

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 al 11 settembre 2013)

INDICE

BITONCI: sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (4-00510) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti)Pag. 111	(4-00244) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti)	123
BITONCI ed altri: sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (4-00674) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti) 112	FASANO: sul ripristino della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro (Potenza) (4-00263) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti)	127
CARDIELLO: sulla stazione ferroviaria di Eboli (Salerno) (4-00080) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti) 118	MATURANI: sul mancato riconoscimento della cittadinanza italiana ad una persona con disabilità (4-00623) (risp. MANZIONE, sottosegretario di Stato per l'interno)	129
sulla crisi del gruppo Alcatel-Lucent, con particolare riguardo al sito di Battipaglia (Salerno) (4-00140) (risp. DE VINCENTI, sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico) 120	MUNERATO: sulla sicurezza della circolazione sulla strada statale 434 Transpollesana (4-00548) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti)	132
CASSON: sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (4-00483) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti) 113	PAGLIARI: sul blocco dei finanziamenti per l'autoimpiego da parte di Invitalia (4-00258) (risp. DE VINCENTI, sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico)	134
CASSON, PUPPATO: sul transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (4-00311) (risp. LUPI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti) 114	PINOTTI, Maurizio ROSSI: sulle prospettive industriali del gruppo Selex ES (4-00054) (risp. DE VINCENTI, sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico)	136
CROSIO, CANDIANI: sulla realizzazione del collegamento ferroviario Arcisate-Stabio	RUSSO: sulle violazioni dei diritti dei minori palestinesi compiute in Cisgiordania e a	

Gaza (4-00575) (risp. PISTELLI, <i>vice ministro degli affari esteri</i>)	139	SCILIPOTI ed altri: sul servizio di trasporto marittimo veloce nello stretto di Messina (4-00141) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	144
SCILIPOTI: sul progetto di demolizione del tratto autostradale tra Scilla e Villa San Giovanni (Reggio Calabria) (4-00150) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	141		

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

ogni giorno la città di Venezia vede transitare nel canale della Giudecca e quindi nei pressi di piazza San Marco grandi navi da crociera;

il recente disastro avvenuto sulle coste dell'isola del Giglio ha riportato all'attenzione la problematica del transito delle grandi navi da crociera in prossimità di luoghi sensibili dal punto di vista ambientale, e si è reso urgente preservare il delicato ecosistema della città e della laguna di Venezia dal traffico crocieristico di grande stazza, tanto che è stato emesso, in data 2 marzo 2012, un decreto interministeriale che, per la laguna di Venezia, vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza;

il divieto viene disapplicato in quanto si è ancora in attesa della soluzione alternativa che lo stesso decreto demanda all'autorità marittima competente;

in questi ultimi mesi sono cresciute tanto l'attenzione e la preoccupazione dei veneziani che si sono moltiplicate le manifestazioni e le contestazioni, sia delle organizzazioni economiche di categoria che delle associazioni e dei gruppi sociali maggiormente sensibili alla tutela e alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna, al fine di sensibilizzare l'opinione pubblica su questo importante problema,

si chiede di sapere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare al fine di attuare la disposizione del marzo 2012;

quali strumenti intendano porre in essere per garantire procedure trasparenti nella scelta delle alternative all'accesso delle grandi navi alla laguna veneziana.

(4-00510)

(8 luglio 2013)

BITONCI, BELLOT, BISINELLA, MUNERATO, STEFANI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

la sciagura navale occorsa un anno fa al largo delle coste dell'isola del Giglio ha portato all'attenzione, anche mediatica, la questione relativa al transito delle grandi navi da crociera nelle vicinanze dei luoghi sensibili dal punto di vista ambientale, storico ed architettonico;

da anni, per finalità turistiche, nel canale della Giudecca e quindi nei pressi di piazza San Marco, a Venezia, transitano quotidianamente imbarcazioni da crociera di grandi dimensioni;

è diventato quanto mai prioritario salvaguardare il delicato ecosistema della città e della laguna di Venezia dal traffico crocieristico di grande stazza, e a tal fine, il 2 marzo 2012, è stato emanato un decreto interministeriale che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza in tutta la laguna;

sono numerosi i casi di inosservanza del provvedimento, da ultimo il transito della grande nave da crociera "Carnival Sunshine", delle Carnival Cruise Lines, (oltre 102.000 tonnellate di stazza, lunga 272 metri, larga 35 e alta 62) che, come evidenziato da quotidiani locali e nazionali, ha attraversato il canale a ridosso di piazza San Marco e riva Sette martiri a pochi metri dalla riva stessa, stringendo per di più pericolosamente un vaporetto dell'Actv, come riferito da numerosi testimoni, e con potenziali rischi ai danni per a stessa Venezia e mettendo a rischio l'incolumità dei passeggeri dell'imbarcazione, tanto che il Codacons presenterà un esposto alla Procura della Repubblica di Venezia sul fatto accaduto;

in questi ultimi mesi è notevolmente cresciuta l'attenzione e la preoccupazione degli abitanti di Venezia, i quali hanno moltiplicato le manifestazioni e le contestazioni contro questo pericoloso fenomeno, supportati anche da organizzazioni economiche di categoria ed associazioni sensibili alla tutela e alla salvaguardia di Venezia e della sua laguna,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno adottare le necessarie iniziative di competenza, di concerto con l'Autorità portuale di Venezia, per dare piena applicazione della disposizione governativa che vieta il passaggio delle grandi navi nel bacino di San Marco;

se, al fine di tutelare i livelli occupazionali del personale che lavora direttamente od indirettamente con queste imbarcazioni, non si reputi necessario adottare i doverosi provvedimenti al fine di garantire procedure tra-

sparenti nella scelta delle alternative all'accesso delle grandi navi alla laguna veneziana.

(4-00674)

(30 luglio 2013)

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

il tema del passaggio delle grandi navi crociera a Venezia ha assunto valenza nazionale ed internazionale ed il transito in prossimità di luoghi sensibili quali sono la laguna e la città di Venezia fa apparire ormai evidente per tutti l'irrinunciabile obiettivo di allontanarle da tali luoghi per i danni che esso causa e per i suoi potenziali rischi;

la natura di tale preoccupazione è già stata argomentata dal firmatario del presente atto di sindacato ispettivo con un'interrogazione (4-00311) presentata il 5 giugno 2013;

nella panoramica delle tragedie avvenute e dei potenziali incidenti, va considerato l'ultimo episodio avvenuto al largo di Chioggia di un blocco della nave passeggeri Zenith di 47.000 tonnellate per un incendio a bordo;

l'amministrazione comunale di Venezia si è già espressa con l'adozione del proprio piano di assetto territoriale (PAT) per l'allontanamento dalla laguna delle grandi navi crociera considerate incompatibili con l'ambiente lagunare ed attraverso le proprie commissioni consiliari di competenza sta svolgendo una serie di audizioni in ordine all'esame e comparazione delle ipotesi progettuali alternative all'attuale rotta di transito delle navi crociera in laguna, in merito a 3 diverse soluzioni illustrate, rispettivamente, dal Presidente dell'Autorità portuale Paolo Costa (che prevede il mantenimento del *terminal* crocieristico nell'attuale sede della Marittima tracciando il percorso in laguna attraverso la bocca di porto di Malamocco e la costruzione di un nuovo canale scavato in mezzo alla laguna), da Cesare De Piccoli (autore della proposta di un nuovo *terminal* crociere di Venezia collocato all'interno della bocca di Lido in prossimità del molo nord evitando l'entrata in laguna delle grandi navi passeggeri) e dal sindaco Giorgio Orsoni (che ha preannunciato la presentazione di una propria proposta che prevede l'allestimento di un nuovo *terminal* crocieristico a Marghera tracciando il percorso in laguna attraverso la bocca di Malamocco ed i canali esistenti);

tutte e 3 le ipotesi non prevedono il transito delle grandi navi crociera attraverso il bacino S. Marco ed il canale della Giudecca, così come

indicato all'art. 2 del decreto interministeriale (dei Ministri *pro tempore* Clini e Passera) del 2 marzo 2012, seppur la proposta dell'Autorità portuale appaia fin d'ora poco rispettosa dell'equilibrio ambientale e idrogeologico della laguna, come segnalato nell'interrogazione citata;

nel frattempo si apprende con soddisfazione che si svolgerà a Roma il 25 luglio una riunione con i Ministri competenti per affrontare la questione, la quale verosimilmente non potrà non tenere conto delle proposte elencate,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo ritengano opportuno visionare le 3 proposte progettuali indicate in premessa;

se ritengano che, nell'intraprendere le analisi e gli *iter* procedurali di confronto tra le diverse proposte, particolare attenzione sia riservata alle normative in materia ambientale per la realizzazione di opere di interesse pubblico di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 (codice dell'ambiente) con gli aggiornamenti del decreto legislativo n. 128 del 2010 (procedure di valutazione di impatto ambientale, valutazione ambientale strategica, valutazione di incidenza ambientale e autorizzazione integrata ambientale), nonché alla legislazione speciale per Venezia e la sua laguna, per cui qualsiasi intervento che si assuma come soluzione al problema delle grandi navi crociera deve tener nella debita considerazione il riequilibrio idrogeologico della laguna, l'arresto e l'inversione del processo di degrado del bacino lagunare e l'eliminazione delle cause che lo hanno provocato.

