

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

n. 78

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 19 al 25 marzo 2015)

INDICE

AMORUSO: sugli effetti della chiusura dell'ambasciata italiana nella Repubblica dominicana (4-03234) (risp. GIRO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	Pag. 2151	tanzaro) (4-03365) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2165
CARDIELLO: sulla progressione di carriera del ruolo sergenti delle forze armate (4-01273) (risp. PINOTTI, <i>ministro della difesa</i>)	2154	PAGANO, TORRISI: sui collegamenti ferroviari da e per la Sicilia (4-03387) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2168
LAI: sulla destinazione della caserma "La Marmora" di Sassari (4-03150) (risp. PINOTTI, <i>ministro della difesa</i>)	2157	PAGLINI ed altri: sulla crisi della CIL Ceramic insulators Livorno (4-01089) (risp. DE VINCENTI, <i>vice ministro dello sviluppo economico</i>)	2173
LUCHERINI ed altri: sulle iniziative per contrastare le violenze del gruppo terroristico Boko Haram in Nigeria (4-03385) (risp. PISTELLI, <i>vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale</i>)	2160	PAGNONCELLI: sul finanziamento del progetto di realizzazione dell'autostrada Brebemi-A35 (4-03364) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2177
MARINO Mauro Maria, LO MORO: sul potenziamento dei collegamenti aerei tra Piemonte e Calabria (4-03262) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2163	SANTANGELO ed altri: sui collegamenti ferroviari da e per la Sicilia (4-03413) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2169
MATTEOLI: sulla riduzione dei collegamenti aerei dell'aeroporto di Lamezia Terme (Ca-		SCILIPOTI ISGRO': sui collegamenti ferroviari da e per la Sicilia (4-03420) (risp. LUPI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	2171

TOSATO: sulla disciplina in tema di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (4-02809) (risp. LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

2180

VOLPI, CROSIO: sul tracciato della tratta ferroviaria AV/AC Brescia-Verona (4-01281) (risp. LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

2184

AMORUSO. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

da quando il 31 dicembre 2014 è stata chiusa l'ambasciata d'Italia nella Repubblica dominicana, la comunità italiana residente in quel Paese dipende dall'ambasciata italiana di Panama;

un connazionale residente nella Repubblica dominicana ha segnalato all'interrogante di aver ricevuto la seguente comunicazione dall'ambasciata d'Italia a Panama: "La ricezione delle domande di visto sarà gestita nel futuro da una società esterna cui sarà affidato il relativo incarico attraverso una procedura di gara pubblica che sarà realizzata nelle prossime settimane. Fino all'ultimazione delle procedure di gara e alla successiva sottoscrizione del contratto con la ditta così individuata, le richieste di visto saranno trattate solo ed esclusivamente dalla scrivente Ambasciata, ove il richiedente dovrà presentarsi personalmente";

in caso di necessità un cittadino italiano, ma anche dominicano, dovrà quindi prendere un volo e recarsi dalla Repubblica dominicana a Panama;

nella comunicazione ricevuta dal connazionale, inoltre, si legge: "Nel caso in cui la richiesta sia stata già presentata presso lo sportello della Cancelleria Consolare dell'Ambasciata in Santo Domingo, invece, ed ancora non evasa, si dovrà attendere che il relativo fascicolo di richiesta venga recapitato alla scrivente Ambasciata, dove si prevede che possa essere consegnato alla fine del mese corrente";

a parere dell'interrogante, come già descritto in altri atti di sindacato ispettivo relativi alle conseguenze che la chiusura di numerose sedi diplomatiche nel mondo comporta per le comunità italiane all'estero, sarebbe necessario un supplemento di istruttoria sul caso al fine di contemperare il processo di riorganizzazione e razionalizzazione della rete diplomatico-consolare in atto con le legittime esigenze manifestate dagli italiani residenti all'estero,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e se e quali iniziative intenda assumere rispetto ai disagi segnalati nella Repubblica dominicana.

(4-03234)

(13 gennaio 2015)

RISPOSTA. - Si premette che la soppressione dell'ambasciata d'Italia a Santo Domingo si colloca nell'ambito di un più ampio piano di riorganizzazione della rete estera attuato dal Ministero quale necessario adempimento degli obblighi di cui al decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012 (*spending review*), che ha imposto precisi obiettivi di riduzione delle strutture all'estero, pur rappresentando nel contempo un'opportunità per favorire una più efficiente allocazione delle risorse umane e finanziarie, costantemente decrescenti. Si è dunque proceduto alla valutazione sull'opportunità di modificare la struttura della presenza italiana a Santo Domingo attraverso la chiusura dell'ambasciata e il trasferimento delle relative competenze presso l'ambasciata d'Italia in Panama. Con tale operazione sarà possibile realizzare un rilevante obiettivo di risparmio, che però non comporterà una diminuzione dell'impegno italiano nella regione caraibica. La decisione di procedere alla chiusura dell'ambasciata non equivale infatti ad un diminuito interesse nei confronti della Repubblica dominicana e dei connazionali che vi operano, anche alla luce dell'importanza del legame storico, culturale e umano che unisce i nostri due Paesi.

