto, presso la sede della Prefettura, un incontro con la delegazione dell'Afesopsit, guidata dal Presidente, alla presenza di rappresentanti della Regione Lazio e del Direttore generale della Asl di Viterbo.

Nel corso dell'incontro, è stata manifestata dai rappresentanti della Regione l'assicurazione di un impegno circa l'assunzione in deroga di tre dirigenti medici da destinare al Dipartimento di salute mentale, malgrado le difficoltà sia di ordine finanziario che normative incontrate dalla stessa Regione.

Gli stessi rappresentanti hanno altresì manifestato, nella circostanza, la volontà di costituire un tavolo tecnico presso la Regione, coinvolgendo tutte le parti interessate al fine di esaminare ogni singola richiesta dell'associazione e di trovare, dove possibile, soluzioni condivise. Da parte del Direttore generale della Asl, inoltre, è stato assunto l'impegno di rafforzare l'organico con un'ulteriore assegnazione di tre medici del settore psichiatrico.

Nonostante la riunione, il presidio della piazza è proseguito fino al pomeriggio del 21 gennaio 2012, culminando con l'indizione di una pubblica assemblea.

La Prefettura è stata, in seguito, destinataria di un comunicato con cui il Presidente dell'Afesopsit, tramite *e-mail*, pur esprimendo soddisfazione per l'atto d'impegno manifestato per il prosieguo della trattativa con la Regione e la Asl, ribadiva la ferma volontà di continuare con nuove ed adeguate forme di mobilitazione fino al raggiungimento degli obiettivi indicati nel documento già in possesso dell'Assessorato regionale competente.

La Prefettura ha avuto, infine, notizia che in data 7 febbraio 2012 ha avuto luogo il secondo incontro tra la Regione e l'associazione, per esaminare più approfonditamente le nove proposte contenute nel documento ed individuare, per quanto possibile, soluzioni in grado di garantire la presenza, l'operatività e l'efficacia dei servizi pubblici territoriali.

Da ultimo, la Prefettura ha comunicato di aver appreso da articoli di stampa che il Consiglio regionale del Lazio ha approvato, all'unanimità, la sospensione del nuovo regolamento per le provvidenze economiche a fa-

vore di utenti del Dipartimento di salute mentale, trasferendo la gestione delle stesse dai Comuni alle Asl, così come auspicato dall'Afesopsit.

Il Ministro della salute

BALDUZZI

(12 giugno 2012)

FILIPPI Marco. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

in base alla normativa vigente, tutte le società concessionarie autostradali sono assoggettate, in virtù delle convenzioni sottoscritte con l'Anas, all'attività di vigilanza e controllo da parte del concedente Anas, mediante una propria autonoma struttura interna, denominata Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali;

nell'ambito di tali attività rientrano quelle relative all'approvazione dei progetti preliminari, definitivi e esecutivi, nonché delle eventuali perizie di variante tecnica, predisposti dalle società concessionarie redatti anche a seguito di accordi bonari transattivi con le imprese esecutrici di lavori;

con tali approvazioni l'Anas riconosce il maggior costo degli investimenti che si ripercuote integralmente sulle tariffe autostradali poste a carico degli utenti;

il quotidiano "Il Giornale di Milano" del 1° marzo 2012 ha riportato la notizia relativa al provvedimento del tribunale del riesame di Monza con il quale è stato disposto il sequestro di 14 milioni di euro alla società Codelfa SpA, società del gruppo Gavio, frutto della transazione sottoscritta con la società concessionaria A7 Milano Serravalle relativa alla realizzazione della terza corsia dell'autostrada Milano-Serravalle;

tra le motivazioni dell'ordinanza del tribunale, redatta sulla base di una consulenza chiesta dalla Procura, emerge che l'accordo bonario è squilibrato e tutto a vantaggio del gruppo Gavio, a cui è riconosciuta una somma superiore del 30 per cento rispetto ai costi originari dell'opera, e per giunta con il raddoppio dei tempi di esecuzione dei lavori;

considerato che la mancata attività di vigilanza e controllo degli attuali vertici di Anas sulle concessionarie autostradali è stata oggetto di vari atti di sindacato ispettivo parlamentare, fra i quali si ricordano le interrogazioni 3-02557 e 3-02559, rimasti finora senza risposte malgrado la gravità dei fatti descritti,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che il consiglio di amministrazione dell'Anas, nella seduta del 26 novembre 2008, sulla base dell'istruttoria redatta

dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali ha approvato i contenuti di tale transazione riconoscendo la necessità, regolarità, congruità e legittimità della perizia proposta dalla società concessionaria che recepiva i contenuti dell'accordo bonario sottoscritto con l'impresa Codelfa SpA;

se i Ministri in indirizzo, a fronte della gravità dell'operato dell'Anas, che ha approvato il maggior valore dei lavori oggetto di contestazione da parte del tribunale del riesame di Monza con conseguente aggravio dei costi a carico degli utenti autostradali, intendano promuovere un'azione di responsabilità nei confronti del vertice Anas;

se non ritengano opportuno, anche tenendo conto della gravità dei fatti e delle censure più volte segnalate da atti di sindacato ispettivo parlamentare, promuovere un segnale di discontinuità nella gestione delle attività di soggetto concedente nominando ai vertici dell'istituenda Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali, prevista dall'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, professionalità diverse da quelle che nel corso dell'ultimo decennio hanno gestito e adottato decisioni nell'ambito di tali attività.

(4-07038)

(8 marzo 2012)

RISPOSTA. - L'Anas ha comunicato che in data 26 novembre 2008 il Consiglio di amministrazione ha approvato esclusivamente una perizia di variante, relativa all'autostrada A7 Milano-Serravalle, sulla base di una dettagliata istruttoria tecnica, predisposta dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali (IVCA), che non recepiva in alcun modo i contenuti della transazione avvenuta tra la società concessionaria e l'impresa esecutrice dei lavori.

La perizia, presentata dal responsabile unico del procedimento (RUP) della società concessionaria, prevedeva varianti relative ai lavori sia a corpo sia a misura, dettate, come specificato nella relazione e nel verbale del RUP, da sopravvenute disposizioni normative, da interventi di miglioramento dell'opera nonché da eventi eccezionali verificatisi in corso d'opera.

Il verbale di validazione, redatto dal RUP ai sensi dell'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999, asseverava i contenuti della perizia e in particolare le motivazioni che rendevano necessaria la redazione della variante tecnica a causa dell'avvenuto verificarsi delle condizioni riconducibili alle fattispecie previste dall'allora vigente art. 25, comma 1, lett. *a*) e *b-bis*), e comma 3 della legge n. 109 del 1994 successive modificazioni ed integrazioni (ora art. 132, comma 1, lett. *a*) e *c*), e comma 3 del decreto legislativo n. 163 del 2006).

Al riguardo, preme segnalare che il Ministero ha chiesto ad Anas di precisare che gli aggravii di spesa derivanti dalla perizia di variante, approvata dal Consiglio di amministrazione dell'Anas, non saranno comunque "scaricabili in tariffa e che l'aggiornamento quinquennale del PEF - da effettuarsi entro l'anno in corso - non prevederà ulteriori incrementi tariffari in conseguenza di tali extracosti".

In riscontro, l'Anas ha assicurato che tali extracosti "non avranno ricadute sulle tariffe autostradali, come previsto dalla Convenzione Unica vigente, nonché dalla specifica normativa di settore, Delibera CIPE n. 39/2007. Pertanto, l'investimento, compresa la parte suppletiva, resta a totale carico della società concessionaria, anche successivamente all'approvazione degli atti di collaudo".

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

PASSERA

(13 giugno 2012)

GARAVAGLIA Mariapia. - *Ai Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

la semplificazione è un punto programmatico del Governo;

nell'ambito delle riforme strutturali per la crescita del nostro Paese, la semplificazione rappresenta un tassello importante ed imprescindibile non solo per migliorare la qualità della vita dei cittadini ma anche la competitività dell'economia attraverso il miglioramento della produttività;

in quest'ottica, sarebbe auspicabile un solerte intervento del Governo anche sulla struttura e sulle modalità di invio dei verbali di accertamento delle infrazioni del codice della strada che, essendo allo stato di difficile comprensione, sono fonte di ulteriori complicazioni e lungaggini burocratico-amministrative, con grande dispendio di danaro e di tempo per i cittadini,

si chiede di sapere se e attraverso quali interventi si intenda rendere più agevole per i cittadini ottemperare alle ingiunzioni di pagamento per le infrazioni accertate, rivedendo, in particolare, la struttura e le modalità di invio delle notificazioni.

(4-07165)

(27 marzo 2012)

RISPOSTA. - Con l'interrogazione si chiede quali interventi il Governo intenda adottare per agevolare i cittadini nell'ottemperare alle ingiunzioni di pagamento per le infrazioni del codice della strada.

Il Dipartimento della pubblica sicurezza, proprio allo scopo di rendere più agevole il rapporto tra cittadini e istituzioni, con una circolare del dicembre 2004, ha impartito direttive per la compilazione del modello di verbale in uso alla Polizia di Stato, per la contestazione degli illeciti amministrativi previsti dal codice.

È stata, altresì, richiamata l'attenzione alle forme di comunicazione all'utenza, sia attraverso gli uffici per le relazioni con il pubblico che attraverso il sito *Internet* della Polizia di Stato.

Il progetto descritto è denominato "easy verbale".

Tale iniziativa è stata realizzata in una forma grafica che spiega il verbale in modo semplice e permette ai cittadini la consultazione di una guida per pagare, oppure far valere i propri diritti di difesa.

È stato, peraltro, realizzato un percorso informatico interattivo (ospitato in un'apposita sezione del sito) che dispone di una guida con le risposte alle domande e alle situazioni maggiormente ricorrenti (adempimenti successivi alla notifica del verbale o cartella esattoriale, come effettuare pagamenti anche in modalità *online*, come avviare la procedura di ricorso).

Da ultimo, con l'articolo 35, comma 2, della legge n. 120 del 29 luglio 2010, che ha sostituito il comma 2 dell'art. 200 del codice, è stato previsto che verbale di contestazione alle violazioni del codice può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici.

Con le innovazioni descritte si realizza la massima integrazione tra l'utilizzo del mezzo informatico e della rete *Internet* e le procedure burocratiche relative alla contestazione e notifica dei verbali degli illeciti amministrativi, previsti dal codice della strada.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

DE STEFANO

(13 giugno 2012)

LANNUTTI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* - Premesso che

il Presidente del Consiglio dei ministri Monti ha ordinato di pubblicare sul *web* tutti i voli di Stato;

per tale ragione, a giudizio dell'interrogante, dopo anni di superlavoro, gli aerei del 31° stormo, il reparto dell'Aeronautica che si occupa del

trasporto delle autorità, hanno cominciato a ridurre la loro attività. In un articolo del settimanale "L'Espresso" (pubblicato nel relativo sito *Internet* il 20 marzo 2012) si legge che nei primi due mesi del 2012 ci sono state soltanto 300 ore di volo: nel 2011 erano state 600 e due anni fa ben 900. Tanto che ora palazzo Chigi spera di risparmiare oltre 23 milioni da questa sforbiciata a carburante e manutenzione;

un altro articolo del 16 marzo 2012 si sofferma sulla figura di Raffaele Di Loreto «funzionario dalla tripla vita e dai tripli privilegi», insediato a palazzo Chigi nel 1985 grazie alla fiducia di Bettino Craxi e confermato dal nuovo Governo; si legge che «Di Loreto è un pensionato dell'Aeronautica militare, un dirigente della Presidenza del Consiglio dei ministri e l'amministratore della compagnia aerea più misteriosa, quella dei Servizi Segreti, costata quasi 40 milioni di euro solo nel 2010 (..) quando un ministro o un sottosegretario hanno bisogno di un passaggio celeste, lui è sempre pronto a mettersi a disposizione. È stato lui ad autorizzare il circo volante dell'era berlusconiana, con ballerine di flamenco, olgettine assortite e cantanti napoletani che affollavano la navetta Roma-Olbia al seguito del premier a Villa Certosa. Grazie a Di Loreto nessuno restava mai a terra: sfruttava i suoi superpoteri per trovare sempre un bimotore disponibile, bruciando milioni e milioni di euro. Tutto perfettamente legale, tutto terribilmente caro»;

l'articolo prosegue affermando che per aggirare la decisione dei voli di Stato pubblicati *on line* viene offerta una soluzione molto discreta mettendo a disposizione gli aerei dei servizi segreti;

si legge inoltre che il feudo personale di Raffaele Di Loreto è la Cai. «Da anni la compagnia dei Servizi è una SpA: formalmente registrata come una società charter per non tradirne la vera natura. I bilanci vengono approvati negli uffici distaccati di Palazzo Chigi, mentre gli atti raccontano la storia ufficiale del vettore di copertura. Con alcune scelte che lasciano sbalorditi, a partire dai professionisti ingaggiati. A presiedere il collegio dei sindaci che devono vigilare sui conti c'è un commercialista con parecchie grane giudiziarie: Ascanio Turco, studio a Matera e buone entrate nella capitale, è stato condannato in primo grado a due anni e sei mesi di carcere per il crac della Hdc del sondaggista berlusconiano Luigi Crespi ed è finito nei guai in Molise per una storia di regali agli ispettori del Fisco. Per carità, nessuna sentenza definitiva: ma forse l'intelligence dovrebbe rivolgersi a figure al di sopra di ogni sospetto. Ed è inquietante rilevare chi è il notaio che da un decennio autentica gli atti della Air Spioni: Gianluca Napoleone, il professionista delle case della Cricca, incluso l'appartamento di Claudio Scajola con vista sul Colosseo. Stando alle indagini, Napoleone ha eseguito il rogito di altri immobili finanziati dal giro del costruttore Anemone, tra cui quello di un generale dei Servizi. Di soldi nella Cai ne girano tanti. Il capitale sociale è di 40 milioni, con quote date in pegno a Intesa Sanpaolo. Il fatturato nel 2010 è stato di 28 milioni: ossia quello che lo Stato ha pagato per le missioni segrete dei Falcon. Il gioco della contabilità sotto copertura fa sì che spunti pure un utile di 2 milioni. I dipendenti invece costano poco più di