(4-00483)

(3 luglio 2013)

CASSON, PUPPATO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

dopo la tragedia della grande nave crociera "Costa concordia" all'isola del Giglio è stato emesso in data 2 marzo 2012 un decreto interministeriale (dei Ministri *pro tempore* dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Clini, e delle infrastrutture e dei trasporti Passera) che, per la laguna di Venezia, vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di S. Marco e nel canale della Giudecca;

tale divieto non viene applicato in attesa della soluzione alternativa che lo stesso decreto demanda all'autorità marittima con il risultato che a

tutt'oggi il traffico delle grandi navi crociera di oltre 130.000 tonnellate di stazza (oltre 300 metri di lunghezza, 40 metri di larghezza, 60 metri di altezza) non solo continua, ma sta addirittura aumentando;

come se non fosse stata sufficiente la tragedia dell'isola del Giglio si è purtroppo assistito di recente ad un'altra strage nel porto di Genova che dimostra ancora una volta che, pur in presenza di condizioni ottimali, il tragico evento è sempre possibile, per cui si ripropone drammaticamente l'urgenza di una soluzione per l'allontanamento definitivo delle grandi navi da crociera dal delicatissimo ecosistema della laguna, peraltro tutelata dalla legislazione speciale per Venezia, e dal tessuto urbano della città di Venezia;

a tutt'oggi non risulta che sia stata assunta alcuna iniziativa operativa nonostante la forte preoccupazione dell'opinione pubblica veneziana, nazionale ed internazionale, espressa in numerose manifestazioni ed in una petizione popolare di oltre 12.500 firme raccolte dal comitato "no Grandi navi", unitamente alle specifiche prese di posizione del Comune di Venezia avvenute attraverso norme urbanistiche recentemente approvate, come il piano di assetto del territorio;

la proposta avanzata dall'Autorità portuale di Venezia di scavare un nuovo canale (S. Angelo-Contorta) in mezzo alla laguna, lungo 5 chilometri, largo 100 metri e profondo 12 metri, avrebbe conseguenze gravissime per l'equilibrio idrodinamico e per gli aspetti morfologici del territorio;

appare improprio l'attivismo dimostrato finora dal magistrato per le acque di Venezia esclusivamente a favore dell'ipotesi dello scavo del canale S. Angelo-Contorta, ipotesi che potrebbe invece comportare conseguenze anche erariali di notevole rilievo;

la proposta dello scavo del canale per di più sta sollevando un'ondata di proteste da parte dell'opinione pubblica, con una mobilitazione di massa, e vede il pronunciamento contrario dei Comuni di Venezia e di Mira e della Provincia di Venezia;

se si vogliono mantenere le attività di crociera a Venezia, la soluzione da adottare non può che essere individuata su terminali dedicati fuori dalla laguna, e a questo fine possono venire utilizzati i 100 milioni di euro già stanziati per la salvaguardia di Venezia dal Cipe nel 2012 per un porto *off-shore* ancora in fase di definizione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti descritti;

quali iniziative intendano assumere per attuare quanto previsto dal decreto interministeriale del 2 marzo 2012, con quali tempi di esecuzione e impegni finanziari;

in quali modi intendano garantire procedure trasparenti e che le decisioni siano prese dopo un confronto tra soluzioni progettuali differenti fra loro e la consultazione di tutti i soggetti interessati, così come prevedono le norme in materia ambientale per la realizzazione di opere di interesse pubblico di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 (cosiddetto codice dell'ambiente), con gli aggiornamenti del decreto legislativo n. 128 del 2010 concernente le procedure di valutazione di impatto ambientale, valutazione ambientale strategica, valutazione di incidenza ed autorizzazione integrata ambientale.

(4-00311)

(5 giugno 2013)

RISPOSTA.^(*) - Si risponde congiuntamente alle interrogazioni 4-00311, 4-00483, 4-00510 e 4-00674.

La questione dell'entrata delle "grandi navi" nel porto di Venezia è stata prontamente affrontata dal Governo non appena essa è stata posta in tutti i suoi aspetti all'attenzione dell'Esecutivo.

Al riguardo, in linea con quanto già riferito nel corso di recenti sedute di sindacato ispettivo presso la Camera dei deputati, si informa che al fine di consentire un ampio ed esauriente dibattito con tutte le componenti interessate, è stato attivato, in data 14 giugno 2013, un tavolo tecnico presso la sede del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la partecipazione dello stesso Ministro, del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nonché del Presidente della Regione Veneto, del sindaco di Venezia, del Presidente dell'Autorità portuale e del rappresentante del magistrato alle acque di Venezia.

Già nel corso dell'incontro si è provveduto a delineare con decisione un percorso che tenesse debitamente conto della delicatezza e dell'urgenza di valutare la problematica nel rispetto dei vari interessi coinvolti, ad iniziare, naturalmente, da quelli della sicurezza della navigazione e della tutela dell'ambiente marino. Inoltre è stata fissata una serie di punti, tra i quali, in particolare: eliminare il transito delle grandi navi lungo la rotta che percorre il canale della Giudecca (al riguardo è già stata programmata una graduale eliminazione dei transiti di talune tipologie di navi); garantire

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

le condizioni di sicurezza lungo la rotta che, nel frattempo, sono assicurate dall'autorità marittima grazie anche all'opera dei servizi tecnico-nautici; calendarizzare una nuova riunione per il 25 luglio per esaminare le proposte avanzate, al fine di pervenire, entro un termine ragionevolmente breve, alla piena applicazione del decreto interministeriale Passera-Clini del 2 marzo 2012, che vieta il transito delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca.

Nel corso dell'incontro del 25 luglio sono state illustrate e passate in rassegna le varie proposte pervenute al Ministero delle infrastrutture per l'individuazione di percorsi alternativi al passaggio nel canale della Giudecca-bacino San Marco.

In tale sede si è preso atto che, al momento, solo la proposta dell'Autorità portuale di Venezia, descritta in dettaglio più avanti, costituisce uno studio progettuale completo ed esaustivo, che affronta in maniera compiuta i vari aspetti rilevanti della questione. Le altre proposte, poste solo di recente all'attenzione delle amministrazioni centrali, seppure sostanzialmente valide, richiedono necessariamente un'analisi più approfondita dei vari profili sicurezza, gestione del traffico e relative interferenze con altre tipologie di traffico. Le proposte al momento sul tavolo sono riassumibili come segue.

Proposta dell'Autorità portuale (alla quale anche la Regione guarda con interesse): offrire un percorso alternativo ottimale alle navi da crociera facendole entrare in laguna da Malamocco con un breve tragitto sul canale dei Petroli (per non intasarlo e per non pregiudicare il traffico commerciale già presente nell'area) e con una deviazione sul canale Contorta, che andrà dragato per accrescere i fondali, per raggiungere infine la stazione marittima. Al riguardo andrebbero naturalmente analizzati alcuni aspetti legati ai materiali di scavo, con particolare riferimento alla composizione dei fanghi, per realizzare correttamente gli interventi di ricostruzione morfologica della laguna nell'area interessata.

Proposta del Comune: attestare le grandi navi a Porto Marghera, abbandonando la rotta che attualmente le porta alla stazione marittima. L'ipotesi, data come immediatamente realizzabile, potrebbe presentare alcune criticità connesse alla sosta in banchina di grandi navi passeggeri in un'area interessata dal transito e dalla sosta di unità navali che trasportano merci pericolose, oltre a dover essere valutata in termini di rispetto della normativa internazionale ed europea in materia di *security* portuale.

Proposta cosiddetta De Piccoli: realizzazione di un nuovo *terminal* crocieristico a punta Sabbioni. Questo studio presenterebbe criticità in relazione a *safety* e *security* portuale (restringimento della bocca di porto, trasferimento dei passeggeri, con impatto sulla navigazione lagunare e sul moto ondoso).

Due ulteriori proposte, la prima, cosiddetta ipotesi Vianello, conosciuta solo tramite articoli di stampa, e la seconda, denominata “ipotesi ing. Salmini”, presentata di recente ed in buona sostanza simile alla precedente, sembrano presentare caratteristiche nautiche non idonee, oltre ad interferenze con l’area industriale e difficile compatibilità con la sicurezza e con l’impatto sul traffico commerciale.

Proposta Zanetti (presentata solo in data 19 luglio) si riproporrebbe di mantenere l’accesso attuale delle grandi navi dalla bocca di Lido, ma deviandole con lo scavo di un canale retrostante rispetto a quello della Giudecca, che permetta, quindi, alle stesse di passare attraverso un canale parallelo, anziché compiere l’attuale percorso. L’ipotesi può presentare aspetti di interesse, ma necessita di opportuni approfondimenti dal punto di vista idrodinamico ed ambientale.

In esito alle valutazioni emerse nel corso della riunione è stato deciso un percorso ancora più puntuale e certo per addivenire all’applicazione del decreto Passera-Clini in tempi ragionevolmente brevi. In tal senso il tavolo ha deciso di demandare al magistrato alle acque e all’Autorità portuale di Venezia il compito di effettuare una disamina tecnica più approfondita delle varie proposte relative a percorsi alternativi al transito in laguna delle unità navali, disamina da completare improrogabilmente entro la metà del mese di settembre 2013.

Nel mese di ottobre sarà poi convocato il “comitatone”, in modo da coinvolgere tutta la realtà territoriale di Venezia e poter pervenire entro la fine dello stesso mese alle determinazioni definitive del Governo sulla soluzione che consentirà di estromettere le grandi navi da crociera dal bacino di San Marco alla luce degli approfondimenti tecnici.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

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

all’interrogante risulta che la stazione ferroviaria di Eboli (Salerno) versa in condizioni di abbandono e degrado;

essa è stata più volte oggetto di segnalazioni e reclami dei cittadini e viaggiatori per la mancanza di tabelle informative elettroniche dell’arrivo

dei convogli ferroviari e per l'assenza di una macchina automatica emettitrice di biglietti;

è stata data risposta risolutiva alle problematiche in oggetto, in data 31 ottobre 2011 da parte di Rete ferroviaria italiana (RFI-Protocollo Reclamo 111018P574- Email n. #5635#415719- UA 31/10/2011 RFI-DCE-DTS-/A0011/P/2011/000537) e successivamente in data 3 febbraio 2012 da parte di Trenitalia (Trenitalia Protocollo Reclamo 12011482J2 - Email n. #436532#595888);

ad oggi non risultano essere posti in esecuzione e messa in opera i lavori necessari;

la situazione è diventata insostenibile per i cittadini e i pendolari, soprattutto nelle ore serali;

manca la sicurezza della struttura, vista l'assenza di un sistema di videosorveglianza;

premessi, inoltre, che la gestione della stazione ferroviaria di Eboli è affidata a RFI - gruppo Ferrovie dello Stato italiane;

considerato che il territorio di Eboli, con circa 40.000 abitanti, non può permettersi di rimanere indifferente all'attenzione della direzione regionale Campania del gruppo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei problemi in essere e quali iniziative di competenza intenda promuovere al fine di risolverli prontamente.

(4-00080)

(16 aprile 2013)

RISPOSTA. - La società Rete ferroviaria italiana (Rfi) ha fatto presente che secondo la classificazione delle stazioni ferroviarie (platinum, gold, silver, bronze) la stazione di Eboli rientra nella categoria silver: impianti medio-piccoli, pertanto, è una delle stazioni impresenziate.

La gestione della stazione dal 2007 è ritornata a Rfi essendo stato rescisso il contratto di comodato con il Comune di Eboli per il mancato rispetto degli obblighi contrattuali, quali pulizia, manutenzione, tutela.