Per quanto attiene alla segnalazione connessa con la trattazione delle domande di visto per l'Italia da parte di cittadini dominicani, si conferma che l'erogazione del connesso servizio avverrà per il tramite di una società esterna. L'ambasciata d'Italia a Panama ha avviato una gara per l'esternalizzazione del servizio visti a Santo Domingo che, tenendo conto dei tempi tecnici connessi all'espletamento della relativa procedura ad evidenza pubblica, potrebbe andare a regime verosimilmente nell'arco dei prossimi mesi.

Si fa presente che l'affidamento a società esterne di alcune procedure legate all'istruttoria delle domande di visto, quali ad esempio la calendarizzazione degli appuntamenti, la ricezione delle domande di visto da parte dell'utenza, il deposito delle impronte digitali, l'invio alla sede delle domande e la restituzione dei passaporti, è prassi ormai corrente e diffusa tanto per l'Italia quanto per gli altri *partner* Schengen.

L'affidamento di detti servizi ad una società esterna per la circoscrizione di Santo Domingo consentirà di ridurre i disagi per l'utenza dominicana, che in questo modo potrà evitare viaggi a Panama. I servizi verranno erogati dalla società esterna dietro corrispettivo di una tariffa, il cui costo è disciplinato dall'art. 17 del codice visti dell'Unione europea e che in alcun caso può superare la metà dei diritti per i visti (questi ultimi fissati a 60 euro). Fra i vari parametri che su indicazione del Ministero portano all'aggiudicazione della gara, viene preso in particolare considerazione quello della tariffa più vantaggiosa per l'utenza, proprio al fine di rendere la procedura il meno onerosa possibile. Nelle more della conclusione della ga-

ra e dell'avvio del servizio da parte della società esterna che sarà selezionata, è purtroppo inevitabile che i cittadini stranieri debbano recarsi di persona a Panama per richiedere i visti.

Nella consapevolezza dell'importanza di assicurare anche in futuro un'efficace erogazione di servizi consolari a favore della collettività italiana residente in Repubblica dominicana, il Ministero e l'ambasciata a Panama hanno intrapreso una serie di iniziative per ridurre i disagi connessi con il processo di riorganizzazione della rete diplomatico-consolare.

Con riferimento alle istanze di rilascio passaporti, in conformità alla normativa vigente in materia, e dovendo il passaporto contenere le impronte digitali del titolare, è necessario che l'interessato si rechi personalmente presso l'ufficio emittente per i relativi adempimenti. In questo quadro, la Farnesina prevede di inviare periodicamente nelle località lontane dalle sedi diplomatico-consolari e caratterizzate da un'elevata presenza di connazionali, il cosiddetto funzionario itinerante, che può prendere le impronte digitali necessarie per il rilascio del passaporto utilizzando una postazione mobile. I dati biometrici raccolti vengono riversati nel sistema informatico del consolato di riferimento mentre il connazionale fa pervenire l'istanza di passaporto per posta chiedendo, ove i servizi postali locali lo consentano, di ricevere il documento di viaggio direttamente al proprio domicilio. Questa modalità operativa, che ormai rappresenta una *best practice* seguita da gran parte della rete diplomatico-consolare e che incontra il significativo apprezzamento da parte dei connazionali, costituirà una notevole agevolazione per gli italiani residenti in Repubblica dominicana, i quali potranno ottenere il rilascio del passaporto senza doversi necessariamente recare a Panama.

Con riferimento alla fruizione dei servizi connessi con lo stato civile, sempre al fine di evitare che i connazionali debbano recarsi di persona a Panama, è stata prospettata la possibilità di avvalersi della rete consolare onoraria operante nella Repubblica dominicana per la presentazione e inoltro degli atti di stato civile all'ambasciata d'Italia a Panama. A tale riguardo si segnala che il riassetto della presenza istituzionale italiana nella Repubblica dominicana prevede anche, una volta acquisiti i necessari assensi da parte delle autorità locali, un complessivo rafforzamento della stessa rete consolare onoraria, segnatamente attraverso l'istituzione di un consolato generale onorario nella capitale.