10 milioni, metà dei quali per gli equipaggi dei jet. Quindi ai contribuenti la gestione della squadriglia top secret è venuta oltre 38 milioni di euro. Spiccano alcune delle voci in bilancio. Anzitutto il compenso di Di Loreto: 149.000 euro l'anno, a cui si sommano i 118.000 dello stipendio di Palazzo Chigi e una cifra simile come pensione da colonnello. Ci sono poi 470.000 euro per consulenze non meglio specificate. Altre 448.000 per soggiorni e alberghi e 190.000 per le auto del personale. In realtà lo staff resta contenuto rispetto alle missioni svolte: 87 operatori; piloti e tecnici d'alto livello, che gestiscono tutta l'attività e la manutenzione della flotta. Numeri che sottolineano l'efficienza della struttura. Il problema è come viene utilizzata. Sono stati frequenti i casi di missioni senza senso: trireattori mandati a trasportare una squadra ad Abu Dhabi - il trampolino per l'Afghanistan - fatti tornare vuoti a Ciampino e rispediti negli Emirati a recuperare i passeggeri dopo sole 36 ore. (...) In genere, questi dispendiosi tour de force sarebbero serviti per mettere l'aereo a disposizione di qualche sottosegretario e scarrozzarlo da Roma a Parma o Imperia. Sul *web* si trovano foto dei Falcon dei Servizi sorpresi a Firenze o Napoli, città a un'ora di Frecciarossa dalla capitale: spedizioni sprecone, coperte dal segreto di Stato. altrettanto discutibile è la gestione degli acquisti, interamente nelle mani di Di Loreto: compra e vende a suo piacimento, in un settore dove le commissioni possono arrivare al 10 per cento del valore. A dicembre 2010 la Cai ha fatto una scelta singolare: ha deciso di rimpiazzare il Falcon 900 Ex, un trireattore moderno e lussuoso, in linea da soli nove anni. Aveva davanti oltre un decennio di vita operativa ma è stato sostituito con una versione più nuova, più costosa e più lussuosa: il Falcon LX, sempre della francese Dassault. Dagli atti ne risultano ordinati ben due. Il contratto è nato durante il boom del via-vai aereo berlusconiano, quando le pietose condizioni delle casse pubbliche erano ancora nascoste agli italiani: così si è deciso di buttare via 80 milioni di euro per rinnovare la flotta dei viaggi più riservati. Difficile fare il punto delle vendite. Stando ai bilanci, nel marzo 2009 sono stati ceduti due vecchi Falcon 50 con una plusvalenza di solo un milione e mezzo. Nel 2010 sono finiti sul mercato due Falcon 900A: solo per revisionarne uno si è speso più di un milione. A gennaio di quest'anno è stato piazzato all'estero anche il moderno Falcon 900EX. Si vocifera che sia stato dato via per poco più di 13 milioni di dollari, contro quotazioni di 18,5 milioni. Solo rumors, perché tutto sfugge ai radar della contabilità pubblica. Forse oggi con l'austerità che domina a Palazzo Chigi, qualcuno dovrebbe andare a mettere il naso nell'attività della Cai. E magari rivedere le regole dei voli di Stato: restituendo all'Aeronautica il controllo sul trasporto delle autorità ufficiali e facendo sì che gli aerei dei Servizi vengano usati solo per l'intelligence. Quanto al comandante Di Loreto, nessuno contesta la correttezza formale delle sue scelte. Anche se qualche conflitto di interessi lo ha messo a segno anche lui. Nel 2005, di fronte al dilagare dei politici che volevano un posto in cielo, il suo ufficio a Palazzo Chigi fece un contratto da 1,9 milioni per noleggiare i velivoli della Servizi Aerei (Eni): una società dove lavora come dirigente suo figlio»,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto riferito dall'inchiesta del settimanale "L'Espresso" e quali siano le valutazioni del Governo;

quali iniziative il Governo intenda assumere al fine di dirimere ogni eventuale conflitto di interessi che possa interessare Raffaele Di Loreto;

se non ritenga opportuno rendere pubblica la documentazione relativa ai voli di Stato chiarendone il numero, l'utilizzo e i costi;

se non ritenga opportuno, in un momento di crisi come l'attuale, difficile e caratterizzato da una recessione economica, con il bilancio dello Stato in grave sofferenza, quando non ci sono risorse per pagare straordinari e avanzamenti di carriera delle Forze dell'ordine o carburante per le volanti, attivarsi per un risparmio di tutte le spese non necessarie da cui possono scaturire somme di danaro utili per investimenti più produttori a sostegno dell'economia italiana;

quali iniziative voglia intraprendere il Governo al fine di rivedere le regole dei voli di Stato rendendo all'Aeronautica il controllo sul trasporto delle autorità ufficiali e garantendo che l'uso degli aerei dei Servizi segreti sia riservato solo alle finalità istituzionali di questi ultimi.

(4-07148)

(22 marzo 2012)

RISPOSTA. - In relazione all'atto di sindacato ispettivo concernente utilizzo del trasporto aereo di Stato e in conformità a quanto comunicato dall'ufficio del Segretario generale della Presidenza del Consiglio dei ministri, si fa presente quanto segue.

Con l'atto l'interrogante, rifacendosi, come già in passato (si veda l'interrogazione 4-05553) al contenuto di un servizio apparso sul settimanale "l'Espresso" del 22 marzo 2012, chiede che il Presidente del Consiglio dei ministri si pronunci circa la veridicità delle notizie ivi contenute, esponga i provvedimenti che intende assumere in merito agli asseriti abusi che si verificherebbero nel settore dei voli di Stato, se intenda procedere alla pubblicazione dei suddetti voli, se non ritenga effettuare sostanziali risparmi nel settore riportandolo sotto il controllo dell'Aeronautica militare ed eliminando presunti conflitti di interessi nelle persone dei gestori.

Innanzitutto si deve precisare che risulta erronea, o quantomeno fortemente riduttiva, l'affermazione circa gli effetti taumaturgici della pubblicazione dell'elenco di voli in *Internet* che l'interrogante assume costituire il deterrente, al quale attribuisce una finzione determinante, verso le richieste di accesso al servizio da parte di membri del Governo.

Sì tenga presente che la riduzione dei voli si inquadra nelle ripetute azioni di contenimento della spesa pubblica intraprese dal Governo per

rispondere alla crisi finanziaria accentuatasi nel corso del 2011, azioni delle quali costituisce una componente appariscente, perché molto “battuta” dai *media*, ma sostanzialmente esigua; tale riduzione si riconnette all’introduzione nel quadro normativo del settore di due provvedimenti fondamentali, alla cui emanazione ha contribuito la fattiva cooperazione dell’apparato amministrativo che supporta il Governo nella specifica materia: 1) il decreto-legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 111 del 2011, del quale rivestono particolare interesse per la materia l’art. 3 ed alcune disposizioni dell’art. 4; 2) la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 settembre 2011 che ha tracciato, sulla base delle disposizioni primarie sopra citate, la disciplina applicativa del trasporto aereo di Stato.

L’Esecutivo in carica, nel procedere all’implementazione di tali norme, ha dato un vigoroso impulso alla concreta riduzione degli impieghi degli aeromobili, agendo con il massimo rigore sulla valutazione delle esigenze e sul controllo della loro gestione aggiungendovi ulteriori forme di disincentivazione e di risparmio, ad esempio riprendendo le disposizioni già in vigore con il Governo Prodi circa il contributo sull’imbarco di giornalisti al seguito.

La pubblicazione effettuata, a norma di legge, sul sito *Internet* dalla Presidenza del Consiglio dei ministri dall’entrata in carica dell’attuale Esecutivo evidenzia gli apprezzabili risultati conseguiti.

In merito alle informazioni pubblicate da “l’Espresso” sul trasporto aereo di Stato, si deve preliminarmente rilevare che il quadro dell’organizzazione e della gestione del trasporto aereo di Stato in tutte le sue componenti, tracciato dall’autore e ripreso dall’interrogante, non corrisponde alla reale situazione del settore quale emerge dalla puntuale ed esaustiva documentazione conservata agli atti della Presidenza del Consiglio dei ministri, riguardante sia l’acquisto sia l’utilizzazione degli aeromobili.

Ad esempio, non corrisponde al vero che il dirigente dell’ufficio voli di Stato possa autorizzare l’impiego degli aeromobili poiché la procedura di concessione è puntualmente codificata nella direttiva in materia (anch’essa pubblicata in *Internet*) e prevede l’istruttoria dell’ufficio, il visto del Segretario generale e la decisione del Sottosegretario delegato; non è vero che la Presidenza del Consiglio dei ministri sia competente all’acquisto o alla vendita degli aeromobili di Stato, poiché la stessa è interamente delegata alla Difesa sulla base di un apposito accordo e che agisce secondo i canoni della contrattualistica pubblica; non è vero che l’ufficio voli di Stato abbia provveduto all’appalto del noleggio di aeromobili della Servizi Aerei SpA poiché i relativi contratti, vigenti nel periodo 2003-2007, sono stati negoziati e sottoscritti dal Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri competente alle acquisizioni di beni e servizi, previa gara europea e così via.

Il Governo rivendica la legittimità sostanziale, provata dagli atti di controllo del proprio operato e la peculiare facoltà che gli spetta di realizza-

re, anche in questo settore, il proprio indirizzo politico chiarendo, una volta per tutte, che il trasporto aereo di Stato ha la sua ragion d'essere istituzionale nel quadro dell'organizzazione governativa per rispondere alle esigenze della politica pubblica in rapporto all'ormai primario contesto europeo e mondiale in cui i Governi devono agire con tempestività ed immediatezza.

L'occasionale presenza di soggetti non adeguatamente legittimati, alla luce delle norme ora vigenti, a bordo di singoli voli non può essere adoperata per stravolgere il contenuto del servizio reso con efficienza, impegno e spirito di sacrificio da tutti gli addetti al funzionamento dell'apparato, che assicura: 1) gli spostamenti del Capo dello Stato, del Capo del Governo e delle maggiori cariche istituzionali, compresi i Ministri, ove necessario, consentendo loro di comparire nelle sedi internazionali con un livello anche di ordine protocollare appena dignitoso per un Paese che vuole continuare ad essere considerato nel novero dei più progrediti; 2) l'effettuazione, con prontezza all'impiego 24 ore su 24, delle missioni di salvataggio o di soccorso sanitario in situazioni e luoghi nei quali nessun privato avrebbe modo di accedere; 3) il supporto alle missioni internazionali in cui sono impegnate le nostre Forze armate. Appare del tutto inutile il tentativo di *captatio benevolentiae* messo in atto nei confronti del Governo in carica, poiché l'efficace azione di contenimento dei costi nel limitato settore si innesta su un quadro normativo messo a punto dal precedente Esecutivo in risposta alla crisi delle finanze pubbliche con l'emanazione delle misure di riduzione dei costi della politica di cui al citato decreto-legge n. 98 del 2011 ed alla citata direttiva 23 settembre 2011 sul trasporto aereo di Stato.

Proprio tali misure hanno determinato l'inversione del *trend* nell'impiego della flotta di Stato, che ha consentito all'attuale Governo di conseguire i risultati di cui il settimanale deve dare atto.

Si vuole anche rispondere all'assunzione, per corrispondere a sollecitazioni di cui è intuibile la provenienza, da parte dell'interrogante del compito di difensore d'ufficio del ruolo dell'Aeronautica militare che si assume violato.

Il trasporto di Stato è un servizio apprestato dal Governo a supporto delle attività istituzionali delle più elevate cariche pubbliche; quindi la sede naturale del suo coordinamento autorizzativo ed operativo risiede nell'apparato servente dell'Esecutivo e non avrebbe alcun senso dal punto di vista della razionalità organizzativa attribuirne la competenza ad altro apparato che non sia la Presidenza del Consiglio dei ministri, la quale detta unitariamente le regole del settore, coordina l'impiego dei mezzi e reperisce le risorse finanziarie occorrenti.

È storicamente dimostrato che il modello organizzativo "multipolare", preesistente all'attuale, ha dato luogo a personalismi, favoritismi, duplicazioni di servizi ed appariscenti situazioni di carenza di coordinamento nell'impiego delle risorse.