Nella stazione è presente un bar che offre anche il servizio di vendita di biglietti per il trasporto regionale (Unicocampania).

Il servizio di pulizia della stazione prevede un intervento giornaliero e due interventi di pulizia radicale nel corso dell'anno.

Rfi ha comunicato che per le correnti attività di pulizia e per le attività manutentive e di decoro (un intervento al mese) spende in media circa 20.000 euro all'anno; peraltro, la medesima Rfi ha fatto presente che nel mese di febbraio 2013 sono stati eseguiti alcuni interventi di piccola manutenzione: eliminazione di graffiti presenti sul fabbricato viaggiatori, sistemazione delle doghe, controsoffittatura dell'atrio FV e prese elettriche, realizzazione di bacheche per avvisi al pubblico, rimozione della vegetazione spontanea e smaltimento dei rifiuti, sistemazione di alcuni pozzetti e griglie nonché dotazione di un portarifiuti tripartito.

Sono stati già programmati e verranno eseguiti entro il corrente anno altri interventi di manutenzione come il ripristino della segnaletica per posto auto per persone diversamente abili, l'eliminazione di ulteriori graffiti, la tinteggiatura dell'atrio.

Rfi, inoltre, per contrastare il fenomeno della presenza continua in stazione di persone senza fissa dimora che arrecavano danni alle strutture, ha provveduto alla chiusura del fabbricato Viaggiatori nelle ore notturne in assenza del servizio ferroviario.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

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

l'Alcatel-Lucent è una multinazionale *leader* nella telefonia fissa e mobile, nelle reti IP ed ottiche e nella fornitura di applicazioni e servizi dell'*information and communication technology* (ICT). In particolare, il Centro di ricerca e sviluppo (R&S) di Battipaglia (Salerno) rappresenta uno dei pochi centri di eccellenza ICT rimasto al Sud e costituisce da più di 30 anni un riferimento tecnologico e un qualificante sbocco occupazionale per le università della Campania, in un territorio con abnormi tassi di disoccupazione intellettuale;

centinaia di neolaureati sono stati assunti nel corso degli anni e molti hanno poi trovato altre occupazioni nell'industria, grazie all'esperienza maturata. Il Centro R&S ha collaborato con le università locali con tesi e *stage* e nell'orientamento dei corsi di laurea (assieme ad Assindustria) verso

le reali necessità del mondo del lavoro, a servizio quindi anche delle imprese del territorio;

tra le varie attività, il Centro partecipa a vari progetti di ricerca italiani e internazionali, nei quali ha sviluppato un insieme di soluzioni innovative di messaggistica (sperimentate in diversi Paesi europei) per la gestione delle emergenze e per applicazioni "smart city" (città digitali), a vantaggio della sicurezza e della qualità della vita dei cittadini. Più in generale, il Centro ha competenze in vari campi delle tecnologie digitali e su soluzioni utilizzate in tutto il mondo (come ad esempio quelle per il controllo del territorio tramite la gestione integrata di videosorveglianza e allarmistica, e quelle per la gestione innovativa di contenuti multimediali), che possono essere di grande utilità per lo sviluppo delle applicazioni dell'Agenda digitale in Italia. Svolge quindi un ruolo strategico per lo sviluppo del settore dell'ICT in Campania e nell'intero Paese;

nel mese di luglio 2012 Alcatel-Lucent ha firmato presso il Ministero dello sviluppo economico un accordo in cui chiedeva in Italia la cassa integrazione guadagni straordinaria per 245 lavoratori. Per il sito di Battipaglia l'azienda si era impegnata ad adoperarsi per mantenere gli attuali livelli occupazionali, con l'obiettivo di implementare attività di sviluppo e servizi di *core business*;

uno dei 3 gruppi di Battipaglia ("optics") è stato completamente chiuso causando lo spostando delle attività e di alcuni ricercatori nel sito di Vimercate in Lombardia, nonché la cassa integrazione straordinaria per tutti i restanti ricercatori;

tenuto conto che il 19 aprile 2013, l'azienda ha annunciato presso il Ministero la decisione di vendere o chiudere un altro gruppo di Battipaglia (MCS, con 29 ricercatori). Il Centro di Battipaglia verrebbe quindi smantellato un gruppo alla volta, facendo perdere le competenze acquisite nella sua attività trentennale, ed arrecando l'ennesimo danno ad un territorio già disastrato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di adottare opportune iniziative volte a: difendere questo presidio tecnologico e trovare una soluzione alla vertenza occupazionale, come ad esempio l'attivazione di un contratto di sviluppo per il Centro R&S, al quale la Regione Campania si è dichiarata pronta a collaborare; impedire all'azienda di chiudere, o vendere, anche il gruppo MCS, e di promuovere la ricollocazione al più presto dei dipendenti in cassa integrazione guadagni straordinaria su altre attività da svolgere a Battipaglia, nel rispetto dell'accordo sancito presso il Ministero nel luglio 2012 e di quello della precedente vertenza che portò nel 2010 alla cessione dello stabilimento produttivo; prevedere la collaborazione tra le pubbliche amministrazioni, le Università locali con il Centro R&S nei progetti per l'Agenda digitale e per le *smart city*, ove possibile uti-

lizzando i rimanenti fondi europei per la ricerca e innovazione del programma 2007-2013, nell'interesse comune di creare nuove attività per salvaguardare il patrimonio di competenze presente sul territorio, e al tempo stesso di fare leva su tali competenze per sviluppare servizi innovativi per i cittadini e per migliorare l'efficienza delle pubbliche amministrazioni.

(4-00140)

(7 maggio 2013)

RISPOSTA. - La situazione di Alcatel-Lucent, multinazionale *leader* nella telefonia fissa e mobile, a seguito di una serie di decisioni aziendali che hanno modificato la strategia del gruppo relativamente ai modelli di *business*, sta evolvendo molto rapidamente.

Ciò si riflette fortemente sull'insieme dei siti italiani che svolgono sia attività di ricerca che attività produttiva in senso stretto.

Il Governo segue con molta attenzione l'evolversi della situazione che interessa i siti italiani di Alcatel-Lucent. Già nello scorso anno, e precisamente nel gennaio 2012, l'azienda aveva dichiarato un esubero di circa 400 lavoratori annunciando l'intenzione di spostare l'attività svolta nei siti italiani nel Nord America. In quell'occasione era stato attivato un tavolo di crisi presso il Ministero.

Gli impegni assunti da Alcatel verso gli impianti italiani nell'accordo sottoscritto nel giugno 2012, che prevedeva un sostanziale rovesciamento della strategia annunciata nel mese di gennaio 2012 con importanti nuovi investimenti nel settore della ricerca e dello sviluppo, sono stati del tutto disattesi.

Il nuovo piano di rilancio (*shift plan*), i cui contorni, peraltro, non appaiono ancora del tutto chiari, presentato nel mese di giugno 2013 dal nuovo CEO Michel Combes, prevede di fatto una riduzione delle attività di ricerca e sviluppo in Italia.

Si era, di conseguenza, programmato un incontro il 15 luglio fra l'amministratore delegato di Alcatel-Lucent e il Ministro, che non si è svolto in quanto l'azienda ha chiesto più tempo per poter mettere a punto l'annunciato piano di rilancio e, pertanto, ha avanzato la richiesta di posticipare l'incontro alla fine del mese di settembre 2013.

Il Governo ha preso atto con favore dell'intenzione dell'azienda di predisporre il nuovo piano di rilancio e ha cercato di anticipare almeno alla metà del mese di settembre l'incontro previsto, assicurando l'intenzione di

esaminare con attenzione la situazione degli stabilimenti italiani, al fine di evitare innanzitutto la dispersione delle elevate competenze professionali e di tutelare adeguatamente gli attuali livelli occupazionali. Al riguardo, si concorda che le misure in materia di Agenda digitale contenute, da ultimo, nel decreto-legge n. 69 del 2013, in corso di approvazione al Senato, potranno rappresentare una preziosa occasione per affrontare anche la tematica relativa alle prospettive industriali degli stabilimenti italiani di Alcatel-Lucent.

Resta, pertanto, l'impegno da parte del Ministero a seguire con attenzione gli ulteriori sviluppi della vicenda, anche alla luce degli esiti dell'incontro che si svolgerà a settembre con il CEO di Alcatel-Lucent.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(3 settembre 2013)

CROSIO, CANDIANI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

l'opera ferroviaria Arcisate-Stabio, la cui realizzazione è stata annunciata nel 2009, nasce con lo scopo di collegare l'esistente Varese-Arcisate-Porto Ceresio, attraverso la stazione di Stabio, in territorio svizzero, con Mendrisio e quindi la linea Lugano-Como. Il progetto prevedeva che il tratto italiano da costruire avesse una lunghezza di 8,420 chilometri con un costo di 220 milioni di euro per servire un territorio di circa 600.000 abitanti;

i lavori nel tratto italiano, totalmente a carico di Rfi, dovevano concludersi nel 2013, mentre in questi giorni si apprende che l'azienda appaltatrice Ics grandi lavori ha presentato al tribunale di Roma la richiesta di rescissione del contratto a causa delle difficoltà di stoccaggio degli inerti per la quantità di arsenico rilevata nel terreno;

l'intenzione di chiudere il cantiere alla fine del mese di maggio sta provocando ovviamente gravi preoccupazioni fra i 40 operai e i 10 dipendenti del settore amministrativo a cui si aggiungono altre 200 lavoratori di aziende correlate al cantiere, per i quali sono già previsti licenziamenti;

questo improvviso annuncio esaspera il disagio per i cittadini che, privati attualmente del trasporto ferroviario esistente, subiscono quotidianamente le difficoltà di mobilità dovute al cantiere e hanno vissuto per il

momento solo gli aspetti negativi, soprattutto ambientali, del cantiere senza riuscire a godere dei vantaggi della nuova opera;

la linea è un'opera strategica per garantire un ruolo decisivo all'aeroporto di Malpensa, collegandolo con Varese e Lugano e facendo crescere le opportunità dei collegamenti internazionali con lo scalo, particolarmente importanti soprattutto in previsione dell'evento Expo 2015;

la realizzazione della linea consentirebbe di collegare Varese con il Canton Ticino e con Como, ma anche di collegare le direttrici di traffico del Sempione (Losanna, Ginevra e Berna) e del Gottardo (Bellinzona e Lugano) con interscambio nella stazione di Gallarate. Con la realizzazione del nuovo traforo del Gottardo questa linea porterebbe più velocemente nel cuore dell'Europa e consentirebbe di dare nuovo impulso al turismo del territorio lombardo e di tutto il Nord Italia, alleggerendo il traffico su gomma, ormai congestionato, dirottandolo verso un più sostenibile trasporto su rotaia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione e quali azioni intenda mettere in atto al fine di scongiurare l'interruzione definitiva dei lavori dell'importante opera ferroviaria Arcisate-Stabio, che avrebbe delle gravissime ripercussioni sul piano occupazionale, sul traffico, e quindi sull'inquinamento ambientale, e sull'economia generale del territorio.