Per quanto attiene alla trattazione delle istanze connesse con la ricostruzione della cittadinanza italiana, si è dell'avviso che, stante la delicatezza della materia, occorra procedere con la presentazione di persona delle pratiche in questione. In alternativa, si rammenta che gli interessati potranno sempre presentare le istanze per il tramite di terze persone munite di apposita delega.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale

GIRO

(17 marzo 2015)

CARDIELLO. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

con il decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 196, concernente il riordino dei ruoli, modifica alle norme di reclutamento, stato ed avanzamento del personale non direttivo delle forze armate, fu suddiviso l'unico ruolo dei sottufficiali in due contraddistinti ruoli: quello dei sergenti e quello dei marescialli pur mantenendo, a tutt'oggi, tutti i militari lo *status* di sottufficiali delle forze armate;

i militari di ciascuna forza armata vengono, quindi, suddivisi in 4 ruoli che, in ordine crescente, sono: ruolo truppa, ruolo sergenti, ruolo marescialli, ruolo ufficiali, figure riconfermate dal codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, che abroga il decreto legislativo n. 196 del 1995;

premessi, inoltre, che:

il ruolo sergenti (ruolo base dei sottufficiali delle forze armate italiane) è alimentato esclusivamente attraverso concorsi per titoli ed esami riservati ai volontari militari in servizio permanente e rappresenta, pertanto, una delle possibili progressioni di carriera per il personale di truppa in servizio permanente;

si può accedere al ruolo marescialli attraverso 2 distinti concorsi indetti ogni anno: l'uno riservato al personale civile a cui viene destinato il 70 per cento dei posti disponibili; l'altro riservato al personale militare (che non abbia compiuto il quarantesimo anno di età) a cui viene destinato il restante 30 per cento. Di quest'ultimo 30 per cento, il 10 per cento è riservato al ruolo sergenti (alcuni dei quali ad oggi titolati di diploma di laurea) ed il 20 per cento al ruolo dei volontari di truppa;

i vincitori dei suddetti concorsi frequentano il medesimo corso addestrativo presso le scuole sottufficiali del corpo militare prescelto, della durata unica di 30 mesi circa;

i sergenti, con almeno 3 anni di servizio nel grado, hanno anche la possibilità di transitare, sempre mediante concorso interno, nel ruolo ufficiali, sempre che non abbiano superato il trentaquattresimo anno di età; il corso di addestramento presso le scuole ufficiali è pari a 9 mesi circa;

sono evidenti, ad avviso dell'interrogante, le difficoltà poste alle legittime aspirazioni di avanzamento in carriera del personale del ruolo sergenti: un limite di età per la partecipazione ai concorsi troppo basso, dato che gli appartenenti al ruolo sergenti arrivano al massimo grado conseguibile per anzianità di servizio e titoli di merito dopo circa 20 anni di servizio e quindi ad un'età anagrafica di 38-40 anni; l'evidente sperequazione tra i posti riservati al personale civile (70 per cento del totale), agli appartenenti al ruolo truppa (20) ed infine ai sergenti cui è riservato il residuo 10 per cento dei posti messi a concorso, nonostante questi ultimi rientrino nello *status* di sottufficiale, abbiano una netta, maggiore anzianità di servizio e più corsi di addestramento al loro attivo; un'ulteriore discriminazione si registra poi tra i concorrenti sergenti: infatti, a parità di punteggio, supera il concorso il sergente anagraficamente più giovane, il che sta a significare che più anzianità ed esperienza nel lavoro si acquisiscono e meno probabilità si hanno di superare il concorso; l'evidente ridondanza della durata dell'*iter* formativo: identico per tutti (30 mesi presso le scuole militari) nonostante il personale civile non abbia quasi alcuna conoscenza della vita militare e, di contro, il personale militare ne abbia già notevole contezza. A riprova di ciò, basti pensare che per gli stessi sergenti che accedono al ruolo ufficiali (quindi di gran lunga più elevato rispetto a quello di marescialli) il corso addestrativo è pari a 9 mesi circa,

si chiede di sapere:

se ed in quali modi il Ministro in indirizzo intenda intervenire in tale situazione, considerata l'evidente penalizzazione nella progressione di carriera del ruolo sergenti;

se non ritenga, al fine di un netto risparmio economico, di far transitare parte del personale del ruolo sergenti nel ruolo marescialli (anche con gli stessi pochi posti messi a concorso) con la sola valutazione dei titoli di merito e dell'anzianità di servizio acquisiti, eliminando, quindi, l'*iter* concorsuale (e tutto quello che ne consegue, ossia trasferimento del personale, accasermamento, retribuzione dei docenti esterni, eccetera) e riducendo la durata del corso presso le scuole di formazione.

(4-01273)

(4 dicembre 2013)

RISPOSTA. - Le immissioni nei ruoli dei marescialli mediante concorso interno, la relativa ripartizione dei posti, i requisiti speciali e la durata dell'*iter* formativo sono regolati con norme di rango primario, nella fattispecie dalla legge n. 216 del 1992 e dal decreto legislativo n. 66 del 2010, recante il codice dell'ordinamento militare.

Di conseguenza, transiti diretti nei ruoli dei marescialli, prescindendo dall'*iter* concorsuale, e variazioni delle percentuali dei posti riservati al ruolo dei sergenti richiederebbero interventi legislativi *ad hoc*.