Ciò ha indotto, su costante *input* della Presidenza del Consiglio dei ministri, ad un intervento regolatorio del Capo del Governo che ha de-

terminato: 1) la creazione di un quadro normativo di sufficiente livello, non più le circolari sull'onda della momentanea esigenza; 2) l'accentramento della responsabilità nelle autorizzazioni ai voli nella persona del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri previo svolgimento di adeguata istruttoria sulle richieste sottoposta al visto del Segretario generale; 3) la creazione presso la Presidenza dell'ufficio competente al coordinamento degli impieghi dei mezzi aerei; 4) la definizione del ruolo dell'Aeronautica militare quale gestore della flotta, sulla base di un formale accordo *ex art.* 15 della legge n. 241 del 1990; 5) la legittimazione dell'impiego in funzione sussidiaria delle ulteriori risorse di trasporto aereo appartenenti, direttamente o indirettamente, all'apparato pubblico e, attualmente, il divieto di ricorso a mezzi privati se non nei casi espressamente previsti dalla legge.

In tale quadro l'utilizzazione coordinata dall'unicità di direzione, rispetto all'ufficio voli di Stato, dei mezzi della Compagnia aeronautica italiana SpA (Cai) assume un ruolo di sussidiarietà inteso al più efficiente impiego delle risorse a disposizione dell'apparato pubblico.

Si deve, rilevare, per inciso, che i bilanci di tale società sono redatti in conformità alle regole civilistiche, sono pubblicati nei modi prescritti dalla legge e sottoposti ad un controllo puntuale della Corte dei conti e dall'amministrazione tributaria.

La società provvede agli acquisti ed alle dismissioni dei beni strumentali (aeromobili compresi) secondo il piano industriale adottato dall'assemblea dei soci la cui attuazione è dagli stessi attentamente controllata, in base alle compatibilità finanziarie e nell'osservanza delle buone regole della gestione, come qualsiasi società di natura privata.

È priva di ogni fondamento l'illazione de "l'Espresso", fatta propria dall'interrogante, che sia possibile per i componenti del Governo usufruire di voli della Cai al di fuori del sistema di autorizzazione che fa capo al Sottosegretario di Stato e senza che gli stessi siano riportati nell'elenco delle concessioni pubblicato in *Internet* poiché, come accennato, il sistema è accentrato nella Presidenza del Consiglio dei ministri al punto che anche il Ministro della difesa, sebbene il suo Dicastero sia affidatario e gestore dei mezzi dedicati, è tenuto a percorrere l'*iter* autorizzatorio previsto dalla direttiva.

Da ultimo, relativamente al presunto conflitto di interessi ascritto, senza peraltro individuarne i contenuti, al Di Loreto, si evidenzia che lo stesso è cessato dall'incarico di Capo dell'ufficio per i voli di Stato, sulla base di una specifica disposizione sulla decadenza degli incarichi contenuta nella legge n. 400 del 1988 cui si conforma il relativo contratto individuale di lavoro; quindi non per una negativa valutazione del Capo del Governo sulla gestione dell'ufficio affidatogli, bensì per l'oggettiva esigenza della Presidenza di contenere le spese del proprio apparato amministrativo che ha costretto l'istituzione a rinunciare all'apprezzata collaborazione di alcuni dirigenti particolarmente esperti ma già titolari di pensione, transitando la di-

reazione dei rispettivi dipartimenti o uffici direttamente in capo al Segretario generale.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento

GIARDA

(6 giugno 2012)

MARINO Mauro Maria. - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

il 2 ottobre sarà celebrata la giornata nazionale contro la sclerosi laterale amiotrofica (SLA) ed in quell'occasione migliaia saranno i volontari e familiari di malati che si mobileranno e saranno presenti nelle piazze italiane per sensibilizzare l'opinione pubblica sul dramma che affligge tante persone e famiglie;

dopo lunga attesa, nel marzo 2011, è stato dato il via libera dell'Istituto superiore di sanità (ISS) alla sperimentazione dell'uso delle staminali nella cura della SLA;

non c'è certezza sugli esiti di tale terapia ma la grande speranza e l'aspettativa presente fra quanti sono afflitti da tale malattia e i loro familiari dà il senso di quanto grande sia il bisogno di risposte e la necessità di aggrapparsi a qualcosa di concreto, o magari anche ad un sogno, ad uno spiraglio capace di lasciar filtrare un po' di luce nel buio assoluto piombato in tante esistenze;

tale sperimentazione, una volta avviata, consentirà ad un primo gruppo di malati di ricevere delle iniezioni di cellule staminali cerebrali, che saranno trapiantate, in diverse applicazioni, nel midollo spinale, per vedere innanzitutto, se producano effetti avversi e per valutare, nel tempo, se questa terapia è in grado di rallentare la progressione della malattia o addirittura, cosa che ad oggi non può essere esclusa, anche di farla regredire;

ciò costituirebbe una vera e propria rivoluzione per le persone affette da questa malattia, oggi quasi prive di speranza, senza escludere la possibilità dell'utilizzo di tali terapie nel caso di altre malattie neurodegenerative;

la sperimentazione non è ancora iniziata perché condizionata a pareri che devono essere espressi da comitati etici dopo l'esame dei protocolli;

la procedura è obbligatoria e mira a verificare la sicurezza dei processi programmati in relazione ai mezzi e alle strutture ospedaliere a disposizione degli sperimentatori. I comitati etici devono inoltre contribuire alla definizione dei criteri per la selezione ed il reclutamento dei pazienti che saranno sottoposti alla sperimentazione;

ad oggi non è ancora possibile fare previsioni accurate circa l'inizio del reclutamento dei pazienti e relativamente al concreto avvio della sperimentazione, anche perché non tutti i comitati etici si sono pronunciati. Nel frattempo però si acuisce il dramma di quanti, di giorno in giorno, debbono assistere impotenti, alla irreversibile progressione del male ed all'affievolirsi della speranza oltre che della volontà di lottare che gioca un ruolo significativo in questi casi,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del lavoro ad oggi svolto da tutti i comitati etici rispetto a quanto dovuto, degli orientamenti determinatisi al loro interno e dei tempi definitivi di inizio della sperimentazione, nonché se non ritenga opportuno, vista la straordinaria velocità di progressione di tale malattia, pur nel rispetto dello spazio di autonomia di ciascuno, inoltrare, a quanti giocano un ruolo nei processi autorizzatori della sperimentazione, le sollecitazioni che giungono con frequenza quotidiana da parte dei familiari di quanti hanno la sventura di essere afflitti dalla SLA.

(4-06423)

(13 dicembre 2011)

RISPOSTA. - Si risponde sulla base degli elementi di competenza acquisiti dall'Agenzia italiana del farmaco (Aifa) e dall'Istituto superiore di sanità (Iss).

Il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 211, in attuazione della direttiva 2001/20/CE, relativa all'applicazione della buona pratica nell'esecuzione delle sperimentazioni cliniche di medicinali per uso clinico, e il decreto del Ministero di contenuto e forma della Clinical trial application del 21 febbraio 2007 hanno individuato misure volte a standardizzare le regole dei comitati etici, uniformandole a vantaggio degli stessi.

Cionondimeno, questi ultimi si sono distanziati dai protocolli indicati dal legislatore, mediante l'aggiunta o la modifica discrezionale delle procedure interne, a seconda della peculiare necessità del momento, determinando una sostanziale inosservanza delle norme e delle relative tempistiche.

La riferita difformità, peraltro, è stata più volte segnalata dall'Aifa nell'ambito dei propri rapporti periodici e, altresì, riscontrata nel corso delle ordinarie visite ispettive.

È possibile considerare, a tal proposito, l'ultimo rapporto annuale sulla sperimentazione clinica, in cui vengono indicati i tempi di approvazione di tutti i comitati etici italiani, reperibile nel sito dell'Agenzia alla pagina della ricerca clinica.

Il rapporto nazionale sulla sperimentazione clinica dei medicinali, giunto alla sua decima edizione, costituisce un fondamentale aggiornamento quali/quantitativo della ricerca clinica in Italia, atteso da tutta la filiera del settore farmaceutico.

Vi è poi un ulteriore passaggio, rappresentato dalla necessità di ottenere l'autorizzazione da parte dei Direttori generali delle strutture locali.

In considerazione proprio dell'assoluta rilevanza delle sperimentazioni in Italia, il Ministero ritiene indispensabile accelerare l'*iter* per la definizione della "legge delega per il riassetto della sperimentazione clinica dei medicinali", attualmente all'esame del Senato (AS 2935).

Tale proposta normativa delega al Governo il compito di disciplinare la normativa vigente relativa alla sperimentazione clinica, di ridurre il numero dei comitati etici da 260 a 110, nel rispetto dell'autonomia regionale, di individuare i requisiti dei centri autorizzati alla conduzione di sperimentazioni dalla fase 0 alla fase IV e, infine, di identificare i meccanismi di creazione e gestione di una rete di eccellenza nella ricerca di fase 0 e di fase I.

Il nuovo intervento normativo dovrebbe, infatti, essere finalizzato a standardizzare le procedure per l'avvio, la gestione e la conclusione degli studi snellendone l'*iter* ma, contestualmente, conferendo certezza sulla tempistica e le modalità autorizzative, nel superiore interesse della tutela della salute pubblica e del paziente, nell'intento di restituire credibilità e prestigio al Paese nel delicato mondo della ricerca clinica.

Per il caso specifico, si segnala che l'Iss ha comunicato di aver autorizzato la sperimentazione in questione in data 31 marzo 2011.

Considerando che la versione definitiva della documentazione è pervenuta all'Istituto in data 14 febbraio 2011, l'Iss ritiene che, per la parte di propria competenza, l'istruttoria si sia svolta nel rispetto dei normali tempi di valutazione.

Peraltro, la normativa vigente non attribuisce all'Iss alcuna funzione di vigilanza, né alcuna responsabilità nei confronti dei comitati etici, il cui *iter* valutativo resta, pertanto, del tutto indipendente da quello dell'autorità competente.

Il Ministro della salute

BALDUZZI

(12 giugno 2012)

MOLINARI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* -
Premesso che:

con delibera del 2007 la Provincia autonoma di Trento ha approvato il programma degli interventi di adeguamento delle elisuperfici a servizio dei presidi ospedalieri trentini;

il provvedimento ha riguardato in particolare le opere necessarie a garantire l'adeguamento dimensionale e strutturale delle piazzole, finalizzato al potenziamento del servizio di elisoccorso, anche notturno;

tra le piazzole di atterraggio di elicotteri da attrezzare anche per il volo notturno vi era quella a Tione di Trento (Trento);

la stessa Provincia autonoma ha preso poi la decisione di potenziare la flotta aeromobile dell'elisoccorso trentino con l'acquisto di due elicotteri Agusta AW 139: di conseguenza gli eliporti vengono realizzati per garantire l'atterraggio dei nuovi velivoli;

esattamente da un anno la grande area di atterraggio presso l'ospedale di Tione di Trento è completata con congegni di alta tecnologia, che permettono il volo notturno con pista riscaldata e squadre antincendio: la struttura, quindi, è collaudata e funzionale;

mancano solo i permessi dell'aviazione civile. L'Enac non ha ancora trovato, a quanto pare, il tempo di abilitarla, nonostante i solleciti delle autorità locali;

considerato che si tratta di un eccellente miglioramento del servizio pubblico per la salute dei cittadini,

l'interrogante chiede di sapere se al Ministro in indirizzo risulti entro quanto tempo l'Enac potrà provvedere ad assicurare la necessaria abilitazione all'eliporto dell'ospedale di Tione di Trento (Trento).

(4-06898)

(21 febbraio 2012)

RISPOSTA. - L'Enac ha riferito di aver effettuato nell'anno 2007, a seguito della richiesta pervenuta da parte della Provincia autonoma di Trento, un sopralluogo sull'area destinata alla realizzazione dell'elisuperficie, rilasciando un parere favorevole sulle ipotesi di progetto. Contestualmente, tuttavia, ha evidenziato la necessità che fossero rimossi alcuni alberi posti in prossimità della piazzola, che costituivano ostacolo per le manovre di atterraggio e di decollo degli elicotteri.

Soltanto con nota del 13 marzo 2012, a firma del gestore dell'infrastruttura, sono pervenute all'Enac notizie circa la conclusione dei lavori di realizzazione dell'elisuperficie e, quindi, la richiesta di verifiche per l'autorizzazione all'uso.

Tra l'altro, il gestore, con nota successiva, ha evidenziato la necessità che l'Enac intervenga presso il Comune di Tione di Trento per ri-

chiedere una specifica ordinanza finalizzata al taglio degli alberi che insistono su aree private. L'ente, con nota del 17 aprile 2012, ha formalmente richiesto al Comune l'intervento per la rimozione degli alberi, specificando che soltanto dopo potranno essere avviate le verifiche per l'autorizzazione all'uso dell'eliperficie.