(4-00244)

(23 maggio 2013)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione concernente la realizzazione del progetto del nuovo collegamento ferroviario Arcisate Stabio si forniscono i seguenti elementi di risposta.

In merito al rispetto del cronoprogramma, il gruppo Ferrovie dello Stato, interessato al riguardo, ha comunicato che dopo la consegna dei lavori avvenuta a luglio 2010 si sono registrati dei ritardi riconducibili all'impossibilità di movimentare i materiali di scavo per via del superamento della concentrazione di arsenico nelle terre.

In proposito, non va dimenticato che l'opera, pur rientrando fra quelle strategiche di legge obiettivo, è sottoposta a VIA regionale, per cui la soluzione delle questioni ambientali emerse dopo la consegna dei lavori rimane di esclusiva competenza della Regione Lombardia.

A fronte di tali criticità l'appaltatore ha acceso un contenzioso con la stazione appaltante che si è concluso con accordo bonario del 9 ottobre 2012.

È stato poi avviato il percorso approvativo gestito dagli enti locali per ottenere l'autorizzazione al conferimento delle terre in esubero (variante urbanistica area Rainer nel comune di Arcisate quale sito di deposito definitivo).

Nel periodo immediatamente successivo alla definizione dell'accordo bonario e fino al mese di dicembre 2012 sono state effettuate le lavorazioni di scavo in galleria e nelle trincee all'aperto unitamente a numerose ispezioni effettuate da parte delle autorità, senza rilievi di sorta.

Come precisato da Rfi, in seguito a segnalazioni giornalistiche avvenute nel mese di dicembre 2012, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA), Dipartimento di Varese ha emesso una richiesta di chiarimenti in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo proveniente dalla galleria Bevera, alla gestione delle acque reflue, alla gestione dell'impianto di lavaggio betoniere e alle caratteristiche dell'impianto di betonaggio. L'ARPA ha inoltre richiesto che, in pendenza del riscontro ai chiarimenti richiesti, venissero sospese le attività di trasporto e deposito del materiale dalla galleria Bevera.

In data 6 febbraio 2013 la Regione, sulla base della nota redatta da ARPA, evidenziava che i materiali di scavi effettuati in galleria erano da ritenersi rifiuti e conseguentemente da assoggettare alla gestione secondo tale regime normativo (a meno di passaggio alla nuova normativa presentando il piano di utilizzo delle terre).

Sempre nel mese di febbraio il Comune di Arcisate ha emanato la delibera che incamerava (tra le altre prescrizioni) una disposizione da parte della Provincia di Varese che prevedeva un supplemento di indagini al fine di definire la presenza di arsenico nel suolo dell'area. In merito, sulla base di un apposito studio di Italferr, ARPA aveva dichiarato, già nell'ottobre 2011, che l'arsenico contenuto nei terreni fosse di origine naturale e attribuibile alla specifica geologia dei luoghi.

L'appaltatore, pur rifiutandosi di elaborare le integrazioni progettuali, ha condotto le indagini rilevando anche la (debole) presenza di idrocarburi; in tempi pressoché immediati la Provincia ha emanato una nota nella quale dichiarava l'area «sito potenzialmente inquinato».

La Regione Lombardia ha proposto anche l'utilizzo della cosiddetta cava Femar come eventuale deposito definitivo dei materiali in esubero ma l'adozione di tale soluzione necessita di un apposito *iter* autorizzativo, purtroppo non immediato.

Per individuare una soluzione condivisa, nell'ultimo periodo sono intercorse riunioni tra Regione, ARPA, Rfi-Italferr e altri enti nel corso delle quali si è discusso su due ipotesi di conferimento delle terre in esubero area Rainer (come previsto da piano di gestione delle terre e rocce da scavo PGTR) e cava Femar (nuova ipotesi per cui bisogna presentare un nuovo progetto e su cui è necessario anche il coinvolgimento della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici). Al termine degli incontri, l'Assessore regionale ha istituito e convocato un apposito tavolo di concertazione istituzionale (compresi i sindacati) con Rfi e l'appaltatore.

Il primo incontro si è svolto in data 11 giugno 2013. In tale occasione è stato stabilito che la Regione Lombardia dovrà impiegare circa 3 mesi per individuare la soluzione definitiva sul tema delle terre e rocce da scavo; nel frattempo l'appaltatore dovrà lavorare negli ambiti che non prevedono scavi per mantenere l'obiettivo della Regione dell'attivazione entro Expo 2015. Inoltre, l'Assessore ha ipotizzato la sottoscrizione di un protocollo di intesa e/o accordo quadro (una volta trovata la soluzione alle terre e rocce da scavo) unitamente all'introduzione di un apposito collegio di vigilanza ed ha chiesto all'appaltatore di restare in cantiere verificando le lavorazioni proposte da Rfi per 3 mesi. Infine, ARPA ha disposto l'istituzione di una "task force" volta a riverificare tutta la procedura sin qui seguita per lo stoccaggio delle terre, la quale sarà composta da esperti (un chimico, un idrogeologo e un funzionario di ARPA), il cui compito specifico è quello di indagare ancora una volta sulla cessione di arsenico dalle terre alle acque di falda e sull'individuazione di un sito compatibile (all'interno o all'esterno della valle della Bevera) i caso di rilascio. I lavori della *task force* dovrebbero durare circa un mese.

Da ultimo, Rfi ha comunicato che in attesa dell'individuazione, di competenza, come detto, della Regione Lombardia, del sito di conferimento delle terre in esubero, non è comunque possibile effettuare le lavorazioni sul percorso critico (scavo gallerie e trincee).

Al riguardo, si evidenzia che il Ministero, sia pure tramite la struttura tecnica di missione deputata al monitoraggio delle infrastrutture strategiche, non ha alcun potere di intervento, tale da poter accelerare il superamento delle problematiche ambientali riscontrate in corso d'opera e consentire l'effettiva (e totale) ripresa dei lavori. In ogni caso, si assicura che gli uffici ministeriali competenti sono disponibili a valutare ed istruire nel più breve tempo possibile eventuali varianti al progetto approvato che dovessero rendersi necessarie all'esito degli studi ambientali della Regione Lombardia, così da sottoporle all'approvazione del Cipe senza indugio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

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

il servizio ferroviario lungo la linea Sicignano degli Alburni (Salerno)-Lagonegro (Potenza), lunga poco più di 78 chilometri, fu sospeso nel marzo del 1987 con l'introduzione di autoservizi sostitutivi su gomma;

la zona interessata è quella del vallo di Diano, con un bacino di utenza superiore a 100.000 abitanti e di enorme rilevanza turistica per le bellezze storico-paesaggistiche, dove sono presenti patrimoni Unesco come il parco del Cilento e vallo di Diano, e la certosa di San Lorenzo di Padula, nonché le grotte dell'Angelo a Pertosa e il battistero paleocristiano di S. Giovanni in fonte;

l'articolo 1 della legge 29 dicembre 2003, n. 376, recante "Finanziamento di interventi per opere pubbliche", autorizzava, per la realizzazione degli interventi finalizzati al ripristino della tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro, la spesa di 5.000.000 euro per ciascuno degli anni 2003-2005;

negli anni sono nate associazioni e da ultimo un comitato per la riattivazione della linea ferroviaria e il ripristino delle stazioni presenti lungo la tratta, i quali, insieme ai rappresentanti dei Comuni interessati, chiedono la riattivazione della linea, che è sempre più un'esigenza per la comunità in considerazione del pendolarismo, del turismo e dello sviluppo economico;

considerato che, a quanto risulta all'interrogante, nell'aprile 2013, presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti, si è svolto un incontro tra una delegazione *pro* ferrovia e l'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato, e a giorni dovrebbe essere consegnato un nuovo studio di fattibilità aggiornato e improntato al minimo costo, al fine di ripristinare la tratta ferroviaria Sicignano-Lagonegro,

si chiede di sapere quale sia l'effettiva situazione della linea ferroviaria Sicignano-Lagonegro, e se il Ministro in indirizzo non ritenga di adottare opportune iniziative di competenza volte a disporre la riapertura del tratto sospeso ormai dal 1987, come chiedono da anni i cittadini, le associazioni e gli enti locali coinvolti.

(4-00263)

(28 maggio 2013)

RISPOSTA. - Come è noto, nel marzo 1987, in occasione dell'interruzione all'esercizio della linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, effettuata per consentire la realizzazione degli interventi di elettrificazione e di adeguamento della sagoma di libero transito, fu contemporaneamente interrotto il servizio ferroviario anche sulla linea diramata Sicignano degli Alburni-Lagonegro, con introduzione di autoservizi sostitutivi su gomma.

All'atto del ripristino dell'esercizio ferroviario sull'asse principale Battipaglia-Potenza, come riferisce la società Ferrovie dello Stato, non fu possibile riaprire all'esercizio la linea in questione, poiché mancavano i necessari livelli di sicurezza sulla stabilità e protezione della sede: in particolare erano presenti evidenti fenomeni di dissesto in alcune gallerie.

Nel 1999, a seguito di specifica richiesta dell'allora Ministero dei trasporti e della navigazione, Ferrovie dello Stato elaborava uno studio volto ad individuare gli interventi necessari per il ripristino della linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, al fine di quantificarne l'onere economico e le conseguenze che ne sarebbero scaturite sul piano finanziario per la stessa società Ferrovie dello Stato. Lo studio evidenziava diverse criticità, tra le quali un modesto volume di traffico acquisibile dalla modalità ferroviaria, la necessità di un servizio integrato treno e autobus per collegare alle stazioni i diversi centri abitati non situati in prossimità della linea ferroviaria, nonché risultati economico-finanziari fortemente negativi.

In tale quadro, Rete ferroviaria italiana (Rfi), già nel 2002, provvedeva a comunicare all'Assessore per i trasporti e viabilità della Regione Campania lo scarso interesse per la riattivazione dell'esercizio ferroviario sulla linea.