Ciò premesso, per quanto concerne il primo quesito relativo ai limiti di età, si rappresenta che i limiti massimi previsti per i sergenti per la partecipazione al concorso per ufficiale del ruolo speciale e per allievo maresciallo, fissati rispettivamente in 34 e 40 anni dagli articoli 655 e 682 del codice, rispondono all'esigenza di permettere una completa progressione di carriera verso i gradi apicali dei rispettivi ruoli di destinazione.

Tuttavia, il decreto legislativo n. 8 del 2014 ha apportato alcune modifiche, che ampliano, come auspicato, le prospettive di carriera di tale categoria di personale. Esse prevedono, nel periodo transitorio fino al 2024, un'elevazione dei limiti di età fino a: 4 anni per i concorsi per ufficiali dei ruoli speciali e nei concorsi interni per allievo maresciallo; 48 anni per concorsi straordinari per allievo maresciallo, riservati esclusivamente agli appartenenti del ruolo sergenti.

Con riguardo alla "evidente sperequazione tra i posti riservati al personale civile (70 per cento del totale), agli appartenenti al ruolo truppa (20) ed infine ai sergenti cui è riservato il residuo 10 per cento dei posti messi a concorso", si osserva che la ripartizione dei posti a concorso, è fissata dalla citata legge n. 216 del 2012, recepita nel codice. Nel periodo transitorio (fino al 2020), l'articolo 2197 riserva ai sergenti e ai graduati non meno del 30 per cento dei posti a concorso, anche se, negli ultimi concorsi, tale percentuale è stata innalzata anche al 50 per cento per le 3 forze armate, ampliando così i posti riservati ai sergenti. Infine, sempre nell'ottica di agevolare le prospettive di carriera dei sergenti, la normativa delegata discendente dalla legge n. 244 del 2012 prevede la possibilità di bandire concorsi straordinari riservati ai soli sergenti con un'età massima di partecipazione elevata a 48 anni.

Per quanto concerne, invece, l'asserita discriminazione per la quale, a parità di punteggio, supera il concorso per allievo maresciallo il sergente più giovane, si osserva che l'articolo 2, comma 9, della legge n. 191 del 1998 prevede testualmente che "se due o più candidati ottengono, a conclusione delle operazioni di valutazione dei titoli e delle prove di esame, pari punteggio, è preferito il candidato più giovane di età". Il criterio, peraltro

applicato anche nel settore del pubblico impiego, risponde da un lato all'esigenza di garantire, nei concorsi interni, una maggiore presenza arco-temporale nel ruolo di destinazione e, dall'altro, una più ampia progressione di carriera verso i gradi apicali dei rispettivi ruoli.

Con riferimento, infine, alla durata dell'*iter* formativo, si fa rilevare che per norma il corso di qualificazione per allievo maresciallo non deve essere inferiore a 6 mesi (articolo 682 del codice).

Allo stato attuale tutte le forze armate (tranne i Carabinieri) prevedono la frequenza di corsi di durata triennale, benché siano attualmente allo studio diverse opzioni per ridurre la durata del corso dei marescialli reclutati tramite concorso interno, sempre nel rispetto del principio di "equiordinazione" tra i ruoli del personale delle forze armate e quelli omologhi delle forze di polizia.

Preme evidenziare, in conclusione, che anche il processo di arruolamento del personale militare è parte della più ampia riflessione che si è voluto condurre nell'ambito del libro bianco per la sicurezza internazionale e la difesa, che verrà presentato a breve al Presidente della Repubblica nella sede del Consiglio supremo di difesa per essere poi trasmesso alle Camere.

Il Ministro della difesa

PINOTTI

(24 marzo 2015)

LAI. - *Ai Ministri della difesa e dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

l'Ersu (ente regionale per il diritto allo studio di Sassari) deve procedere alla realizzare di un *campus* universitario, ovvero una residenza universitaria per studenti dotata di ogni servizio per le attività culturali e sportive;

per la realizzazione di tale importante opera è già disponibile un finanziamento di circa 40 milioni di euro di cui circa 20 milioni vincolati dal consiglio d'amministrazione dell'Ersu il 20 dicembre 2010 unicamente per la realizzazione del progetto *campus* e 20 milioni concessi appositamente dal CIPE mediante fondi Fas (fondo per le aree sottoutilizzate) per il quale è disponibile un finanziamento di circa 40 milioni di euro;

lo stesso Ersu ha predisposto un bando per l'acquisto di un'area da destinare alla realizzazione del *campus*, idonea per il nuovo complesso residenziale studentesco;

rilevato che per tale struttura la dislocazione più adeguata viene considerata l'area dell'ex Semoleria Azzena, adiacente alle principali strutture dell'ateneo e possibilmente integrata con la città;