Nelle more, l'ente ha assicurato che predisporrà quanto necessario per poter effettuare tempestivamente le previste verifiche, compatibilmente con le ridotte risorse a disposizione riferibili in particolare alla carenza di ispettori volo, fondamentali per tali attività.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

PASSERA

(14 giugno 2012)

NESPOLI. - *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha modificato all'art. 24, nell'ambito delle disposizioni in materia di trattamenti pensionistici, la situazione applicata ai lavoratori del settore del trasporto ferroviario, prevedendo che a decorrere dal 1° gennaio 2012 dette nuove disposizioni trovino applicazione anche per i lavoratori iscritti al Fondo speciale istituito presso l'INPS dal 1° aprile 2000 in forza dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, ed in sostituzione del precedente Fondo pensione del personale FS;

in particolare, il trattamento del Fondo speciale consentiva al "personale viaggiante" (macchinisti, capi treno/capi servizio treno, addetti ad operazioni di manovra) di maturare il requisito pensionistico di vecchiaia a 58 anni di età e con almeno 25 anni di contribuzione, limiti ai quali si è successivamente aggiunto, dal 31 dicembre 2011, il meccanismo della cosiddetta "finestra mobile" per effetto del citato decreto-legge;

i requisiti particolari per l'accesso alla pensione di vecchiaia da parte di detti lavoratori derivano dalla gravosità delle mansioni espletate (a bordo dei treni, con orari in turni non cadenzati ed articolati nell'intero arco dell'anno, con frequente esposizione alle condizioni atmosferiche, eccetera), ed è stata questa specifica situazione previdenziale a determinare, a suo tempo, l'esclusione dai trattamenti previsti per gli addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, disciplinati dalla legge 4 novembre 2010, dal decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, e, in ultimo, dal comma 17 del citato art. 24 del decreto-legge n. 201 del 2011;

inoltre, considerando che tali lavoratori operano in attività inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario, il controllo della loro integrità ed ef-

ficienza psicofisica è sottoposta a rigidi protocolli sanitari attraverso frequenti visite periodiche, la cui cadenza temporale si intensifica, peraltro, con l'avanzare dell'età, per cui l'innalzamento dell'età pensionabile appare inevitabilmente destinato ad incrementare i casi di inidoneità fisica allo svolgimento delle mansioni,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo ritengano di valutare se non sia il caso, nell'ambito del regolamento attuativo attraverso un decreto del Presidente della Repubblica da emanare entro il prossimo 30 giugno 2012, previsto per particolari categorie di lavoratori ai quali attualmente si applicano discipline specifiche di accesso alla quiescenza, di ammettere i citati lavoratori ferroviari al processo di graduale innalzamento dei requisiti di pensionamento, fino al conseguimento dei requisiti più favorevoli per il pensionamento di vecchiaia previsti per i lavoratori addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pensanti, di cui alla relativa legislazione citata e alla fruizione dei benefici previsti da detta legislazione indipendentemente dalla gestione pensionistica in ragione della gravosità delle mansioni svolte nel tempo.

(4-07461)

(15 maggio 2012)

RISPOSTA. - Preliminarmente è opportuno ricordare che, in base alla disciplina previgente (art. 165, comma 1, della legge n. 425 del 1958), i requisiti anagrafici di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia per i lavoratori del settore del trasporto ferroviario erano distinti per profili professionali. Più precisamente, tali requisiti erano fissati in 58, 60 o 62 anni di età per il personale "viaggiante e di macchina", ed in 65 o 66 anni di età per il restante personale, mentre il requisito di anzianità di servizio era fissato, a seconda dell'attività svolta, in 25 o 30 anni.

Com'è noto, l'art. 24 del decreto-legge n. 201 del 2011 (cosiddetto salva Italia), nel riformare il sistema pensionistico italiano, ha stabilito che, a decorrere dal 1° gennaio 2012, i requisiti minimi per il conseguimento della pensione di vecchiaia vengano elevati a 66 anni per gli uomini ed a 62 anni per le donne (per queste ultime con graduale incremento fino a 66 anni a decorrere dal 2018).

In particolare, il comma 18, nell'estendere la nuova disciplina ai lavoratori iscritti al fondo speciale delle Ferrovie dello Stato, istituito presso l'Inps ai sensi dell'art. 43 della legge n. 488 del 1999, ha escluso questi ultimi dalle misure di armonizzazione dei requisiti di accesso al sistema pensionistico, previste dal medesimo comma.

Occorre peraltro rilevare che, qualora la prestazione di lavoro venga eseguita in orario notturno, tali lavoratori possono comunque usufruire dei benefici previsti dal decreto legislativo n. 67 del 2011 per gli addetti

alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti a condizione che venga dimostrato un periodo minimo di permanenza lavorativa nell'ambito dell'attività usurante.

Pertanto, alla luce del quadro normativo recentemente modificato, un accoglimento delle istanze sottese all'atto parlamentare, volte ad ammettere i lavoratori in argomento al processo di graduale innalzamento dei requisiti pensionistici, fino ad equiparare tale categoria ai lavoratori addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, non può prescindere da un mirato intervento normativo, di rango primario, per il quale andrebbe reperita la necessaria copertura finanziaria.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali

FORNERO

(14 giugno 2012)

PASSONI, PARDI, BLAZINA, CARLINO, CHITI, DELLA MONICA, FILIPPI Marco, FRANCO Vittoria, GHEDINI, GRANAIOLO, ICHINO, LIVI BACCI, MARCUCCI, NEROZZI, ROILO, TREU. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

il primo firmatario della presente interrogazione ha già presentato in precedenza altri due atti di sindacato ispettivo (3-01633 e 4-04135) sulla situazione riguardante i lavoratori della multinazionale americana Eaton con sede a Massa;

il 15 dicembre 2011 è prevista la scadenza del periodo di mobilità per molti dei lavoratori della multinazionale. È dunque prioritario cercare rapidamente soluzioni condivise, di concerto con le istituzioni, i privati investitori e i lavoratori stessi che possano garantire la tutela di un reddito accettabile per permettere alle famiglie coinvolte una vita dignitosa;

la Regione Toscana intende proseguire un percorso che la vede soggetto attivo per la ricerca di una soluzione. La Regione si è detta favorevole a offrire un sostegno economico ai lavoratori e a confermare il proprio impegno per tutelare lo sviluppo economico e industriale del territorio;

resta tuttora irrisolto il problema della bonifica dell'area Eaton, requisito fondamentale per rilanciare uno sviluppo industriale credibile del sito che, pur essendo di competenza privata, è intrinsecamente connesso alla bonifica complessiva del sito di interesse nazionale di Massa-Carrara a cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare,

si chiede di sapere:

quali azioni il Governo intenda intraprendere per favorire una rapida sottoscrizione dell'accordo di programma per le "aree di crisi industria-

le complessa" della provincia di Massa e Carrara, già oggetto di apposito protocollo d'intesa sottoscritto nell'aprile scorso tra il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Toscana e le istituzioni locali, nonché di apposito decreto direttoriale di approvazione dello stato di crisi complessa avente valore nazionale. L'accordo, una volta sottoscritto, potrà determinare concrete misure volte allo sviluppo dei processi produttivi ed occupazionali locali;

quali siano le azioni, nell'ambito dell'accordo, finalizzate ad approfondire la conoscenza e la promozione (*scouting* ed azioni di *marketing* territoriale per attrazione investimenti) di soggetti imprenditoriali seri ed interessati a un progetto di reindustrializzazione dell'area della Eaton e delle altre aree disponibili, anche grazie alla strumentazione agevolativa dell'accordo;

quali azioni il Ministro in indirizzo intenda intraprendere, in accordo con il Ministero dell'ambiente, per sollecitare la necessaria bonifica dell'area Eaton all'interno del sito di interesse nazionale di Massa Carrara, che altrimenti rischia di diventare un ulteriore ostacolo a ogni progetto di rilancio dell'area.

(4-07660)

(6 giugno 2012)

RISPOSTA. - Il Ministero ha seguito l'evolversi della crisi che ha interessato la società Eaton automotive srl e la relativa attività di reindustrializzazione che si sta promuovendo nell'area di Massa e Carrara.

In tal senso si è aperto un tavolo di confronto con l'obiettivo di consentire la ricerca di una soluzione condivisa e meno traumatica possibile, dal punto di vista sia produttivo che occupazionale per l'azienda.

Gli uffici del Ministero hanno effettuato un'analisi della situazione e delle principali problematiche della zona, anche in coordinamento con i soggetti interessati, istituzionali e sociali, ed hanno concordato di avviare un percorso per il rilancio industriale dell'area di Massa e Carrara, dando così una prima risposta all'attuale situazione di crisi produttiva-occupazionale.

Il percorso attivato consentirà di mettere in azione strumenti per la reindustrializzazione e il consolidamento delle attività produttive.

Al momento la vertenza è seguita a livello locale con un tavolo di confronto presso la Regione Toscana, che sta valutando ipotesi sia di reimpiego dei lavoratori ex Eaton che di rilancio produttivo dell'area.

Il confronto locale e nazionale sta affrontando in particolare le problematiche dell'azienda Eaton, ma anche quelle della Nuovi cantieri Apuania.

Lo scorso aprile 2012 si è tenuto un incontro presso il Ministero, nell'ambito del quale Invitalia e il Ministero si sono riservati di valutare eventuali manifestazioni d'interesse per investimenti in grado di creare occupazione in tale area.

La stessa area relativa al territorio di Massa e Carrara è stata individuata come aerea di crisi, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 99 del 2009, attuando la legge n. 181 del 1989.

Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, per quanto di sua competenza, ha comunicato che in relazione all'unità produttiva di Massa della Eaton, con decreto direttoriale del 13 febbraio 2009 è stato approvato il programma di cassa integrazione straordinaria finalizzato alla cessazione biennale di attività per il periodo dal 15 dicembre 2008 al 14 dicembre 2009 dell'Eaton srl, con sede in Milano, unità produttiva di Massa.

Con il medesimo decreto è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario d'integrazione salariale in favore dei lavoratori dipendenti per un massimo di 340 unità lavorative dell'unità produttiva di Massa per il medesimo periodo.

Con decreto direttoriale del 15 aprile 2010 è stata approvata la proroga del programma di cassa integrazione straordinaria finalizzato alla cessazione di attività, per il periodo dal 15 dicembre 2009 al 14 dicembre 2010.

Con lo stesso è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario d'integrazione salariale in favore dei lavoratori dipendenti per un massimo di 308 unità lavorative dell'unità produttiva di Massa per il medesimo periodo (dal 15 dicembre 2009 al 14 dicembre 2010).

Per completezza d'informazione il Ministero del lavoro rappresenta che con decreto direttoriale del 10 ottobre 2011 è stato approvato il programma di riorganizzazione dell'Eaton, con sede legale in Milano, per l'unità produttiva di Monfalcone per il periodo dal 14 aprile 2011 al 13 aprile 2012.

Con il medesimo decreto è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario d'integrazione salariale in favore dei lavoratori dipendenti per un massimo di 238 unità lavorative dell'unità produttiva di Monfalcone.

Con istanza del giorno 11 maggio 2012, l'azienda ha richiesto la proroga del trattamento per riorganizzazione aziendale per un massimo di 232 unità lavorative dell'unità di Monfalcone per il periodo dal 14 aprile 2012 al 13 aprile 2013.

L'istanza è in fase d'istruttoria.

Il Ministero continuerà a seguire in modo attento l'evoluzione di questa vertenza al fine di affrontare le problematiche emerse, con l'obiettivo di individuare un percorso che consenta di superare l'attuale momento di crisi e per favorirne la soluzione.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(11 giugno 2012)

PEDICA. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

è sempre forte la preoccupazione espressa dalla Assotir, Associazione italiana imprese di trasporto, in merito alle nuove disposizioni introdotte dal codice della strada in relazione al pagamento immediato di sanzioni amministrative;

il nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni, prevede infatti, all'art. 202, per alcune fattispecie di violazioni commesse da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, che questi effettui il pagamento immediatamente nelle mani dell'agente accertatore, sia nei casi di pagamento in misura ridotta sia nei casi di adesione al pagamento di cauzione. In questo ultimo caso dispone, inoltre, in mancanza del versamento della cauzione, il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a 60 giorni;

rilevato che:

è evidente come la disposizione in questione crei apprensione per tutti gli autotrasportatori, obbligati a lavorare avendo sempre una disponibilità di contante che consenta loro di pagare le eventuali pesanti sanzioni previste dalla legge;

la provvista di contante a scopo precauzionale fa degli autisti un possibile bersaglio della criminalità con gravi rischi anche per l'incolumità fisica degli stessi;

come noto, infatti, gli agenti accertatori potenzialmente interessati alla norma non sono dotati, al fine di riscuotere il pagamento immediato delle violazioni commesse, di strumenti sicuri e agevoli, quali per esempio sistemi POS con GPS per il pagamento con *bancomat* e carta di credito;

Assotir ha già potuto raccogliere da parte degli interessati le forti criticità relative alle nuove disposizioni in termini sia di sicurezza personale che di modalità operativa,

si chiede di sapere:

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

se intenda attivarsi al fine di dotare gli agenti preposti alla sicurezza stradale degli strumenti necessari per operare in maniera adeguata rispetto alle nuove esigenze di legge, rendendo così più sicuro e agevole il lavoro degli autotrasportatori.

(4-04994)

(12 aprile 2011)

RISPOSTA. - La previsione dell'obbligo del pagamento immediato da parte dei conducenti dei veicoli pesanti delle sanzioni di alcune gravi violazioni è stata introdotta nel codice della strada dalla legge 29 luglio 2010, n. 120, proprio su istanza di alcune associazioni del mondo dell'auto-transporto.