Successivamente, come correttamente evidenziato, l'articolo 1, comma 1, lettera *b*), della legge n. 376 del 2003 autorizzava, per il ripristino della tratta, la spesa di 5 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005 (complessivi 15 milioni di euro).

Nel maggio 2005 Rfi, nel ravvisare l'insufficienza delle risorse per la completa realizzazione degli interventi, evidenziava la necessità di valutare più compiutamente il costo dell'intervento. Al riguardo, la Provincia di Salerno, con delibera n. 869 del 10 ottobre 2005, provvedeva ad approvare il programma di investimenti triennale 2006-2008, con un impegno di 25 milioni di euro per il ripristino della tratta Sicignano-Lagonegro. Inoltre, la Provincia, in data 20 dicembre 2005, nel riaffermare il proprio interesse alla realizzazione del collegamento ferroviario, si impegnava a produrre, entro il febbraio 2006, uno studio di fattibilità per definire i costi di ripristino e di gestione della tratta.

Sempre nel dicembre 2005, il Ministero e Rfi hanno siglato un accordo procedimentale volto ad evitare i termini di perenzione del contributo

statale di cui alla legge n. 376 del 2003: veniva stabilito che entro il 2006 Rfi avrebbe esaminato il citato studio di fattibilità e, in relazione all'entità del cofinanziamento da parte delle Regioni e degli enti locali interessati, avrebbe inserito l'intervento di ripristino della linea nell'aggiornamento 2006 del piano di priorità degli investimenti evidenziando costi, risorse disponibili e fabbisogno finanziario. Secondo i meccanismi previsti nel contratto di programma 2001-2005, il piano di priorità sarebbe stato sottoposto ai Ministeri competenti (Ministeri dei trasporti e dell'economia e delle finanze) per valutazioni circa l'inserimento dell'intervento negli addenda al contratto.

Tuttavia, lo studio della Provincia non è stato pubblicato e, conseguentemente, le risorse di cui alla legge n. 376 del 2003 non sono state attivate.

Anche il contratto di programma 2007-2011 (parte Investimenti) ed i successivi aggiornamenti non hanno mai previsto azioni o risorse finanziarie per il ripristino della linea o parte di essa.

Nel 2007, la Regione Campania ha sviluppato uno studio di fattibilità e ha valutato gli oneri degli interventi di ripristino e messa in sicurezza della linea, stimando un fabbisogno di risorse al minimo pari a 360-400 milioni di euro.

Si comunica, da ultimo, che nel mese di maggio 2013 Rfi ha avviato un nuovo studio di fattibilità, che sarà completato entro il mese di ottobre; esso dovrà tenere conto delle condizioni tecnologiche previste dall'attuale nuovo contesto normativo dell'esercizio ferroviario, in particolare dell'applicazione degli *standard* di interoperabilità e delle norme per la sicurezza delle gallerie ferroviarie.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

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

con la legge 3 marzo 2009, n. 18, il Parlamento ha autorizzato la ratifica della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e del relativo protocollo opzionale. Tale Convenzione conferma, in favore delle persone con disabilità, i principi fondamentali in tema di riconoscimento dei diritti di pari opportunità e di non discriminazione. Nei suoi principi ispiratori la Convenzione intende, pertanto, assicurare alle per-

sone con disabilità il godimento degli stessi diritti riconosciuti agli altri consociati, in applicazione dei principi generali di pari opportunità per tutti;

L'articolo 2 della Convenzione prevede che "per discriminazione fondata sulla disabilità si intende qualsivoglia distinzione, esclusione o restrizione sulla base della disabilità che abbia lo scopo o l'effetto di pregiudicare o annullare il riconoscimento, il godimento e l'esercizio, su base di uguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali in campo politico, economico, sociale, culturale, civile o in qualsiasi altro campo. Essa include ogni forma di discriminazione, compreso il rifiuto di un accomodamento ragionevole"; l'articolo 4, lettera *b*), stabilisce che gli Stati Parti "si impegnano ad adottare tutte le misure, incluse quelle legislative, idonee a modificare o ad abrogare qualsiasi legge, regolamento, consuetudine e pratica vigente che costituisca una discriminazione nei confronti di persone con disabilità"; l'articolo 18, lettera *b*), dispone che le persone con disabilità "non siano private, a causa della disabilità, della capacità di ottenere, detenere ed utilizzare la documentazione attinente alla loro cittadinanza o altra documentazione di identificazione, o di utilizzare le procedure pertinenti, quali le procedure di immigrazione, che si rendano necessarie per facilitare l'esercizio del diritto alla libertà di movimento";

considerato che, a quanto risulta all'interrogante:

a Cristian Ramos, un giovane diciottenne con sindrome di Down, figlio di padre italiano, che non lo ha riconosciuto al momento della nascita, e di madre colombiana, che ha cresciuto da sola il figlio, non sarebbe stata riconosciuta la cittadinanza italiana, in quanto considerato incapace di prestare giuramento di fedeltà alla Repubblica, da quanto emerge dalle dichiarazioni della madre del ragazzo. L'impedimento di accesso a tale diritto si configurerebbe come un atto di discriminazione fondata sulla disabilità, in violazione inoltre degli articoli 4 e 18 della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità citati in precedenza;

il Ministero dell'interno avrebbe assicurato che le domande per l'ottenimento della cittadinanza sarebbero state valutate nel modo più appropriato possibile, precisando che la sindrome di Down non risulta preclusiva alla concessione della cittadinanza, che potrà essere ottenuta purché il richiedente possa esprimere la sua volontà. Dal Ministro dell'interno Anna Maria Cancellieri sarebbe, inoltre, arrivato il mandato, all'ufficio legislativo del Viminale, di predisporre un disegno di legge, che modifichi la normativa attuale e si adegui alle disposizioni contenute nella Convenzione Onu,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno assumere iniziative, sia di carattere normativo che amministrativo, volte a fornire indica-

zioni chiare per situazioni future analoghe a quella illustrata, al fine di impedire il ripetersi di casi simili;

come intenda procedere, per quanto di competenza, per effettuare i dovuti accertamenti e le verifiche volte a garantire la cessazione tempestiva di eventuali situazioni di discriminazione nei confronti di persone con disabilità.

(4-00623)

(24 luglio 2013)

RISPOSTA. - Si rappresenta che la questione sollevata si è conclusa positivamente.

Il signor Cristian Garzon Ramos, infatti, il 19 giugno 2013 ha prestato giuramento presso il Comune di Roma ed è da considerare cittadino italiano a tutti gli effetti, ai sensi della legge n. 91 del 1992.

La vicenda era iniziata l'11 ottobre 2012 quando il cittadino lombiano, affetto da sindrome di Down, è stato ricevuto dall'ufficio cittadinanza della Prefettura di Roma, accompagnato dalla sorella, al fine di ricevere informazioni in merito al procedimento di concessione della cittadinanza italiana.

Nella circostanza la sorella del signor Ramos ha fatto presente che la madre aveva ommesso di iscrivere il fratello all'anagrafe del Comune di Roma al momento della nascita, in quanto, a quel tempo, temeva l'espulsione, perché priva del permesso di soggiorno.

L'iscrizione all'anagrafe del bambino è poi avvenuta nel 2002, anno della regolarizzazione della madre.

Al momento del colloquio, l'interessato non aveva compiuto ancora i 18 anni, requisito indispensabile per la presentazione della domanda di concessione della cittadinanza, né era in possesso della documentazione richiesta a corredo dell'istanza.

Infatti, solamente lo scorso 11 febbraio la domanda è stata presentata alla Prefettura di Roma, ai sensi dell'art. 9, comma 1, lett. a), della citata legge. Come è noto, tale disposizione prevede che la cittadinanza può essere concessa allo straniero maggiorenne che è nato nel territorio della Repubblica e che vi risiede da almeno 3 anni.

La relativa istruttoria si è conclusa favorevolmente, è stato predisposto il provvedimento di concessione della cittadinanza adottato con decreto del Presidente della Repubblica che è stato trasmesso alla Prefettura di Roma per la notifica all'interessato e per il giuramento in Comune, che, come già accennato, è avvenuto il 19 giugno.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

MANZIONE

(5 settembre 2013)

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

la strada statale 434 Transpolesana è un'importante strada statale che collega Verona a Rovigo; il percorso, che ha una lunghezza di oltre 80 chilometri, inizia a Verona allacciandosi alla tangenziale sud tra le uscite dell'autostrada A4 di Verona sud e Verona est, attraversa la bassa veronese, entra in provincia di Rovigo nel comune di Giacciano con Baruchella, attraversa Badia Polesine, Lendinara, San Bellino, Villamarzana, dove è costruito lo svincolo dell'autostrada A13, e termina in una rotatoria in località Borsea del comune di Rovigo;

la strada, classificata come strada extraurbana principale, ha un tracciato a 2 corsie per senso di marcia;

la Transpolesana è nota per la storica incidentalità di alcuni tratti, fenomeno diminuito negli ultimi anni grazie all'installazione di *guard rail* lungo l'intero percorso;

negli ultimi anni lo stato di manutenzione della statale, specie nel tratto in provincia di Rovigo, appare molto compromesso in termini di degrado del manto stradale, tanto che si è reso necessario abbassare il limite di velocità da 110 a 70 chilometri orari, in svariati punti;

la crisi economica in atto, che ha comportato un generale spostamento dei flussi di traffico dalla rete autostradale a pagamento verso la viabilità statale, e l'inizio della stagione estiva hanno fatto registrare un sensibile incremento del traffico sulla strada statale 434, verso il mare, diretto ad evitare il circuito A22-A14 Verona-Bologna-Ancona;

tale incremento di traffico ha reso ancora più evidente lo stato di usura del manto stradale e ha messo in crisi la possibilità di mantenimento dei minimi *standard* di sicurezza stradale;

i cittadini e le aziende lamentano disagi insopportabili con gravi ripercussioni negative sul tessuto economico e sociale;

da notizie locali, si apprende che il compartimento Anas ha effettuato una serie di interventi parziali di manutenzione del manto stradale per circa 500.000 euro e ha già appaltato per il mese di luglio lavori per 3,5 milioni di euro e, inoltre, ha in programma ulteriori interventi per una spesa di 8 milioni di euro, ancora non finanziati;

la realizzazione degli interventi su tutti i sottofondi stradali comporterebbe una spesa totale pari a circa 30 milioni di euro che ancora occorre reperire;

il Governo, con l'articolo 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, ha previsto l'attuazione di un programma di interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale di interesse nazionale in gestione all'Anas SpA, riconoscendo che tale rete soffre di un significativo debito manutentorio e che richiede interventi di messa in sicurezza e ripristino delle opere; si prevede la diffusione degli interventi sull'intero territorio nazionale attraverso la sottoscrizione di una convenzione da parte di Anas SpA e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da approvare con decreto ministeriale,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, nell'ambito dei programmi di manutenzione della rete stradale gestita dall'Anas SpA, intenda assicurare le occorrenti risorse finanziarie per la realizzazione dei lavori di manutenzione della strada statale 434 Verona-Rovigo Transpolesana per garantire il ripristino delle condizioni di sicurezza.