considerato che:

in alternativa a tale sito il sindaco di Sassari ha proposto di realizzare il nuovo *campus* nell'area della caserma "La Marmora", sede storica della brigata Sassari, parzialmente utilizzata e situata nella zona centrale della città;

tale ipotesi ha raccolto il consenso dei commercianti e dei residenti del centro, in quanto la presenza del complesso residenziale studentesco creerebbe le condizioni per rivitalizzare il commercio di tale area, consentendo, al contempo, agli studenti di poter fruire di una struttura e di servizi allocati in una posizione centrale;

considerato che secondo quanto comunicato dal sindaco, una parte della suddetta area, sarebbe già disponibile per usi civili e l'eventuale trasferimento della caserma dal patrimonio statale a quello regionale consentirebbe di realizzare il nuovo *campus* con un significativo risparmio di risorse economiche,

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti che le istituzioni locali abbiano già avanzato una richiesta formale o informale in merito alla disponibilità della struttura e se in merito a tale questione siano intercorse comunicazioni tra l'amministrazione militare e le autorità civili locali;

se risulti che attualmente la caserma La Marmora di Sassari sia utilizzata interamente o solo parzialmente per le finalità istituzionali del Ministero della difesa;

se la caserma La Marmora sia tra i beni vincolati dalla Soprintendenza e se i vincoli siano estesi a tutto o a parte dell'edificio;

se sia stata effettuata una stima del valore dell'immobile;

qualora tale caserma fosse utilizzata solo in parte, se non ritengano utile ed opportuno attivarsi con la massima sollecitudine per far sì che tale struttura possa essere destinata parzialmente o interamente ad alloggi e servizi per studenti universitari, attraverso il trasferimento del bene alla Re-

gione ai sensi dell'art.14 dello Statuto Speciale, riallocando in altro immobile le funzioni ancora presenti nella caserma con oneri a carico dello stessa Regione Sardegna;

qualora tale ipotesi fosse percorribile, entro quali tempi si preveda possa avvenire il trasferimento del bene dal patrimonio statale a quello regionale.

(4-03150)

(16 dicembre 2014)

RISPOSTA. - La caserma "La Marmora" di Sassari, palazzo storico costruito alla fine del XIX secolo sul sito dell'antico castello aragonese, è attualmente sede del comando brigata "Sassari", di alcuni alloggi di servizio per il personale militare, dell'omonimo museo storico della brigata nonché di 4 associazioni d'Arma.

Nel 1999 una sezione dell'infrastruttura (ultimo piano del lato nord ovest) era stata temporaneamente dismessa all'Agenzia del demanio al fine di soddisfare le esigenze della locale Questura che nel 2009, a seguito del trasferimento presso la nuova sede, aveva rilasciato i predetti locali.

L'immobile, stimato nel 2004 dall'Agenzia del demanio per un valore di circa 19 milioni di euro, è utilizzato dalla forza armata che, nell'attesa di tornare in possesso della porzione a suo tempo dismessa, sta conducendo gli opportuni approfondimenti tesi a quantificare gli oneri necessari per l'adeguamento della stessa in alloggi di servizio per il personale militare, nell'intento di fronteggiare, almeno parzialmente, la carente situazione alloggiativa nella sede di Sassari.

In merito alla possibilità di rendere disponibile il cespite per destinarlo a *campus* universitario per studenti, si segnala che l'Esercito non ha ricevuto, ad oggi, alcuna comunicazione d'interesse da parte delle locali istituzioni.

Le eventuali tempistiche relative al transito dell'infrastruttura dal patrimonio statale a quello regionale sono connesse alla definizione e finalizzazione di un piano di interventi, da implementare a cura della Regione Sardegna, per la rilocalizzazione in altra sede delle funzioni attualmente presenti nell'immobile.

Per quanto riguarda, infine, il quesito "se la caserma La Marmora sia tra i beni vincolati dalla Soprintendenza", il competente Ministero dei beni e dell'attività culturali e del turismo ha comunicato i seguenti elementi: «L'Agenzia del demanio, filiale Sardegna, in qualità di ente proprietario, ha chiesto alla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sar-

degna, con nota pervenuta in data 11 marzo 2011, la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, dell'immobile denominato "Caserma La Marmora", sito in Sassari in piazza Castello al civico 9. L'immobile in argomento, distinto al catasto al foglio 109, mappale 2981, con decreto n. 16 del 24 gennaio 2014, del direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Sardegna, è stato dichiarato di interesse culturale storico artistico, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, e rimane, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto decreto legislativo. Il provvedimento di tutela riguarda tutto il complesso edilizio della caserma, costituito da un fabbricato a sviluppo quadrangolare con due cortili interni che occupa un intero isolato».