Lo scopo è quello di salvaguardare le aziende di autotrasporto virtuose e di colpire coloro che violano le regole stradali e si sottraggono alle relative sanzioni omettendo di pagare.

Ciò premesso, il 3 dicembre 2010, su proposta del servizio Polizia stradale, è stata firmata una convenzione tra il Dipartimento della pubblica sicurezza e la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica per finanziare l'acquisizione di 400 *points of sale* (POS) da ufficio e 200 mobili.

Attualmente la Polizia stradale utilizza 400 POS, mentre per i restanti 200 sono in corso le procedure di attivazione che saranno ultimate a breve.

Tali dispositivi consentiranno il pagamento su tutto il territorio nazionale delle violazioni stradali mediante carte di credito, *bancomat* e *postamat*, sia presso gli uffici della Polizia stradale che direttamente su strada nelle mani del personale di pattuglia.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

DE STEFANO

(13 giugno 2012)

PEDICA. - *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* - Premesso che:

villa Adriana a Tivoli fu costruita a partire dal 117 d.C. dall'imperatore Adriano come sua residenza imperiale lontana da Roma, ed è la più

importante e complessa villa rimasta dell'antichità romana, essendo vasta come e più di Pompei (almeno 80 ettari);

dopo essere stata saccheggiata da Totila, villa Adriana conobbe lunghi secoli di oblio, durante i quali divenne "Tivoli Vecchio", ridotta a cava di mattoni e di marmi per la vicina città di Tivoli, importante sede vescovile. Nel Quattrocento Flavio Biondo la identificò nuovamente come la villa dell'imperatore Adriano di cui parlava l'"Historia Augusta", e nello stesso periodo papa Alessandro VI Borgia promosse i primi scavi all'Odeon, durante i quali vennero scoperte le statue di muse sedute, attualmente al museo del Prado di Madrid. La sua fama fu consacrata da papa Pio II Piccolomini, che la visitò e descrisse nei suoi "Commentarii";

a partire dal Cinquecento, villa Adriana divenne oggetto di innumerevoli scavi tutti volti alla scoperta di tesori, soprattutto statue e mosaici, che erano preda ambita dei grandi collezionisti di antichità, dapprima papi e cardinali, ed in seguito nobili romani ed europei, soprattutto inglesi;

entrata nel novero dei monumenti patrimonio dell'umanità dell'Unesco nel 1999, villa Adriana condivide con molti altri celebri siti archeologici il paradosso di essere nota e oggetto di scavi da più di 500 anni, pur rimanendo in gran parte sconosciuta nella sua sostanza;

in data 11 maggio 2012 il giornale "il Fatto Quotidiano" pubblicava un articolo intitolato "Tivoli, pericolo di crollo: Villa Adriana rischia la fine di Pompei", dal quale emerge lo stato di degrado e di abbandono per carenza di fondi in cui la villa è attualmente lasciata;

i turisti (stranieri per la maggior parte, se si escludono le scolaresche), che sono sempre meno a causa del degrado e della mancanza di fondi, vengono accolti da transenne, puntelli, cartelli indicanti il pericolo di crollo, posti a tutela della sicurezza pubblica, nonché da aree inaccessibili oltre le quali si vedono reperti ammassati e vegetazione cresciuta tra i mosaici;

lo stato di degrado è deprimente: la vasca centrale lunga oltre 120 metri e larga 25 davanti all'ingresso nel "Pecile" è recintata con le transenne d'acciaio, per evitare che la gente cada in acqua o calpesti le piantine, le "Piccole terme" sono chiuse e le "Grandi" non sono in buono stato; ogni criptoportico, cunicolo o camminamento sotterraneo di villa Adriana è chiuso al pubblico;

risulta poi che i custodi, dipendenti della Soprintendenza, sono appena una quarantina e divisi per turni: nei giorni feriali sono al massimo 8 per un'area di ben 40 ettari, con evidente rischio per i reperti che potrebbe facilmente essere distrutti o rubati da chiunque;

secondo quanto riferito all'interrogante villa Adriana, proprio a causa del gravissimo degrado in cui versa, sarebbe altresì ad alto rischio di crolli che metterebbero a repentaglio in modo irreparabile l'intera struttura;

ad avviso dell'interrogante è preoccupante che villa Adriana, a Tivoli, dichiarata nel 1999 patrimonio dell'umanità, sia lasciata al degrado, al-

la sporcizia e all'abbandono invece di essere conservata e tutelata come merita ogni bene pubblico di tale rilevanza storica e culturale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti;

se e quali iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, intenda adottare al fine di assicurare la conservazione di villa Adriana e di far fronte alla situazione.

(4-07475)

(16 maggio 2012)

RISPOSTA. - Preme, anzitutto, assicurare che il miglioramento delle attuali criticità di villa Adriana è un obiettivo dell'amministrazione, al fine di garantire la tutela e la conservazione dell'importante patrimonio archeologico.

Nell'anno 2011, infatti, in favore del sito di villa Adriana sono state reperite risorse pari a 4 milioni di euro, per far fronte agli oneri relativi alle attività ordinarie e straordinarie di manutenzione e restauro conservativo del complesso monumentale, da tempo individuati dalla competente Soprintendenza e che, purtroppo, le risorse finanziarie assegnate negli ultimi anni non erano riuscite a coprire.

Dei 4 milioni di euro, 2 saranno utilizzabili a seguito di espletamento della gara di affidamento lavori, di cui sono agli atti della stazione appaltante i relativi progetti.

Pur nella scarsità e saltuarietà dei fondi erogati nell'ultimo decennio, con i quali si sono potuti effettuare solo limitati e puntuali interventi, dettati il più delle volte da esigenze impellenti e contingenti relative alla sicurezza dei percorsi e alla conservazione dei beni archeologici, l'area archeologica di villa Adriana è dignitosamente fruibile e visitabile, e il sito non merita l'accusa di incuria, nel senso di sporcizia e degrado dovuti a mancanza di pulizia e manutenzione dei percorsi di visita, che vengono, invece, tenuti in ordine e con decoro, come hanno confermato i commenti e i complimenti del pubblico e degli ospiti, nonché di personalità del mondo della cultura.

Una certa continuità di fondi annuali per la gestione del verde, tra il 2000 e il 2010, ha permesso, nonostante l'ampiezza del sito, di provvedere alla gestione ordinaria specifica (potature, taglio erba, abbattimenti, eccetera) e di mantenere sotto controllo la vegetazione infestante e la pulizia dei percorsi di visita nonché, al tempo stesso, di curare il patrimonio arboreo storico della villa, che annovera numerosi alberi secolari, secondo una programmazione che ha tenuto conto della stagionalità degli interventi da effet-

tuare e della possibilità di reiterare nel tempo i trattamenti specifici necessari alla sua conservazione.

Nell'ambito di interventi volti ad offrire al visitatore una più adeguata fruizione delle varie parti della villa, anche a seguito di studi scientifici sull'aspetto originario che dovevano presentare edifici e giardini, è stato realizzato un intervento di sistemazione della bordura della grande vasca del Pecile, sostituendo l'ormai diradata siepe, circondata da una recinzione lignea fatiscente, con una nuova siepe di rosmarino nano, che consentirà una migliore visibilità dell'ampio specchio d'acqua, a fronte anche di un più contenuto impegno manutentivo nel tempo. Appare evidente che per realizzare tale intervento, che prevede una serie di operazioni sul terreno per una superficie notevolmente estesa (circa 240 metri), il cantiere ha comportato tempi lunghi, dettati anche dalle condizioni climatiche e dalle esigenze stagionali della piantumazione delle essenze vegetali previste.

L'attivazione di cantieri per affrontare sistemazioni e restauri di parti della villa, come la riqualificazione dell'area della vasca del Pecile, comporta necessariamente la temporanea parziale chiusura di alcune zone.

Le citate transenne di acciaio sono pannelli di Orsogril a maglie molto larghe, alternati a catenelle, installati a temporanea protezione dei visitatori in attesa del raggiungimento di un'altezza adeguata della siepe di rosmarino, scelti in quanto in grado di favorire, comunque, una buona visibilità dello specchio d'acqua.

Per quanto riguarda, poi, la transennatura e la chiusura di altre zone della villa, si deve tenere presente la concomitanza di varie cause, tra cui, ad esempio, le ripetute scosse telluriche dovute agli eventi sismici con epicentro in Umbria (2005) e in Abruzzo (2009), ma anche il recente cambiamento climatico, che da almeno un triennio registra lunghi periodi di ingenti piogge a carattere torrenziale, che compromettono la stabilità dei pendii, producono ristagni duraturi nelle zone pianeggianti e infiltrazioni nelle coperture e nelle murature degli edifici.

A fronte di tale situazione, che mette a rischio anche la pubblica incolumità, la prima forma di prevenzione, in attesa degli interventi mirati con adeguate risorse, viene attuata con la parziale chiusura di alcuni edifici, di cui comunque viene garantita la visibilità esterna e l'affaccio all'interno degli ambienti. Anche la rigidità delle temperature dell'inverno 2011-2012, caratterizzato da forti nevicate e formazione di ghiaccio, ha contribuito a sgretolare le creste dei muri e alcune parti di restauro "moderno" che, in presenza di elevati di considerevole altezza, hanno imposto la scelta di chiusure precauzionali di percorsi per evitare l'eventuale caduta dall'alto di elementi che, pur se di piccole dimensioni, potrebbero avere conseguenze significative per il pubblico e per il personale che opera nel sito.

Un monitoraggio per la verifica dello stato di conservazione delle superfici di copertura di volte e murature, spesso di notevole altezza, comporta la necessità di adeguate risorse economiche, di attrezzature scientifiche specifiche e di personale qualificato.

Per quanto riguarda i fondi per il funzionamento, che comprende la manutenzione degli impianti, la pulizia dei percorsi di visita e dei servizi igienici, si cerca di far fronte alle esigenze principali per una dignitosa fruizione da parte del pubblico, nonostante la cronica carenza di fondi e l'ormai sempre più diffusa inciviltà dei visitatori (rottura di catenelle di metallo, danneggiamento dei servizi igienici e dell'arredo, carte e plastica abbandonate nei prati), che richiede un impegno sempre maggiore.

In merito alla carenza di personale di vigilanza, è ampiamente nota la diminuzione degli organici del personale statale, visto il blocco del *turn over* degli ultimi anni, cui si spera di poter ovviare con assunzioni nel 2013.

Per quanto concerne l'accoglienza dei visitatori e l'offerta culturale, si fa presente che l'espletamento della gara dei servizi aggiuntivi del Polo tiburtino, di cui è in corso l'affidamento a cura della Direzione regionale nell'area archeologica di villa Adriana, a villa d'Este e al santuario di Ercole vincitore, contribuirà a migliorare la fruizione del sito.

L'affluenza e il consenso dei visitatori in occasione delle mostre annuali che la Soprintendenza organizza, così come la risposta positiva alla stagione estiva di spettacoli che si sono succeduti fino all'anno scorso (*festival* internazionale di villa Adriana) testimoniano l'apprezzamento per le iniziative culturali realizzate, rappresentando, altresì, occasione di conoscenza del sito archeologico anche per una fascia di pubblico che ancora non ha avuto modo di visitarlo. La realizzazione delle esposizioni temporanee, su tematiche relative alla villa o all'imperatore Adriano, vede generalmente la partecipazione, oltre a musei del Ministero, anche di numerose importanti istituzioni italiane e straniere, che aderiscono alle singole iniziative con il prestito di prestigiose opere, a testimonianza della qualità dell'impegno che viene speso da tutto il personale della Soprintendenza.

Villa Adriana soffre della carenza di alcuni servizi, di competenza dell'amministrazione locale, proprietaria del suolo della piazza antistante al sito archeologico, dove affaccia anche il centro di accoglienza dell'area.

I collegamenti, rispetto sia a Roma che al centro di Tivoli, sono penalizzanti per i turisti, in particolar modo per quelli non dotati di mezzo proprio e non in comitiva con autobus privati: infatti, i mezzi di linea provenienti da Roma, della linea regionale Cotral, lasciano i passeggeri lungo la via Tiburtina, dalla quale non esiste una navetta di collegamento con l'area archeologica, e quindi devono coprire a piedi un percorso di oltre un chilometro, senza indicazioni e segnaletica sufficiente per raggiungere direttamente il sito. Da Tivoli centro, dove è ubicata la stazione ferroviaria, si ha lo stesso problema: la fermata più vicina è collocata sulla via Tiburtina, con gli stessi inconvenienti; solo una linea urbana estende il servizio fino all'ingresso dell'area archeologica con orari non adeguati alle esigenze dei turisti; manca, infine, una segnaletica adeguata con indicazioni di luogo di fermata, di percorso e di orari.