(4-00548)

(15 luglio 2013)

RISPOSTA. - La strada statale 434 "Transpolesana" è stata interessata da repentini e gravi fenomeni di dissesto nella pavimentazione stradale, causati dalle particolari condizioni climatiche che si sono verificate lo scorso inverno, nonché dall'incremento del flusso veicolare verso la rete stradale non a pagamento per la sfavorevole congiuntura economica che ha investito il nostro Paese.

Al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, nell'immediatezza degli eventi, l'ANAS ha disposto, con ordinanza compartimentale del 7 febbraio 2013, la limitazione della velocità nei tratti particolarmente ammalorati e ha provveduto ad effettuare il ripristino del piano viabile, in tratti saltuari, con interventi anche di somma urgenza, per un importo dei lavori pari a 539.000 euro. Ha, inoltre, redatto un progetto di raf-

forzamento della sovrastruttura stradale, mediante interventi da eseguire sugli strati profondi della pavimentazione, per un importo dei lavori di circa 3,175 milioni di euro.

La gara di appalto è già stata esperita e sono in corso le formalità preliminari alla consegna dei lavori, prevista entro il mese di agosto 2013.

I limiti di velocità imposti con l'ordinanza verranno rimossi non appena ristabilite le condizioni di sicurezza.

A breve, verrà pubblicato un ulteriore intervento di pavimentazione in tratti saltuari, per un importo di circa 220.000 euro lordi.

Per quanto concerne la manutenzione straordinaria si evidenzia che, dal 2007 ad oggi, sulla strada statale 434 sono stati realizzati 9 interventi, per un importo di circa 14,57 milioni di euro, dei quali 11,66 milioni per le pavimentazioni.

L'ANAS ha già in programma ulteriori investimenti, per circa 0,2 milioni di euro, relativi a distese generali in tratti saltuari.

Si segnala, inoltre, che, in aggiunta alle citate attività, dal 2007 ad oggi l'ANAS è intervenuta con lavori di manutenzione ordinaria, impegnando risorse economiche pari a circa 4,9 milioni di euro.

Infine, per completezza di informazione, si conferma che l'articolo 18 del decreto-legge n. 69 del 2013 ha previsto, tra l'altro, che con l'emanazione di apposito decreto venga approvato il programma degli interventi relativi alla manutenzione straordinaria di ponti, viadotti e gallerie, insistenti sulla rete stradale nazionale in gestione di ANAS SpA.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

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

con avviso del 24 aprile 2013 Invitalia, società *in house* del Governo per lo sviluppo d'impresa e l'attrazione degli investimenti, ha comunicato il blocco dei finanziamenti per l'autoimpiego ex titolo II del decreto legislativo n. 185 del 2000 per esaurimento delle risorse disponibili. Si tratta degli unici incentivi di questo tipo finora disponibili in Italia. Rivolti a per-

sone disoccupate (in caso di nuova società, il requisito di disoccupazione deve essere in capo ad almeno il 50 per cento dei soci), consistono in un contributo a fondo perduto di entità significativa combinato con un prestito agevolato. Le misure sono applicabili in tutto il territorio nazionale;

tali finanziamenti rappresentano l'unica forma di sostegno alle nuove imprese di tipo tradizionale (escludendo, quindi, le *start-up* innovative che possono fare riferimento a specifici programmi di incubazione nazionali o regionali). Si tratta oltretutto di misure relativamente poco costose per il bilancio dello Stato, ma significative per l'aspirante imprenditore,

si chiede di sapere quali siano le motivazioni di tale sospensione, e se siano previste forme di riattivazione e/o rifinanziamento delle stesse.

(4-00258)

(28 maggio 2013)

RISPOSTA. - In considerazione dell'efficacia del decreto legislativo n. 185 del 2000 nel contrastare la disoccupazione giovanile e accompagnare percorsi di *start up* d'impresa qualificati e qualificanti per gli interventi in esame, negli ultimi anni è stata attivata e costantemente incrementata, nell'ambito dei programmi operativi, una dotazione finanziaria *ad hoc* attraverso: l'assegnazione di 150 milioni di euro a valere sulle risorse liberate dal programma operativo nazionale "Sviluppo imprenditoriale locale" 2000-2006, per effetto di quanto stabilito con decreto direttoriale del Ministero del 30 luglio 2009; l'allocazione, nell'ambito dei "progetti prima fase", di 83,7 milioni di euro a valere sulle risorse del PON Ricerca e competitività 2007-2013 (PON R&C), Asse I, Sostegno all'innovazione obiettivo operativo "Rafforzamento del sistema produttivo", per effetto della convenzione firmata il 5 ottobre 2010 tra Invitalia, soggetto titolare della gestione delle misure per l'autoimpiego e l'autoimprenditorialità, e il Ministero, soggetto responsabile dell'attuazione dello stesso PON; un cofinanziamento, per un importo pari a 54.313.381,12 euro e nell'ambito del programma operativo interregionale "Attrattori culturali, naturali e turismo", di iniziative già agevolate dal decreto legislativo n. 185 del 2000, a seguito della convenzione conclusa tra Invitalia e il Ministero in data 31 gennaio 2012; un'ulteriore assegnazione di risorse, perfezionata tramite decreto direttoriale 7 gennaio 2013, per complessivi 90 milioni di euro, di cui 40 a valere sulle risorse del PON R&C e 50 a valere sul piano di azione coesione (PAC), Aggiornamento n. 2, presentato dal Ministro per la coesione territoriale al Consiglio dei ministri in data 11 maggio 2012 e oggetto di presa d'atto da parte del CIPE con delibera n. 96/2012 del 3 agosto 2012, registrata dalla Corte dei conti in data 13 novembre 2012.

Con delibera del CIPE n. 36 del 23 marzo 2012, inoltre, al fine di garantire l'operatività delle misure agevolative di cui al decreto legislativo n. 185 del 2000, titoli I e II, è stata disposta un'assegnazione di 60 milioni di euro a favore di Invitalia, con oneri a carico del Fondo sviluppo e coesione.

Al riguardo, si segnala che il Governo, con decreto-legge n. 76 del 2013, ha approvato il finanziamento di misure urgenti per l'occupazione giovanile e contro la povertà nel Mezzogiorno. In particolare è stata stabilita l'assegnazione di complessivi 80 milioni di euro per le misure per l'autoimpiego e autoimprenditorialità previste dal citato decreto legislativo n. 185, nel limite di 26 milioni di euro per l'anno 2013, 26 milioni di euro per il 2014 e 28 milioni di euro per il 2015.

Per completezza di informazione, si segnala, altresì che è stata prevista anche l'assegnazione di risorse per: misure del piano di azione coesione rivolte alla promozione e realizzazione di progetti promossi da giovani e da soggetti delle categorie svantaggiate per l'infrastrutturazione sociale e la valorizzazione di beni pubblici nel Mezzogiorno, nel limite di 26 milioni di euro per l'anno 2013, 26 milioni di euro per il 2014 e 28 milioni di euro per il 2015; borse di tirocinio formativo a favore di giovani che non lavorano, non studiano e non partecipano ad alcuna attività di formazione, di età compresa fra i 18 e i 29 anni, residenti e/o domiciliati nelle regioni del Mezzogiorno. I comportano la percezione di un'indennità di partecipazione, conformemente a quanto previsto dalle normative statali e regionali, nel limite di 56 milioni di euro per l'anno 2013, 56 milioni di euro per il 2014 e 56 milioni di euro per il 2015.

La copertura finanziaria di tali misure nei territori del Mezzogiorno è garantita "a valere sulla corrispondente riprogrammazione delle risorse del Fondo di rotazione di cui alla legge 16 aprile 1987, n. 183 già destinate ai Programmi operativi 2007/2013, nonché per garantirne il tempestivo avvio, alla rimodulazione delle risorse del medesimo Fondo di rotazione già destinate agli interventi del Piano di Azione Coesione, ai sensi dell'articolo 23, comma 4, della legge 12 novembre 2011, n. 183, previo consenso, per quanto occorra, della Commissione europea".

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(3 settembre 2013)

PINOTTI, ROSSI Maurizio. - *Al Ministro dello sviluppo economico.* - Premesso che:

Selex ES, società che dal 1° gennaio 2013 riunisce le attività dell'elettronica della difesa del gruppo Finmeccanica e che attualmente conta circa 17.700 dipendenti in tutto il mondo, ha presentato un piano di riassetto;

secondo quanto emerso dal piano, illustrato il 5 aprile 2013 ai sindacati, l'azienda prevedrebbe 2.529 esuberi di cui 1.938 in Italia e un dimezzamento dei siti italiani che si ridurrebbero da 48 a 26;

i numeri relativi alle tre sedi genovesi dell'azienda non sono ancora noti, ma i tagli prospettati hanno creato uno stato di profonda preoccupazione fra i lavoratori e le parti sociali riguardo al futuro di una realtà all'avanguardia e strategica per l'economia locale e nazionale;

considerato che a parere dell'interrogante:

occorre un'analisi seria del piano, per quanto concerne sia gli esuberi proposti sia la chiusura dei siti, tenendo conto della specificità territoriale, della difesa delle competenze professionali e dei perimetri industriali a salvaguardia dei prodotti;

tale confronto deve chiarire quali saranno le capacità competitive di quello che dovrebbe diventare il più grande gruppo italiano del settore dell'ICT sui sistemi di difesa e sicurezza;

la riorganizzazione deve sostenere e supportare il rilancio del comparto dell'elettronica della difesa e sicurezza, non limitandosi a un riassetto per ridurre costi;

in una fase di crisi così acuta per il Paese e anche per la Liguria, sarebbe impensabile perdere ulteriori posti di lavoro; inoltre la città di Genova, sede di siti fondamentali per il gruppo Finmeccanica, da tempo subisce un progressivo impoverimento di centri direzionali, e necessiterebbe quindi di un segnale concreto di valorizzazione quale potrebbe essere l'individuazione del capoluogo ligure come sede legale di Selex ES,

si chiede di sapere quale sia la strategia e la politica industriale del Governo per l'importante settore dell'elettronica della sicurezza e della difesa e in quale modo intenda sostenere lo sviluppo del gruppo, tenendo presente che molti dei programmi qualificanti di Selex ES necessitano di attenzione e investimento da parte del sistema Paese.