Il Ministro della difesa

PINOTTI

(23 marzo 2015)

LUCHERINI, BERTUZZI, PEZZOPANE, CANTINI, COLLINA, GRANAIOLA, PUPPATO, FERRARA Elena, MORGONI, SOLLO, VALDINOSI, CIRINNA', DI GIORGI, MATTESINI, VALENTINI, PAGLIARI, LAI. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

nell'incontro al vertice tenutosi ad Addis Abeba dal 23 al 31 gennaio 2015, l'Unione Africana ha approvato un piano che prevede la creazione di una *task force* di oltre 7.000 militari per contrastare la crescente e grave minaccia rappresentata dal gruppo terroristico Boko Haram;

il segretario generale delle Nazioni Unite, intervenuto al *summit*, ha sottolineato la centralità della cooperazione tra l'ONU e l'Unione Africana necessaria per arrestare Boko Haram, per riportare la stabilità in Nigeria e nei Paesi limitrofi e per proteggere le popolazioni sottoposte ai continui ed indiscriminati attacchi da parte del gruppo terroristico. Inoltre, Ban Ki-Moon ha ribadito che Boko Haram costituisce una minaccia di assoluta pericolosità anche per la sicurezza internazionale, avendo esso manifestato di voler conseguire l'obiettivo dichiarato di creare un califfato islamico nella Nigeria settentrionale. Il segretario generale ha, infine, ricordato che nelle mani dei miliziani islamisti vi siano ancora le studentesse sequestrate nella città di Chibok, nello Stato di Borno, nel mese di aprile 2014 e per le quali è necessario ed urgente compiere ogni sforzo per un loro rilascio immediato ed incondizionato;

gli attacchi e le incursioni di Boko Haram hanno innescato una grave crisi dei rifugiati. L'alto commissariato delle Nazioni Unite per i rifugiati ha stimato in oltre 130.000 i nigeriani fuggiti in Camerun, Ciad e Niger per scampare alle violenze di Boko Haram. A seguito del massacro di Baga, avvenuto l'8 gennaio 2015, che ha causato oltre 2.000 vittime, l'alto commissariato ha rilevato un aumento di dimensioni straordinarie di anziani, donne, uomini e bambini che fuggono alla ricerca di protezione nei Paesi confinanti;

tali Paesi stanno compiendo sforzi singolari per affrontare la crisi umanitaria innescata dall'afflusso di decine di migliaia di rifugiati. Secondo l'indice di sviluppo umano delle Nazioni Unite che misura lo sviluppo economico e sociale di ogni Paese, il Niger figura in ultima posizione e il Ciad in quart'ultima posizione. Per quanto riguarda il Camerun, esso si trova a dover affrontare anche il problema dei rifugiati provenienti dalla Repubblica centrafricana;

la forza di Boko Haram è anche conseguenza della evidente debolezza delle autorità politiche di Governo e delle forze armate nigeriane, le quali finora hanno mostrato ritardi e inammissibili inadeguatezze nel contrastare in modo efficace il gruppo terroristico. Numerosi osservatori hanno sottolineato come l'inerzia e l'impreparazione delle forze governative stia contribuendo all'avanzata, nel nord del Paese, di Boko Haram, lasciando interi villaggi indifesi e in balia delle follie criminali degli estremisti islamici;

nel rispondere all'azione dei militanti islamisti, le forze governative in alcune circostanze non hanno saputo dare quella prova di moderazione, in contraddizione con gli obblighi che incombono al governo nigeriano a norma del diritto internazionale;

oltre alla gravissima minaccia di Boko Haram, il Paese è afflitto da ulteriori e gravi fenomeni che compromettono la tutela dei diritti umani, il diritto all'istruzione dei minori, lo sviluppo economico e sociale. Per questo è necessario che il Governo si adoperi affinché si affermi il rispetto dei diritti umani e una seria lotta alla corruzione;

le conversioni forzate e l'imposizione della legge islamica (*Shari'a*), con atti di inaudita efferatezza da parte di Boko Haram si pongono in netto contrasto con i principi della dichiarazione delle Nazioni Unite del 1981 sull'eliminazione di tutte le forme di intolleranza e discriminazione fondate sulla religione e sul credo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno promuovere ad ogni livello, europeo ed internazionale, una conferenza per la pace, coinvolgendo tutti gli attori e le organizzazioni regionali e internazionali interessa-

te, al fine di favorire la pacificazione in Nigeria e mettere fine alle continue ed indiscriminate atrocità contro la popolazione;

se non ritenga opportuno, mediante l'interessamento del servizio europeo per l'azione esterna (SEAE), il Consiglio e la Commissione europea, favorire una collaborazione con le Nazioni Unite e altri attori internazionali al fine di arrestare i finanziamenti di Boko Haram e la libertà di movimento dei suoi *leader* e ispiratori;

se non ritenga opportuno, coinvolgendo le istituzioni dell'Unione europea, definire un piano di straordinario di assistenza e di aiuti umanitari per la popolazione della Nigeria e per le centinaia di migliaia di profughi, che hanno trovato riparo nei Paesi limitrofi, martoriati dalle crudeltà e dai crimini perpetrati da Boko Haram.