L'inagibilità dei bagni posti nell'area del centro di accoglienza dei visitatori, di nuova realizzazione, terminati da mesi, è imputabile

all'impossibilità di allaccio alla rete fognaria comunale, realizzata dal Comune da almeno 3 anni ma non ancora in funzione.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

ORNAGHI

(14 giugno 2012)

PETERLINI, FERRANTE, CECCANTI, BRUNO, GARAVAGLIA Mariapia, INCOSTANTE, PERTOLDI, TOMASELLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

la costruzione di impianti per la generazione di energia da fonti rinnovabili viene incentivata in diversi modi; eolico, biogas, idrico e biomasse vengono incentivati tramite il sistema dei certificati verdi;

per il fotovoltaico è stato introdotto invece il cosiddetto terzo conto energia, il quale avrebbe dovuto promuovere la costruzione di impianti fino al 31 dicembre 2013, con un tetto di 8 gigawatt (GW) di impianti installati;

nel 2010 in vista del nuovo conto energia sono stati installati molti impianti e si è arrivati a circa 7 GW di dichiarazioni di fine lavori in riferimento al decreto-legge n. 3 del 2010 (cosiddetto decreto-legge "Alcoa"), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 41 del 2010, che permetteva di finire l'impianto entro il 2010 e connetterlo alla rete entro luglio 2011;

l'evoluzione in questo mercato era eccessiva in base alla potenza installabile effettivamente troppo limitata e sicuramente non opportuna in una visione pluriennale. L'incentivo in ragione dell'irraggiamento in Italia è troppo appetibile per investitori esteri. Altri mercati in Europa al momento non ci sono;

il decreto legislativo n. 28 del 2011 recepisce la direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2009 sulla promozione dell'uso della energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE. Tale decreto ha sospeso il terzo conto energia. La ripercussione per l'industria fotovoltaica è drammatica. Assoluto *stop* di tutte le operazioni di investimento, nessuna vendita di nuovi impianti. Un'industria nata di recente che ha ammortizzato notevolmente la crisi economica degli ultimi tempi è stata gravemente penalizzata da continui nuovi provvedimenti;

è chiaro che in un ambito legislativo che non dà garanzie di continuità (il terzo conto energia che doveva funzionare fino al 2013, è stato rivisto dopo 8 mesi) non può evolversi un'industria italiana orientata a lungo

termine. L'Italia rischia di diventare sempre più area di facile profitto per iniziative estere che hanno sfruttato e sfruttano gli incentivi per poi mutare stabilimento appena i profitti attesi non sono più in linea con il loro *business plan*,

si chiede sapere:

se, data la criticità e grave pericolosità dell'energia nucleare, non si intenda rivedere le priorità e puntare maggiormente sul risparmio energetico, sull'efficienza e sulle fonti rinnovabili;

se non si intenda riattivare il conto energia - oltre che per motivi ecologici - anche per promuovere quell'importante attività economica di imprese di piccole e medie dimensioni che sono state disorientate nei loro calcoli d'investimento;

quali iniziative il Governo intenda intraprendere per promuovere il risparmio energetico (si vedano la Casa clima di Bolzano, incentivi per un migliore isolamento contro l'inquinamento luminoso eccetera), l'efficienza energetica e la promozione delle energie rinnovabili, in particolare del fotovoltaico.

(4-05068)

(19 aprile 2011)

SBARBATI. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

le fonti rinnovabili di energia sono per il Paese una grande opportunità, sia per quanto attiene alla diversificazione delle fonti stesse, che è una garanzia per l'approvvigionamento, che per la protezione ambientale, la ricerca e l'occupazione;

per le bollette dei cittadini italiani si profila il rischio di una vera e propria stangata a causa delle rinnovabili per il sistema degli incentivi che sono tra i più alti del mondo ed hanno un impatto crescente sulla bolletta che dai 2,5 miliardi di euro del 2009 è passato ai 3,4 del 2010 e nel 2011, in assenza di interventi, potrebbe arrivare fino a 5,7 miliardi di euro;

ad appesantire ulteriormente la bolletta dei cittadini italiani, c'è poi il possibile raddoppio dei costi a 1,6 milioni di euro riferibili al *plus* di offerta dei certificati verdi con la possibile crescita esponenziale degli incentivi al fotovoltaico (aumentati da 300 milioni di euro del 2009 a 826 milioni di euro nel 2010), con l'eventualità di triplicarli nel 2011;

se nel Paese tutti gli impianti dichiarati terminati entrassero regolarmente in esercizio entro il 30 giugno 2011, a quella data ci potrebbero essere 180.000 impianti fotovoltaici con potenza installata di 6.500 MW una producibilità di 8 TWh e un costo conseguente per il sistema elettrico vicino ai 3 miliardi di euro su base annua;

se a questi impianti si aggiungessero i 3.000 MW preventivati con il decreto 6 agosto 2010, l'obiettivo nazionale al 2020 per il fotovoltaico verrebbe raggiunto già nel 2013, con ben 7 anni di anticipo ed a costi molto più elevati per il sistema e criticità che concernono sia la saturazione virtuale che quella reale che in alcune zone del Paese, già da oggi, non permette di trasportare tutta la produzione elettrica da rinnovabili messa in rete;

il rapporto 2010 "Who's winning the clear energy race?" presentato il 29 marzo da the Pew charitable trusts, organizzazione indipendente senza scopo di lucro e ong fondata nel 1948, sostiene che l'Italia balzata al quarto posto per gli investimenti in questo settore avrebbe colto, primo Paese al mondo, la *greed parity* del fotovoltaico nelle regioni meridionali, a seguito dei prezzi elevati dell'elettricità e della buona insolazione,

si chiede di sapere:

se, visto il rapporto del the Pew charitable trusts, sia molto più vicina la cessazione del conto energia per il settore fotovoltaico di quanto non era stata prevista;

se il Ministro in indirizzo non intenda varare al più presto il IV conto energia per il fotovoltaico definendo secondo criteri di efficienza, sicurezza e sostenibilità gli incentivi e i relativi oneri di sistema sulla bolletta degli italiani, tenendo conto dei risultati già raggiunti anche per evitare la speculazione.

(4-07659)

(6 giugno 2012)

RISPOSTA.^(*) - Il Governo ha pienamente aderito allo spirito del cosiddetto pacchetto clima-energia "20-20-20" (direttiva 2009/28/CE), nato per creare uno scenario energetico europeo più sostenibile e sicuro, attraverso la riduzione delle emissioni di anidride carbonica, l'aumento del ricorso a energie rinnovabili e la maggior efficienza energetica.

In tal senso si sta lavorando sia sulla pianificazione strategica che sui provvedimenti attuativi. Sul piano strategico, si segnala che la strategia energetica nazionale, che è in fase di approntamento, vede nelle energie rinnovabili e nell'efficienza energetica 2 delle 5 direttrici chiave di sviluppo del settore energetico italiano.

Sul piano attuativo, si stanno finalizzando diversi provvedimenti importanti.

Relativamente al settore elettrico, sono stati varati due schemi di decreti interministeriali, rispettivamente per il fotovoltaico e per le fonti rin-

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

novabili elettriche diverse da fotovoltaico, che sono attualmente al parere della Conferenza unificata e che si prevede di emanare entro 2 settimane.

I decreti rappresentano strumenti necessari per raggiungere gli obiettivi finali secondo criteri di efficienza e sostenibilità degli incentivi, con un approccio basato su due misure essenziali: l'efficienza degli incentivi unitari, che devono offrire un'equilibrata remunerazione degli investimenti ed essere paragonabili a quanto avviene nel resto d'Europa, e l'introduzione di strumenti di controllo dei volumi incentivati.

In particolare, questi: 1) incrementano fino a ulteriori 3 miliardi di euro all'anno gli incentivi a regime (dai 9 attuali a circa 12), con un impegno complessivo nei 20 anni di ulteriori 60 miliardi che si aggiungono agli attuali 170; 2) avvicinano gli incentivi ai livelli europei, pur rimanendo al di sopra, favorendo la competitività (*grid parity*) e l'integrazione nel sistema elettrico delle tecnologie rinnovabili, e stabilizzando l'incidenza degli incentivi sulla bolletta; 3) favoriscono uno spostamento del *mix* verso tecnologie più virtuose, attraverso premi e priorità per tecnologie, con maggiori ricadute sulla filiera economica e sull'innovazione, per benefici di impatto ambientale, per impianti di più piccole dimensioni, e per impianti in autoconsumo, meglio integrati con il mercato elettrico complessivo e con la rete; 4) introducono meccanismi ponendo le basi per uno sviluppo ordinato e sostenibile, attraverso competizione (aste per impianti di dimensione molto grande) e governo dei volumi.

Ciò premesso, per quanto riguarda in particolare il settore fotovoltaico, si conferma che il fortissimo sviluppo di nuovi impianti registrato negli ultimi anni porterà l'Italia a raggiungere gli obiettivi di incremento delle energie rinnovabili elettriche previsti al 2020 con ben 8 anni di anticipo. Il risultato è ovviamente frutto del notevole potenziale tecnico del nostro Paese ma anche di un sistema di incentivi pubblici che, nonostante le riduzioni apportate con il cosiddetto IV conto energia, risulta ancora molto più generoso del resto d'Europa.

Al momento della presentazione dell'interrogazione era in preparazione il IV conto energia (emanato con il decreto ministeriale 5 maggio 2011), con cui il Governo precedente aveva già cercato di apportare una riduzione degli incentivi, in modo coerente alla riduzione del costo della tecnologia, con l'inserimento di strumenti di gestione dei volumi attraverso i registri. Tuttavia, la limitazione del registro solo ai grandi impianti e l'insufficienza della riduzione degli incentivi si sono rivelati poco efficaci nel calmierare l'andamento delle installazioni e, quindi, degli oneri conseguenti.

Lo stesso IV conto energia prevede che, al raggiungimento del livello di spesa pari a 6 miliardi di euro all'anno e prima del raggiungimento dei 7 miliardi di euro all'anno, si emani un nuovo decreto che (ri)disciplini le tariffe incentivanti alla produzione elettrica da fonte fotovoltaica.

Considerato che i 6 miliardi di spesa stanno per essere raggiunti ed in un'ottica di coerenza con l'approccio generale descritto, il nuovo Go-

verno ha già predisposto lo schema di decreto recante il V conto energia, presentato il 6 giugno 2012 in Conferenza unificata.

L'obiettivo del nuovo provvedimento è favorire una crescita virtuosa, basata su un sistema di incentivazione vantaggioso per il Paese e tale da ridurre l'impatto sulle bollette di cittadini e imprese, oltre a programmare uno sviluppo ordinato e sostenibile del settore che, concluso quest'ultimo ciclo di incentivazione, potrà continuare a diffondersi senza altri incentivi.

Attraverso una complessa istruttoria, che ha tenuto conto dei risultati raggiunti, delle ricadute positive nei vari settori economici direttamente interessati dallo sviluppo del fotovoltaico e del volume di attività economiche che gli incentivi del conto energia hanno creato, si è elaborato un regime di incentivazione: 1) incentrato su meccanismi di controllo della spesa, quali i registri, previsti non più solo per i grandi impianti 2) con valori di remunerazione allineati ai livelli europei e adeguati all'andamento dei costi di mercato, calati radicalmente negli ultimi anni 3) che privilegia le applicazioni connesse all'efficienza energetica, l'utilizzo di aree e superfici non altrimenti impiegabili 4) che valorizza adeguatamente l'innovazione tecnologica e le ricadute economiche e ambientali.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(11 giugno 2012)

PORETTI, PERDUCA. - *Ai Ministri per la pubblica amministrazione e la semplificazione e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

l'art. 28 del decreto legislativo n. 165 del 2001 richiede la "laurea" quale titolo di studio che consente la partecipazione ai concorsi per l'accesso alla qualifica dirigenziale;

la laurea *ex art. 28* altro non può che essere il diploma di laurea del precedente ordinamento, essendo questo il titolo che consente la partecipazione al concorso ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni che abbiano svolto, per almeno 5 anni, servizi in posizioni funzionali (per l'accesso alle quali è richiesto specificatamente il diploma di laurea) ed essendo il possesso di tale titolo necessario per accedere ai corsi per il conseguimento dei diplomi di specializzazione e di dottorato di ricerca, considerati ulteriori titoli di partecipazione al concorso per la dirigenza;

il diploma di laurea (DL) è stato equiparato ai fini concorsuali, ai sensi del decreto interministeriale 5 maggio 2004, alla laurea specialistica (LS) del nuovo ordinamento e quindi alla laurea magistrale (LM) che ne ha preso il posto, lauree, queste ultime, che, a loro volta, per effetto della pre-

detta equiparazione, sono divenute titoli riconosciuti per l'accesso alla qualifica dirigenziale;

la laurea triennale di cui al decreto ministeriale n. 509 del 99 non può ritenersi, pertanto, compresa tra i titoli che l'art. 28 richiede per la partecipazione ai concorsi per la dirigenza;

detta laurea, conosciuta come laurea breve, figura nei vari bandi tra i titoli ammessi per la partecipazione ai concorsi riguardanti la dirigenza pur essendo titolo di primo livello e per questo inferiore alla laurea specialistica, di secondo livello, e al diploma di laurea, essendo questo equiparato alla specialistica, mentre alla laurea triennale è equiparato (ai sensi della legge n. 240 del 2010) il semplice diploma universitario che laurea non è,

si chiede di conoscere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere per far cessare la pubblicazione da parte delle varie amministrazioni dei bandi relativi ai posti della dirigenza, nei quali la laurea triennale viene prevista, al pari della laurea specialistica, ovvero magistrale, e del diploma di laurea del precedente ordinamento, tra i titoli ammessi per la partecipazione ai concorsi relativi alla dirigenza;

se ritengano compatibile con il sistema di cui all'art. 28 del decreto legislativo n. 165 del 2001 e al decreto interministeriale 5 maggio 2004, relativo al diploma di laurea del precedente ordinamento e all'equiparazione dello stesso alla laurea specialistica, la circolare dipartimentale n. 4/05 nella quale si ammette che i possessori della laurea triennale possano partecipare ai concorsi per la dirigenza quando nel bando venga richiesto il solo diploma di laurea. E ciò come se fosse possibile la pubblicazione di bandi in cui si richiede, come unico titolo, quello che da oltre 10 anni non è più tale tanto da presupporre, ai fini concorsuali, l'equiparazione alla laurea specialistica, ora magistrale, che attualmente rappresenta il solo titolo con valore legale;

se intendano intervenire perché sia ritirato il bando dell'Agenzia delle dogane per la selezione di 69 dirigenti di seconda fascia, bando nel quale la laurea triennale compare al pari della laurea specialistica e del diploma di laurea (alla stessa equiparato) tra i titoli ammessi per la partecipazione alla selezione;

come possa verificarsi che l'Agenzia delle entrate per la selezione di 175 dirigenti non includa nel bando la laurea breve, a differenza dell'Agenzia delle dogane che invece la considera tra i titoli ammessi.