(4-00054)

(9 aprile 2013)

RISPOSTA. - Il 1° gennaio 2013 è stata costituita la Selex Electronic systems (Selex ES) attraverso la concentrazione delle attività di Selex Galileo, Selex Elsag e Selex Sistemi integrati. L'obiettivo della costituzione è il perseguimento di un miglior posizionamento competitivo nel settore di riferimento. La dichiarata *vision* della nuova azienda è costituita dall'essere un forte punto di riferimento per i clienti e i *partner* offrendo eccellenza tecnologica nei sistemi elettronici e soluzioni per costituire una "comunità" più sicura e intelligente.

Per raggiungere quest'obiettivo Selex ES ha avviato un percorso finalizzato a: una politica d'investimenti mirata allo sviluppo di nuovi prodotti e al mantenimento di quelli *core*; la realizzazione di economie di scala necessarie a raggiungere la "massa critica" per competere sul mercato globale; un piano di riorganizzazione aziendale orientato a creare un'azienda snella, efficiente e maggiormente competitiva.

L'azienda, al fine di realizzare tali orientamenti strategici e per supportare quanto previsto dal piano industriale, sta già intervenendo sulle seguenti aree: 1. razionalizzazione del portafoglio prodotti per aumentare la profittabilità, la competitività e la crescita sostenibile della società; 2. ottimizzazione dell'ingegneria e della produzione focalizzandole su centri di eccellenza e internalizzando le attività pregiate; 3. efficienza negli acquisti; 4. ottimizzazione delle strutture di *staff* attualmente distribuite in 39 siti in Italia; 5. razionalizzazione dei siti per evitare la dispersione e le sovrapposizioni esistenti che riducono sensibilmente la capacità competitiva dell'azienda; 6. dimensionamento degli organici, in Italia, con un intervento in due direzioni: riduzione strutturale delle risorse indirette (con una riduzione di 1.098 unità) e efficienza operativa dei diretti (con un calo di 840 unità).

In particolare, il piano di ridimensionamento degli organici con le previste eccedenze è condizionato, a giudizio dell'azienda, dal raggiungimento dei *target* di acquisizione degli ordini nel periodo di piano 2013-2017 (circa 4 miliardi all'anno).

In conformità con tali orientamenti, è iniziato con le organizzazioni sindacali un serrato e costruttivo confronto che ad oggi ha prodotto i seguenti risultati: accordo di protocollo firmato all'inizio del confronto con le organizzazioni sindacali sul piano industriale (20 febbraio 2013) nel quale l'azienda si è impegnata a non intraprendere nessuna azione unilaterale senza il preventivo confronto con i sindacati; accordo con Federmanager e la rappresentanza sindacale aziendale dei dirigenti per la riduzione di 120 dirigenti in 3 anni; accordo per la collocazione in mobilità di 810 unità; accordo per la chiusura di 4 siti in Italia.

L'azienda, parallelamente al confronto nazionale, sta effettuando incontri sindacali a livello territoriale per illustrare nei dettagli il piano industriale.

Relativamente alla gestione delle eccedenze la stessa, pur in un quadro giuslavoristico che riduce di fatto gli ammortizzatori sociali, è interessata a concordare con i sindacati l'utilizzo di tutte le leve che consentano di limitare significativamente il disagio sociale dei dipendenti interessati. Nello specifico, in data 27 giugno, è stata siglata un'intesa con tutte le organizzazioni sindacali e i responsabili di Selex circa la gestione degli esuberanti. Si tratta di un accordo quadro, all'interno del quale viene impiegato un *mix* di strumenti per coniugare le esigenze e le difficoltà emerse a seguito della fusione tra Galileo, Elsag e Sistemi integrati.

Sulla base dell'intesa e nell'ambito della riorganizzazione del gruppo sono stati contemplati una serie di strumenti innovativi quali la mobilità volontaria per accompagnare alla pensione e i contratti di solidarietà.

A latere il *management* di Selex e i sindacati, d'intesa con il Governo, si sono impegnati nell'individuare scelte di politica industriale nel settore dell'elettronica, della sicurezza e della difesa finalizzate alla crescita dell'azienda anche a seguito della programmata chiusura di 22 siti produttivi in Italia (ne rimarranno attivi 26) e dei conseguenti risparmi, destinati a nuovi investimenti per l'espansione del mercato dell'azienda, nonché rivolti all'adeguamento dell'innovazione del sistema Paese, in un settore considerato strategico.

Si continuerà, comunque, ad assicurare ogni disponibilità a intervenire, per quanto di competenza, ove le parti lo richiedano.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

DE VINCENTI

(3 settembre 2013)

RUSSO. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Premesso che:

il Comitato delle Nazioni Unite per i diritti del fanciullo, istituito ai sensi della Convenzione sui diritti del fanciullo, adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite il 20 novembre 1989 e ratificata dall'Italia con legge 27 maggio 1991, n. 176, ha denunciato le gravi violazioni dei diritti dei bambini palestinesi perpetrate dalle autorità israeliane, le quali avrebbero compiuto torture e violenze sistematiche nei loro confronti;

secondo il rapporto del Comitato, adottato il 14 giugno 2013, nei territori palestinesi occupati continua ad essere alto il numero di bambini palestinesi vittime delle operazioni militari compiute dalle autorità israeliane;

in particolare, sono stati segnalati 30 casi di bambini palestinesi vittime di colpi di fuoco da parte delle autorità militari israeliane, nei pressi del confine di Gaza, mentre raccoglievano materiale da costruzione per sostenere le loro famiglie nella ricostruzione delle loro abitazioni, nonché diversi casi di bambini feriti anche mortalmente da coloni nel territorio della Cisgiordania;

inoltre a quanto consta all'interrogante, il Comitato ha rilevato come sarebbe frequente la pratica della tortura e dei maltrattamenti dei bambini palestinesi arrestati, processati e detenuti da parte dei militari e della polizia;

in particolare, i bambini verrebbero spesso arrestati durante le ore notturne, legati, bendati e trasportati verso destinazioni sconosciute, dalle quali non avrebbero alcuna possibilità di mantenere i contatti con le proprie famiglie; sarebbero sistematicamente sottoposti a violenze fisiche e verbali, minacciati di morte, violenza fisica e sessuale anche nei confronti dei familiari; avrebbero un accesso limitato ai servizi igienici, al cibo e all'acqua. Questi crimini sarebbero perpetrati dal momento del loro arresto, durante il trasferimento e nel corso degli interrogatori, per ottenere una confessione, ma anche durante la detenzione preventiva; i bambini sarebbero altresì tenuti in isolamento, a volte anche per mesi;

nonostante le raccomandazioni formulate dal Comitato nel 2002 e nel 2010, persistono ancora gravi violazioni dei diritti dei bambini palestinesi che si trovano in stato di arresto e detenzione;

negli ultimi 10 anni sono stati arrestati circa 7.000 bambini palestinesi di età compresa dai 12 ai 17 anni, ma a volte di appena 9 anni;

nella maggior parte dei casi, i bambini sarebbero tratti in arresto arbitrariamente, ad esempio in quanto accusati di aver lanciato pietre, reato che può portare a pene di 20 anni di reclusione;

236 bambini sarebbero attualmente detenuti per presunti motivi di sicurezza; decine di loro sono di età compresa tra i 12 e i 15 anni;

i bambini palestinesi arrestati potrebbero essere detenuti fino a 4 giorni prima di essere portati davanti a un giudice, raramente sarebbero informati dei loro diritti, compreso quello di avere accanto la presenza di un genitore, sebbene le famiglie non sarebbero nemmeno a conoscenza del luogo in cui i loro figli sono detenuti, e di avere accesso a un avvocato;

i bambini palestinesi arrestati sistematicamente sottoposti a trattamenti degradanti e spesso anche ad atti di tortura, sarebbero interrogati in ebraico, lingua che non comprendono, e sarebbero costretti a firmare con-

fessioni in tale idioma per essere rilasciati; nel corso delle udienze in tribunale sarebbero spesso incatenati;

le disposizioni di condanna applicabili agli adulti sarebbero applicate ai minori di età compresa tra 16 e 17 anni;

i bambini verrebbero infine reclusi in carceri poste in territorio israeliano, situazione che renderebbero difficili se non del tutto impossibili le visite dei familiari; un gran numero è detenuto in celle sovraffollate, insieme ad adulti, in condizioni precarie, con scarsa ventilazione e senza alcun accesso alla luce naturale,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia informato di tali fatti, se essi corrispondano a verità e, in tal caso, quali iniziative nelle opportune sedi voglia assumere per sollecitare le autorità politiche israeliane a porre fine alle pratiche denunciate.

(4-00575)

(18 luglio 2013)

RISPOSTA. - La drammatica situazione dei bambini palestinesi è nota al Governo che la segue con preoccupazione anche favorendo un attivo coinvolgimento della UE. In particolare l'Unione ha prestato grande attenzione al rapporto del Comitato per i diritti del fanciullo delle Nazioni Unite e la situazione è monitorata a livello di capi missione UE a Gerusalemme, anche sulla base dei pertinenti rapporti dell'Unicef. La condizione dei minori palestinesi in stato di detenzione nelle carceri israeliane figura tra le tematiche oggetto di specifica attenzione della strategia europea per la Palestina e la UE ha sensibilizzato e continua a sensibilizzare Israele sulla questione. Il Ministero degli esteri israeliano ha dichiarato di aver preso misure atte a prevenire il maltrattamento dei minori palestinesi in stato di fermo o arresto già a partire dal rapporto con cui l'Unicef ha per prima denunciato il fenomeno nel marzo 2013. Nello stesso mese anche il Parlamento europeo ha chiesto una missione d'inchiesta sulle condizioni delle carceri israeliane. L'Italia e gli altri Stati membri sono concordi nel voler continuare ad approfondire la questione a livello europeo, sollecitando gli israeliani a migliorare le condizioni dei minori palestinesi in stato di detenzione.