(4-03385)

(10 febbraio 2015)

RISPOSTA. - Il Ministero, fin dalle prime battute della crisi nigeriana, quando gli atti di violenza miravano a creare un solco tra le diverse confessioni religiose, si è adoperato per tenere alta l'attenzione della comunità internazionale attorno al fenomeno di Boko Haram. La gravità e l'efferatezza delle azioni di questo gruppo terrorista hanno ormai creato una situazione di instabilità che ha superato i confini della Nigeria e mantiene l'attenzione della comunità internazionale a livelli molto alti. Si ricordino gli incontri di Parigi, Londra, Washington e Abuja in cui la comunità internazionale ha cercato di favorire il coordinamento fra la Nigeria e i Paesi ad essa vicini (Niger, Camerun, Ciad e Benin) per un contrastare efficacemente l'organizzazione terroristica. Nella riunione di Abuja, tenuta nel settembre 2014, si è deciso, da parte dei Paesi confinanti con la Nigeria, di dar vita a tal fine alla Regional intelligence fusion unit (RIFU) e la Multinational joint task force.

Anche l'Unione africana e le singole organizzazioni regionali sono impegnate affinché si possa dare una risposta adeguata ed attiva al fenomeno terroristico. Il prossimo *summit* dei capi di Stato e di Governo della Comunità economica degli Stati dell'Africa occidentale (CEEAC), in programma per il 16 marzo, sarà rivolto a Boko Haram ed alle possibili risposte di contrasto. Da parte italiana ci si è espressi affinché l'Unione europea sostenga adeguatamente tali iniziative.

La comunità internazionale è da tempo impegnata a bloccare i finanziamenti a Boko Haram, nel 2014 l'Italia ha co-sponsorizzato l'iniziativa nigeriana di inserire Boko Haram nelle liste delle organizzazioni terroristiche legate ad Al-Qaeda (Comitato 1267) con particolari conseguenze per il

congelamento dei conti correnti e la tracciabilità dei trasferimenti internazionali.

La cooperazione italiana segue con attenzione l'evolversi della crisi umanitaria provata dalle violenze di Boko Haram, che colpisce gravemente la popolazione di alcune aree nord-orientali della Nigeria ed ha innescato anche un afflusso di rifugiati in Niger, Ciad e Camerun, già peraltro caratterizzati da situazioni socio-economiche non favorevoli.

Per quanto concerne gli aspetti strettamente umanitari, l'Italia partecipa attivamente alle discussioni in corso nell'ambito del Gruppo aiuti umanitari dell'Unione europea (COHAFA). In occasione dell'ultima riunione del Gruppo a fine gennaio, è stato concordato un messaggio alle autorità di Abuja volto a sensibilizzarle sulla necessità di mobilitare adeguate risorse nazionali per far fronte alle esigenze umanitarie della popolazione coinvolta. Nel corso della riunione, la Commissione europea ha annunciato di aver stanziato 5 milioni di euro per aiuti umanitari nell'anno in corso. La situazione in Nigeria è stata peraltro oggetto dell'ordine del giorno anche della prossima riunione COHAFA del 26 e 27 febbraio. In tale occasione sono stati raccolti ulteriori utili elementi di valutazione circa l'evolversi della situazione *in loco* e le esigenze prioritarie dal punto di vista umanitario in Nigeria e nei Paesi vicini. Ciò avendo peraltro a mente che il Governo federale nigeriano non ha finora rivolto alcun appello alla comunità dei donatori, ritenendo che quello di Boko Haram sia essenzialmente un problema di sicurezza interno. Da parte della cooperazione italiana vi è comunque la disponibilità a prendere in considerazione l'ipotesi di un intervento di emergenza a sostegno delle popolazioni nigeriane colpite all'interno del Paese o a favore dei rifugiati nigeriani sfollati nei Paesi limitrofi, da effettuarsi sul canale bilaterale ovvero su quello multilaterale.