(4-07430)

(9 maggio 2012)

RISPOSTA. - Con l'atto di sindacato ispettivo si contesta la validità di un recente bando di concorso indetto dall'Agenzia delle dogane, in cui

è prevista la possibilità di accesso alla qualifica di dirigente della seconda fascia anche per coloro che sono in possesso della sola laurea triennale. Ad avviso degli interroganti, infatti, l'articolo 28 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (che detta le norme generali sull'accesso alla qualifica di dirigente nelle amministrazioni pubbliche) consentirebbe l'ammissione a tali concorsi esclusivamente a soggetti in possesso di diploma di laurea del vecchio ordinamento o, in quanto ad esso equiparata, di laurea specialistica o magistrale del nuovo ordinamento.

Il testo del citato articolo 28 sconta il mancato aggiornamento in base alle modifiche intervenute nell'ordinamento universitario a seguito dei decreti ministeriali adottati, nel 1997 e nel 2004, in attuazione della legge 15 maggio 1997, n. 127: pertanto, in esso continuano a comparire indifferentemente le espressioni "laurea" e "diploma di laurea".

In merito agli elementi caratterizzanti la riforma dell'ordinamento didattico universitario (introdotta dal decreto 3 novembre 1999, n. 509, del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, sostituito dal decreto 22 ottobre 2004, n. 270, del Ministro dell'istruzione, università e ricerca), è opportuno specificare che esso è attualmente improntato al conseguimento di titoli di studio di maggiore o minore specializzazione a seconda del percorso di studi lungo (laurea magistrale - LM) o breve (laurea - L) che si intenda perseguire. Ne consegue che nel medesimo corso di laurea lo studente può scegliere il diverso grado di specializzazione ponendo fine agli studi anche solo dopo un triennio (L) e conseguendo comunque un titolo di laurea preordinato all'inserimento nel mondo del lavoro ed all'esercizio delle correlate attività professionali regolamentate: oppure accedere ad un ulteriore biennio di specializzazione (LM) per il conseguimento di un titolo maggiormente qualificato, con una formazione di livello avanzato per l'esercizio di attività di elevata qualificazione e professionalità.

Il decreto ministeriale del 3 maggio 2004 ha poi affermato all'articolo 1, in maniera inequivoca, l'equiparazione dei diplomi di laurea (DL) alle nuove classi delle lauree specialistiche o magistrali (LM) come titolo valido per l'accesso ai pubblici concorsi.

Pertanto, nelle procedure di concorso in cui viene richiesto come requisito specifico per l'accesso la laurea specialistica deve considerarsi ammesso il diploma di laurea e non la laurea triennale: laddove è invece richiesto solo il diploma di laurea (DL) possono essere ammessi anche i soggetti in possesso della laurea di primo livello (L).

A tal riguardo, si segnala che il Dipartimento della funzione pubblica, con parere n. 42 del 16 giugno 2008, si è già espresso in relazione alla possibilità di inserire nei bandi di concorso tra i requisiti necessari ai fini dell'ammissione alla selezione per l'accesso alle qualifiche dirigenziali, anche il possesso della laurea triennale (L).

In tale sede, è stato chiarito che il citato articolo 28 "è stato nel tempo più volte modificato senza che sia stata adeguatamente considerata la necessità di un più rigoroso coordinamento della previsione stessa con il

nuovo ordinamento universitario. Occorre precisare, infatti, che il testo risente di una formulazione che in parte è fondata sul regime ordinamentale anteriore alla riforma universitaria, dove non vi era distinzione tra laurea e diploma di laurea (vedi comma 2, dell'art. 28). In parte, invece, è stato adeguato all'attuale contesto normativo contemplando una diversa valenza dei vari titoli di studio".

La necessità di dare un'interpretazione coerente alla disposizione ha indotto il Dipartimento della funzione pubblica "a ritenere che non si debba fare all'interno del comma [2] un distinguo tra laurea e diploma di laurea ritenendo che la terminologia ambivalente sia conseguenza di un mancato aggiornamento del testo e che, pertanto, il riferimento al diploma di laurea non vada inteso come volto a richiamare un titolo di studio diverso dalla laurea. Per cogliere, comunque, la ratio del legislatore ed individuare correttamente il titolo di studio minimo richiesto per l'accesso (laurea triennale piuttosto che diploma di laurea e quindi laurea specialistica o magistrale) è necessario richiamare il comma 3 dello stesso articolo 28 dove, invece, la terminologia utilizzata è stata adeguata al nuovo ordinamento universitario. Il comma 3, infatti, prevede che al corso- concorso selettivo di formazione possano essere ammessi soggetti muniti di laurea nonché di uno dei seguenti titoli: laurea specialistica, diploma di specializzazione, ecc."

Tanto premesso, il riferimento nel comma 3 del citato articolo 28 alla laurea specialistica lascia ritenere che laddove il legislatore ha voluto richiedere esplicitamente tale tipologia di laurea lo abbia espressamente previsto. Negli altri casi è da ritenere che il requisito minimo possa essere la laurea, tanto del vecchio ordinamento quanto del nuovo e che, pertanto, come tale vada inteso anche il riferimento a diploma di laurea.

Detto ciò, occorre considerare che l'articolo 28 può essere inteso come norma che fissa i requisiti minimi di accesso alla dirigenza. Rimane nella discrezionalità dell'amministrazione, tenuto conto della maggiore specializzazione sottesa alla laurea magistrale rispetto a quella triennale, e tenuto conto che quest'ultima è prevalentemente finalizzata ad essere spesa per l'inclusione nel mondo del lavoro, valutare il requisito di accesso più adatto per il reclutamento delle proprie professionalità in ragione delle proprie esigenze funzionali. Rimane cioè nella facoltà delle amministrazioni, prima dell'avvio delle procedure selettive, operare una scelta discrezionale volta a decidere il titolo di studio da richiedere come requisito di accesso alla dirigenza. Tale valutazione dovrà tener conto del livello di specializzazione del personale che si vuole assumere, ma soprattutto sarà finalizzata al miglior perseguimento dell'interesse pubblico facendo emergere, già in una fase anteriore allo svolgimento della procedura concorsuale, criteri diretti a realizzare un reclutamento fondato sul merito: ciò a garanzia di una migliore selezione della classe dirigenziale che, com'è noto, riveste un ruolo fondamentale nel determinare il buon andamento dell'attività amministrativa.

Nel richiamato bando emanato il 29 ottobre 2010, l'Agenzia delle entrate ha effettuato, per l'appunto, una valutazione di questo tipo e, in considerazione del livello di preparazione di base necessario per svolgere gli in-

carichi messi a concorso, ha richiesto il possesso della laurea vecchio ordinamento o di quella specialistica. Tuttavia, sulla base delle considerazioni precedentemente svolte, la diversa scelta effettuata dall'Agenzia delle dogane è altrettanto compatibile con il dettato normativo.

Si segnala, per completezza, che nei termini di cui sopra si è espresso anche il Tar del Lazio con sentenza n. 10729 del 3 novembre 2009, secondo cui «in aderenza al parere del Dipartimento della Funzione Pubblica n. 42 del 2008, l'accesso alla qualifica di dirigente è stato nel tempo più volte modificato "senza che sia stata adeguatamente considerata la necessità di un più rigoroso coordinamento della previsione stessa con il nuovo ordinamento universitario". In particolare, "è evidente che il comma 2 dell'art. 28 è caratterizzato da una formulazione chiaramente ispirata al precedente ordinamento universitario", mentre il comma 3 distingue il titolo di laurea da quello relativo alla laurea specialistica. Ciò detto, è doveroso pervenire alla conclusione che "laddove il legislatore ha voluto richiedere esplicitamente la laurea specialistica, lo abbia espressamente previsto", con la conseguenza che l'espressione riportata nell'art. 28, comma 2, deve essere correttamente riferita solo alla laurea, "tanto del vecchio ordinamento, quanto del nuovo e che, pertanto, come tale vada inteso anche il riferimento al diploma di laurea".

Questa interpretazione è stata, peraltro, confermata con la sentenza n. 1983 del 2011 in cui lo stesso Tar del Lazio ha ribadito come "in linea con quanto già affermato in giurisprudenza, la previsione di un determinato tipo di laurea quale requisito di ammissione ad una procedura concorsuale per posti dirigenziali costituisce espressione di discrezionalità amministrativa, implicitamente ammessa dallo stesso art. 28 del d. lgs. n. 165 del 2001, il quale - limitandosi a prescrivere il diploma di laurea quale titolo di studio per l'accesso alla qualifica dirigenziale e, dunque, non specificando nulla in ordine alla concreta individuazione di quest'ultimo - lascia alla singola amministrazione il compito di procedere alla concreta individuazione del tipo di laurea ritenuto necessario (cfr., tra le altre, TAR Lazio, Roma, Sez. III, 16 gennaio 2008, n. 263; TAR Campania, Napoli, Sez. V, 18 dicembre 2002, n. 8122)".

Il Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione

PATRONI GRIFFI

(14 giugno 2012)

SPADONI URBANI, MAGISTRELLI, AMATI, ASCIUTTI, BENEDETTI VALENTINI, CASOLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

è certamente giusto riconoscere a Trenitalia, e nella fattispecie alla Divisione passeggeri nazionale/internazionale, di poter attuare in piena autonomia una politica di risanamento dei propri bilanci, compiendo i tagli necessari laddove ci siano servizi non completamente remunerativi;

nelle valutazioni di Trenitalia devono essere altrettanto giustamente considerati, nel rapporto costi/benefici, anche i costi sociali per i numerosi pendolari che gravitano su Roma ed adoperano gli Eurostar per i propri spostamenti di lavoro o di altra natura;

considerato che:

l'Umbria e le Marche, escluse dall'alta velocità, sono state già oggetto di numerosi tagli da parte di Trenitalia che ha eliminato biglietterie, stazioni e fermate a dismisura di Eurostar, treni che sono al di fuori del contratto di servizio regionale;

sembra si stiano prospettando ulteriori diminuzioni di servizi Eurostar, effettuati da Trenitalia sulle tratte che collegano Ancona con Perugia e Roma, e contestualmente sembra ancora che si stiano per realizzare riclassificazioni di servizi da Eurostar ad InterCity, al punto che entrambe dette Regioni rischiano di diventare un territorio privo di Eurostar, benché già molto penalizzato da un trasporto ferroviario estremamente ridotto,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero la notizia secondo cui l'Umbria e gran parte delle Marche sarebbero escluse di fatto dalla mobilità internazionale;

in caso di risposta affermativa, se, alla luce dell'esiguità del servizio ferroviario veloce in Umbria e nelle Marche, il Ministro in indirizzo non intenda intervenire nei confronti di Trenitalia, affinché eviti ulteriori diminuzioni di servizi e tagli di fermate degli Eurostar ove non c'è accesso all'alta velocità;

se non intenda, inoltre, far considerare a Trenitalia che l'operazione non solo escluderebbe l'Umbria e le Marche dalla mobilità europea con gravi danni per l'economia dell'intera collettività regionale economica e sociale, ma significherebbe anche che centinaia di pendolari non avrebbero più la possibilità di raggiungere Roma nei tempi attuali con grave disagio economici e personali per la difficoltà di conciliare i tempi di lavoro e la vita di famiglia.

(4-06619)

(18 gennaio 2012)

RISPOSTA. - Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 26 gennaio 2012.

Come è noto, nell'ambito del trasporto ferroviario, il "servizio universale", teso a garantire il diritto alla mobilità, comprende quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di servizio pubblico, in quanto presentano un conto economico negativo.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari di media e lunga percorrenza dell'Umbria da e per Roma, la programmazione in vigore sino al 10 dicembre 2011 prevedeva: una coppia di Eurostar Roma-Perugia e viceversa, inserita nel citato Contratto di servizio pubblico e, quindi, oggetto di corrispettivo statale; 3 coppie di Eurostar Roma-Ancona e viceversa e una coppia di Eurostar Roma-Ravenna e viceversa, effettuate in regime di mercato e, quindi, a rischio di impresa.