Il Vice ministro degli affari esteri

PISTELLI

(5 settembre 2013)

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

il VI macrolotto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria si estende tra le località di Scilla e Reggio Calabria-Santa Caterina, attraversando i comuni di Villa San Giovanni e Campo Calabro per un totale circa di 20 chilometri;

il progetto prevede la realizzazione di 8 svincoli: Scilla, Santa Trada, Villa San Giovanni, Campo calabro, Arghillà, Gallico, Reggio Calabria porto e Reggio Calabria-Santa Caterina;

il vecchio tratto autostradale Scilla-Villa San Giovanni dismesso, lungo circa nove chilometri, è caratterizzato da un panorama molto suggestivo, sia dal lato del monte che dal lato del mare, da poter e dover sfruttare a fini turistici;

la sua demolizione sarebbe ad opinione dell'interrogante un inutile spreco, visto che l'opera è già stata realizzata,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di adottare provvedimenti volti a sospendere la demolizione del tratto Scilla-Villa San Giovanni, al fine di realizzare un percorso che l'amministrazione comunale di Villa San Giovanni, così come richiesto da tutte le città componenti l'Associazione dei Comuni dell'area dello stretto, intende valorizzare e sfruttare a fini turistici ed ambientali.

(4-00150)

(8 maggio 2013)

RISPOSTA. - Si comunica che la questione è già stata oggetto di corrispondenza tra l'ANAS, la Provincia e il Prefetto di Reggio Calabria.

Si ritiene utile richiamare le circostanze che hanno caratterizzato l'evoluzione della vicenda.

Il 19 marzo 2012, l'amministrazione provinciale di Reggio Calabria ha sottoposto all'ANAS lo studio di fattibilità relativo ad un progetto di riutilizzo dei tratti autostradali in dismissione, nell'ambito del 5° macrolotto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. La proposta riguardava, sostanzialmente, la realizzazione, in corrispondenza della carreggiata sud della vecchia autostrada, di una viabilità di collegamento "Mare-Monti", tra Scilla

e Bagnara calabra, con previsione di una successiva interconnessione dell'infrastruttura con le esistenti strade provinciali sino a Gambarie.

Ai fini di una valutazione preliminare, l'ANAS ha trasmesso, in data 26 aprile 2012, a questo Ministero, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché a quello per i beni e le attività culturali, lo studio di fattibilità presentato dalla Provincia. Tuttavia, i pareri espressi dai suddetti Ministeri non hanno consentito di dare seguito alla proposta avanzata dall'amministrazione provinciale di Reggio Calabria. In particolare, il Ministero per i beni culturali si è espresso negativamente, sia sulla sostenibilità ambientale che sulla compatibilità paesaggistica del progetto, mentre il Ministero dell'ambiente ha segnalato la necessità della verifica di assoggettabilità del progetto a procedura VIA.

L'ANAS, nella gestione delle strade di competenza, è tenuta, tra l'altro, al rispetto delle norme di impatto ambientale, che, nel caso specifico, dispongono l'obbligo di procedere alla demolizione e rinaturalizzazione della vecchia sede autostradale (DEC/VIA n. 6921 del 23 gennaio 2002 e DEC/VIA n. 7014 del 23 febbraio 2002).

Si segnala, inoltre, che l'avanzato stato delle lavorazioni del macrolotto, per il quale risulta già ammodernata e in uso l'intera carreggiata nord e prossima al completamento la nuova carreggiata sud, rende allo stato estremamente complesso il differimento, anche solo di poche settimane, delle attività di demolizione della vecchia sede, considerate le conseguenti ripercussioni sui costi dell'appalto, ormai quasi concluso, e l'incertezza nei tempi necessari per la concreta attuabilità di eventuali diverse determinazioni.

Con riferimento, poi, ai tratti autostradali in dismissione nell'ambito del macrolotto 6, si riporta brevemente quanto previsto nell'ambito dei lavori.

Tratto tra lo svincolo di Scilla e lo svincolo di S. Trada: in progetto è prevista la conservazione della dismettenda carreggiata sud; tale infrastruttura, una volta resa percorribile con configurazione a una corsia per senso di marcia, sarà a servizio del territorio, quale "circonvallazione Scilla-S. Trada". Con riferimento all'originaria carreggiata nord, sono state eseguite, come previsto, le demolizioni nei tratti interferenti, ossia nelle zone di raccordo tra il nuovo ed il vecchio tracciato, in esito alle quali non risultano individuabili tratti di vecchia sede funzionali per il territorio.

Tratto ricompreso tra lo svincolo di S. Trada e l'imbocco nord della galleria Piaie: il nuovo tracciato è totalmente interferente con il tracciato preesistente, pertanto, si è già provveduto alla demolizione della quasi totalità delle opere d'arte sulla vecchia sede, al fine di consentire la costruzione delle nuove.

Tratto ricompreso tra imbocchi nord della galleria Piale e fine lotto: la sede autostradale dismessa verrà integralmente conservata (carreggiata nord e sud), a due corsie per senso di marcia e verrà utilizzata come “terza carreggiata per la Sicilia”.

Da ultimo si rappresenta che allo stato non risultano sottoposte all'ANAS da parte di enti o organismi locali ulteriori o diverse richieste rispetto a tali previsioni progettuali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)

SCILIPOTI, CARIDI, GENTILE, AIELLO, D'ASCOLA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il Consorzio Metromare dello Stretto, costituito nel 2008 da Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA del Gruppo Ferrovie dello Stato e Ustica Lines SpA, è risultato vincitore della gara pubblica indetta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per garantire un servizio veloce di trasporto marittimo per passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni;

il Comune di Villa San Giovanni è il punto terminale dell'Europa e costituisce un fondamentale incrocio della viabilità che favorisce la continuità territoriale dell'Italia peninsulare con la Sicilia;

quotidianamente lo Stretto viene attraversato da migliaia di pendolari per motivi di studio, di lavoro, di turismo, eccetera;

il servizio di attraversamento verrebbe significativamente ridotto qualora non venissero assicurate idonee e adeguate forme di trasporto, messe recentemente in discussione dalla paventata soppressione, a decorrere dal 27 giugno 2013, del vettore "Metromare", a causa del mancato finanziamento del prossimo bando di gara da parte del Governo;

tale ipotesi ha provocato vibranti proteste e disordini per i disagi e i problemi occupazionali che ne deriverebbero e che si sommerebbero a quelli già cogenti che penalizzano la cittadina dello Stretto, la quale deve fronteggiare anche problemi legati al contesto europeo che necessitano di risorse adeguate;

il *gap* infrastrutturale di competitività legato ai collegamenti di trasporto sia marittimo che ferroviario accrescerebbe il divario con il resto d'Italia e, in un processo più ampio di globalizzazione, anche nei riguardi degli altri Paesi mediterranei emergenti, oltre ad arrecare profondi disagi alle comunità locali, si porrebbe in contrasto evidente con la necessità di potenziare i processi di attrazione di investimenti di capitali stranieri in Italia, necessità più volte evidenziata nel corso degli anni,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti urgenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per il mantenimento e la prosecuzione del servizio di "Metromare", affinché venga scongiurata l'ipotesi ventilata di mancata proroga di tale essenziale servizio in un periodo di grandi flussi di pendolarismo.

(4-00141)

(7 maggio 2013)

RISPOSTA. - Riguardo alla questione del servizio di trasporto marittimo veloce sullo stretto di Messina, preme sottolineare come il Ministero, ben consapevole dell'importanza che tale servizio riveste nei collegamenti giornalieri tra Sicilia e Calabria, abbia in più occasioni prospettato la necessità e l'urgenza di un rifinanziamento del servizio, stimato in circa 26 milioni di euro per il triennio 2014-2016, come, peraltro, richiesto dagli enti locali (Regioni, Province e Comuni) anche in considerazione dei buoni risultati conseguiti nel corso degli anni.

Tuttavia, a dette richieste, regolarmente avanzate da questo Ministero in sede di programmazione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze dei documenti di bilancio sia per l'anno finanziario 2012 sia per il 2013, non è stato possibile dare seguito a causa delle ben note difficoltà di bilancio.

Con l'articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 43 del 2013 e relativa legge di conversione, per far fronte all'esigenza di assicurare la continuazione del servizio pubblico di trasporto marittimo, è stata autorizzata la spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2013 a fronte dello stanziamento previsto per il precedente triennio 2010-2013 pari ad un importo complessivo di 24.990.000 euro.

Pertanto, si fa presente che il servizio verrà garantito, tuttavia, considerata la diminuzione delle risorse a disposizione, inevitabilmente la quantità delle corse non potrà essere la medesima di quella precedentemente erogata.

I competenti uffici del Ministero, attesa l'importanza del servizio per l'area metropolitana dello stretto, avevano già provveduto, prima della scadenza del 29 giugno 2013, ad avviare una procedura d'urgenza per l'effettuazione della selezione finalizzata all'aggiudicazione del servizio. Al termine della procedura d'urgenza il Ministero ha aggiudicato, a partire dalla data del 29 giugno 2013, il servizio di collegamento sulla tratta Messina-Villa San Giovanni alla società Blufferries Srl. Ciò ha consentito di garantire la prosecuzione del servizio, seppure, come detto, in forma ridotta in conformità all'entità dello stanziamento.

Al riguardo, si informa che in data 17 luglio è stato stipulato il contratto tra il Ministero e la Blufferries Srl per la prosecuzione, fino al 31 dicembre 2013, del servizio sulla tratta Messina-Villa San Giovanni.

Per quanto concerne, invece, la tratta Messina-Reggio Calabria, non essendo pervenuta alcuna offerta nell'ambito della relativa procedura di affidamento, a fronte delle manifestazioni di interesse ricevute dal Ministero, la stessa è andata deserta.

Tuttavia, considerate le richieste delle enti locali, nonché l'eventualità del verificarsi di problematiche di ordine pubblico, prima della scadenza del servizio la società Ustica Lines SpA, già operante nello stretto di Messina quale consorziata del consorzio Metromare dello Stretto, ha manifestato la propria disponibilità ad effettuare il servizio garantendo la prosecuzione del collegamento sulla tratta a partire dal 29 giugno 2013.

Al riguardo, preme assicurare che, in data 29 luglio 2013, presso il Ministero è stato stipulato il contratto con la Ustica Lines SpA per la prosecuzione, fino al 31 dicembre 2013, del servizio sulla tratta Messina-Reggio Calabria e viceversa.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(6 settembre 2013)