Le 3 coppie di Eurostar Roma-Ancona e viceversa presentavano ormai da tempo un rapporto costi/ricavi negativo (a causa delle basse frequentazioni), con perdite rilevanti che gravavano interamente sul bilancio di Trenitalia, divenute insostenibili per l'azienda.

Pertanto, per consentirne il mantenimento, con l'orario in vigore dal dicembre 2011, due coppie sono state trasformate in Intercity, con un'apprezzabile diminuzione dei prezzi, e inserite nel Contratto di servizio con lo Stato, ovvero tra i treni per i quali è previsto un corrispettivo pubblico.

Analoga trasformazione è stata attuata per la coppia di Eurostar Roma-Perugia e viceversa, già in passato inserita nel Contratto di servizio pubblico.

Al riguardo, si evidenzia che la trasformazione degli Eurostar in Intercity non ha comportato sostanziali variazioni dei tempi di percorrenza, mentre sono state aggiunte le fermate di Spoleto e Fossato di Vico-Gubbio (su quelli da e per Ancona), fortemente richieste dal territorio.

La terza coppia tra Roma e Ancona, poiché risultava quella con le minori frequentazioni e le maggiori perdite (circa 2 milioni di euro all'anno), non trovando capienza nelle risorse statali disponibili, è stata soppressa.

Nessuna variazione è stata, invece, adottata per la coppia di Eurostar Roma-Ravenna e viceversa.

Inoltre, per quanto riguarda la mobilità internazionale, si evidenzia che il servizio Eurostar di Trenitalia, essendo programmato esclusivamente sulla rete nazionale, non assicura collegamenti internazionali.

Si comunica, infine, che per venire incontro alle specifiche esigenze dell'utenza pendolare, la Regione Umbria ha introdotto, dal 6 febbraio 2012, due nuovi treni regionali veloci tra Roma e Perugia: il primo con partenza da Perugia alle ore 15,50 e arrivo a Roma alle 18,25 e il secondo in partenza da Roma alle ore 18,52 e con arrivo a Perugia alle 21,27.

Quest'ultimo treno, in particolare, corrisponde all'esigenza espressa dai pendolari di poter disporre di un collegamento di rientro da Roma intorno alle ore 19.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

PASSERA

(14 giugno 2012)

SPADONI URBANI. - *Ai Ministri della giustizia e dell'interno.*

- Premesso che:

la trasmissione "Gli intoccabili", nella puntata andata in onda l'8 febbraio 2012, si è occupata dello spaccio di eroina, fumata e non più solo iniettata, a Perugia, città che, in rapporto alla popolazione residente, detiene il *record* italiano di morti per *overdose*;

l'inchiesta ha esaminato la "capitale dell'eroina", cioè Perugia, la quale, per responsabilità non note, sarebbe divenuta il luogo nel quale domina lo spaccio di tale droga pesante;

l'inchiesta ha messo in evidenza le presunte regole dello spaccio, le nuove modalità di consumo, le operazioni degli agenti antidroga, le testimonianze degli spacciatori, dei consumatori, degli operatori sanitari, degli uomini della questura;

nel complesso è stato evidenziato un sistema di affari noto a molti, che arricchirebbe non solo i piccoli e i grandi trafficanti e che è difficile da scardinare;

premessi, inoltre, che la città di Perugia è stata presentata ingiustamente come una città connivente con lo spaccio di droga per meri interessi economici;

considerato che la cosiddetta acropoli ovvero il centro della città, è chiusa al traffico;

l'interrogante chiede di sapere se e quali misure i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, intendano adottare per potenziare gli organici delle Forze dell'ordine, la videosorveglianza e ogni altro utile strumento volto a prevenire e contrastare il fenomeno dello spaccio di droga che deturpa l'immagine di una città che, proprio per le sue tradizioni storiche e civili, è considerata, insieme ad Assisi, la capitale europea della cultura per il 2019.

(4-06932)

(23 febbraio 2012)

RISPOSTA. - Si rappresenta che le attività di contrasto poste in essere dalle Forze di polizia e gli elementi di percezione e conoscenza dei fenomeni in possesso degli operatori del sociale inducono a ritenere la città di Perugia una piazza di riferimento importante del mercato della droga nell'Italia centrale.

L'attività di spaccio viene svolta da *pusher* per lo più stranieri e non si esclude possa essere collegata con più ampie reti di narcotraffico.

Ciò, oltre a favorire la diffusione delle sostanze illecite, determina una facile reperibilità delle droghe e l'abbassamento dei loro prezzi, consentendo al mercato di adattarsi prontamente alle istanze dei consumatori e di offrire loro un ampio ventaglio di prodotti a prezzi favorevoli.

Lo spaccio della droga si concentra principalmente nel centro storico perugino e nei quartieri ad esso contigui, dove è più presente la comunità degli studenti universitari (ben 30.000 nelle due Università).

Si tratta di una localizzazione anomala e del tutto peculiare poiché in altri centri è maggiormente frammentata, interessando prevalentemente quartieri periferici; essa, inoltre, comporta riflessi negativi sulla percezione del fenomeno, amplificandolo.

Il consistente flusso di droga diretto al capoluogo umbro viene alimentato da numerosi canali, che fanno capo a soggetti di diverse nazionalità.

Le risultanze investigative evidenziano che i sodalizi di matrice tunisina hanno di recente conseguito una posizione di predominio rispetto ai gruppi già attivi provenienti dall'area balcanica, in particolare dall'Albania, da altri Paesi nordafricani e dalla Nigeria.

La maggior parte dei tunisini dediti allo spaccio a Perugia proviene dalla città di Tunisi ed è qui richiamata da altri connazionali, già attivi nel fiorente mercato e spesso ben inseriti nel contesto sociale.

Nel corso della prima metà del 2011, inoltre, il territorio è stato interessato dall'emergenza umanitaria derivante dalla crisi nei Paesi del nord Africa, con l'arrivo di un considerevole numero di cittadini tunisini, clandestini o muniti di permesso di soggiorno per motivi umanitari, rilasciati anche in altre province italiane.

La diffusione del consumo di droghe a Perugia ha comportato un incremento dei decessi per *overdose* e di episodi di microcriminalità, che destano particolare allarme sociale, contribuendo ad aumentare il senso di insicurezza nella cittadinanza.

In tale contesto, le Forze di polizia, la magistratura, la Prefettura e le istituzioni locali non abbassano la guardia e mantengono alto e costante l'impegno.

A fronte di un incremento della delittuosità, associato all'accresciuta presenza di cittadini extracomunitari dediti al traffico ed allo spaccio al minuto di droga, è proporzionalmente aumentata anche l'attività repressiva delle Forze di polizia. In particolare, nel 2011 sono state arrestate, per attività legate allo spaccio di stupefacenti, 248 persone (con un aumento del 13 per cento rispetto al 2010) e già 49 nell'anno in corso (con un aumento del 19 per cento rispetto al 2011).

Anche i quantitativi di eroina sequestrati hanno registrato, nel corso del 2012, un incremento rispetto al biennio precedente (3,647 chili nel 2010, 4,532 chili nel 2011, con un aumento del 24,27 per cento, e 2,298 chili ad aprile 2012).

Sono state condotte complessivamente 224 operazioni antidroga nel 2009, 167 nel 2010, 174 nel 2011 e 39 da gennaio ad aprile 2012.

Si ricordano le più importanti che hanno interessato l'area di Perugia:

l'operazione "Enrico IV", iniziata nel febbraio 2010 dalle squadre mobili delle Questure di Roma e Perugia nei confronti di un'organizzazione criminale dedita al traffico internazionale di sostanze stupefacenti e conclusa nel maggio 2011 con il sequestro di 2,3 chili di cocaina e l'arresto di tre persone;

l'operazione "Arcobaleno 2007", stralcio dell'operazione "Sweet baby" condotta dal Nucleo polizia tributaria della Guardia di finanza di Perugia nei confronti di soggetti nordafricani dediti al traffico di sostanze stupefacenti nel capoluogo umbro, e conclusa nel novembre 2009 con il deferimento all'autorità giudiziaria di 25 persone, di cui 21 in stato d'arresto, e il sequestro di 48 chili di hashish e 659 autovetture;

l'operazione "Fentanest", iniziata nel giugno 2009 dai carabinieri Nas di Perugia e rivolta al contrasto dello spaccio di stupefacenti e farmaci inseriti nelle tabelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990. L'attività trae origine dall'arresto di un medico ospedaliero per spaccio di sostanze stupefacenti, in particolare hashish e fiale di Fentatest. Nel corso dell'indagine sono state deferite all'autorità giudiziaria 17 persone, di cui una in stato di arresto, e sono stati sequestrati 350 grammi di hashish ed altre sostanze, nonché due confezioni di farmaci ospedalieri.

Nella consapevolezza, poi, della necessità di associare alle specifiche attività antidroga anche un'efficace azione di contrasto all'immigrazione clandestina, nel corso del 2011 la Questura perugina ha provveduto ad allontanare 219 clandestini irregolari, in gran parte tunisini, di cui 145 solo negli ultimi 4 mesi dell'anno. Dall'inizio del 2012, sono stati espulsi 163 stranieri irregolari; tra questi, 35 (in prevalenza albanesi) con accompagnamento alla frontiera, e 54 (soprattutto tunisini) presso i Cie.

Un apposito protocollo operativo riguarda, inoltre, l'allontanamento dal territorio nazionale degli stranieri degli istituti di pena di Perugia e Spoleto.

Già da qualche mese sono in atto servizi straordinari di controllo dei luoghi di aggregazione della popolazione clandestina in città e degli appartamenti sovraffollati, nonché verifiche e bonifiche degli stabili abbandonati.

Ancora, in attuazione degli orientamenti emersi in seno al Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica - immediatamente convocato ogni volta che episodi di cronaca abbiano consigliato di acquisirne le valutazioni - si è resa più visibile ed attenta la presenza degli operatori di polizia nei luoghi critici della città, impiegando in modo coordinato anche agenti della Polizia municipale e di quella provinciale. Ciò con il duplice obiettivo di contrastare meglio e scoraggiare lo spaccio della droga e la criminalità diffusa che ad esso si intreccia nonché di incrementare la percezione di sicurezza dei cittadini.

Nell'ottica del dialogo e del coordinamento tra Prefettura e Comune di Perugia, rientra anche il "patto per Perugia sicura", rinnovato il 14 gennaio 2011, alla presenza del Ministro *pro tempore*, dal Prefetto, dal Sindaco del capoluogo e dai Presidenti della Regione e della Provincia.

L'accordo ha inteso perfezionare lo sviluppo di sinergie tra tutti i soggetti coinvolti prevedendo, tra l'altro, attività di monitoraggio e pattugliamento coordinato tra Forze di polizia statali e locali nelle zone nevralgiche e più sensibili della città, nonché la predisposizione di specifici progetti in materia di sicurezza urbana integrata su aree di intervento ritenute prioritarie.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione degli obiettivi del "patto", si segnala che il Comune di Perugia ha presentato due progetti nell'ambito del bando regionale "Progetti volti a migliorare la sicurezza dei cittadini", finanziato dalla legge regionale 14 ottobre 2008. Entrambi sono stati co-finanziati dalla Regione per un importo complessivo di 121.897,15 euro, cui vanno ad aggiungersi ulteriori 45.000 euro destinati al secondo stralcio di uno dei progetti denominato "Perugia SICura".

Nel marzo 2012 si è svolto in Prefettura un vertice interforze. L'incontro ha testimoniato la vicinanza e l'attenzione del Governo ai problemi del territorio ed è stato, anche, l'occasione per sottolineare l'efficacia del lavoro di coordinamento e di sinergia tra l'autorità giudiziaria e quella di pubblica sicurezza e tra le autorità centrali e quelle locali, ai fini del contrasto ai fenomeni di criminalità.

Nel corso della riunione è stato deciso l'invio temporaneo di reparti di rinforzo della Polizia di Stato e dell'Arma dei Carabinieri per il potenziamento del sistema di controllo del territorio attraverso la disposizione di ulteriori servizi di pattugliamento, nella fascia oraria 20.00-02.00, in aggiunta a quelli già previsti nel relativo piano coordinato.

I risultati finora conseguiti hanno avuto il consenso della cittadinanza e degli stessi ambienti istituzionali.

Non può, tuttavia, non rilevarsi che le risorse umane a disposizione della Polizia di Stato nella provincia sono sottodimensionate rispetto alle previsioni organiche.

Relativamente ai mezzi, attualmente la Questura di Perugia dispone di 17 vetture per il controllo del territorio, 38 vetture con i colori di serie, di cui 3 in giudiziale custodia, 16 vetture in colore di istituto per servizi ordinari.

È prevista, altresì, la prossima assegnazione alla Questura di un'auto con i colori di istituto, per i servizi ordinari.

Con le prossime distribuzioni di “volanti”, pianificate tra la fine del 2012 e l'inizio dell'anno successivo, si provvederà a ripianare la carenza di autovetture per il controllo del territorio e a sostituire, ove necessario, quelle con maggior carico chilometrico.

Per le autovetture con i colori di serie, invece, stante l'attuale soprannumero, non è stato previsto alcun potenziamento per l'anno in corso, salvo che vengano avviate al fuori uso una cospicua aliquota di auto in dotazione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

DE STEFANO

(8 giugno 2012)