Il Vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

PISTELLI

(19 marzo 2015)

MARINO Mauro Maria, LO MORO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

a seguito dell'accordo siglato da Alitalia ed Etihad è stata cancellata la quasi totalità dei collegamenti aerei tra il Piemonte e il Sud Italia, con particolare riferimento alla Calabria;

le 2 regioni, attualmente, possono contare su un unico volo di andata e ritorno solo per alcuni giorni della settimana, con costi proibitivi e con orari estremamente disagiati;

la decisione di Alitalia di ridurre drasticamente i collegamenti di Torino con il Meridione è tanto più deprecabile se si tiene conto dell'elevato flusso di passeggeri, che peraltro garantivano una buona redditività delle rotte, e che ora si trovano in condizione di isolamento: infatti, alla soppressione di tratte aeree corrisponde una speculare carenza delle infrastrutture di base, sia ferroviarie sia stradali, nonché una totale assenza di voli *low cost*;

le carenze infrastrutturali che affliggono la Calabria, penalizzata in settori nevralgici per il suo sviluppo economico, impediscono di fatto a una regione dalle intrinseche potenzialità in campo turistico, culturale e paesaggistico di essere ancor più competitiva a livello nazionale e internazionale;

peraltro, la decisione di chiudere sia alcune rotte internazionali sia un gran numero di tratte verso il Sud Italia ha comportato di fatto un drastico ridimensionamento dello scalo torinese di Caselle che storicamente era stato base operativa di Alitalia, con pesanti ricadute anche in termini di opportunità occupazionali,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga imprescindibile far sì che i collegamenti tra le 2 regioni possano tornare a essere competitivi e degni di un Paese civile e che lo scalo torinese torni a rivestire un ruolo centrale per il rilancio del tessuto industriale italiano.

(4-03262)

(19 gennaio 2015)

RISPOSTA. - Occorre premettere che il mercato del trasporto aereo trova a livello comunitario la propria disciplina nel regolamento (CE) n. 1008/2008 del 24 settembre 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella Comunità. In base a tale regolamento, che si pone come finalità quella di governare in modo uniforme il graduale e progressivo processo di liberalizzazione del trasporto aereo attraverso la definizione di regole certe e comuni a tutti gli operatori del settore, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree per il trasporto passeggeri e merci.

In altri termini, le compagnie aeree godono di piena autonomia nel determinare le proprie scelte concernenti tipologie, modalità e frequenze, secondo la rispettiva convenienza economica; pertanto, non sono possibili

interventi da parte dell'amministrazione tesi ad influenzare le scelte operate dalle singole imprese, pena l'intervento degli organi della commissione che vigilano sul settore.

Quanto agli specifici collegamenti aerei operati in regime di oneri di servizio pubblico tra il capoluogo piemontese e Reggio Calabria e viceversa, si informa che il 12 febbraio 2014, su richiesta della Regione Calabria, il Ministero ha provveduto a far cessare gli effetti del decreto ministeriale del 23 marzo 2011 che imponeva oneri di servizio pubblico su tale rotta, restituendo tale collegamento al libero mercato.

Inoltre, in data 20 settembre 2014, a seguito di delega al Presidente della Regione Calabria, si è tenuta presso gli uffici della Regione la conferenza dei servizi finalizzata ad individuare il contenuto ed i parametri degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto, nel corso della quale sono stati individuati i collegamenti da assoggettare all'onere di servizio pubblico e le relative modalità di esercizio. In particolare, sulla base delle risorse disponibili e delle esigenze emerse nel corso della conferenza, la Regione ha ritenuto di individuare quali collegamenti prioritari quelli di Reggio Calabria con le città di Pisa e Bologna e viceversa.

In esito alle determinazioni, è stato emanato il decreto ministeriale n. 43 del 6 febbraio 2015, per l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Reggio Calabria-Pisa e Reggio Calabria-Bologna a cui seguirà il prescritto *iter* ad evidenza pubblica per l'individuazione dei vettori interessati ad esercire i collegamenti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(19 marzo 2015)

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

l'aeroporto di Lamezia Terme (Catanzaro), nonostante la crisi che ha investito il settore aereo, è cresciuto in termini di volume di traffico passeggeri, del 10,41 per cento rispetto alla media nazionale del 4,5 per cento;

nel 2014 l'aeroporto lametino ha registrato un volume di traffico passeggeri pari a 2.441.485 unità;

dal 1° febbraio 2015 verranno cancellati voli per Torino e ridimensionato il numero dei voli per Milano Linate;

la Calabria ha bisogno di rilanciare la propria economia anche garantendo servizi efficienti;

la regione non è dotata di una rete di trasporti adeguata agli *standard* del Centro e del Nord Italia e, in particolare, il trasporto ferroviario, già carente, non sarebbe in grado di sopperire a tagli di tratte nel settore aereo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire per assicurare il mantenimento dei collegamenti aerei con il Nord Italia, anche alla luce dell'imminente evento Expo di Milano;

se non ritenga di porre in essere ogni intervento utile a scongiurare questa ulteriore penalizzazione nei collegamenti tra la Calabria e il Centro-Nord;

se, infine, non consideri questi tagli nei trasporti profondamente deleteri per lo sviluppo turistico della regione.

(4-03365)

(4 febbraio 2015)

RISPOSTA. - In risposta ai quesiti posti circa i collegamenti aerei nazionali con la Calabria, occorre premettere che il mercato del trasporto aereo trova a livello comunitario la propria disciplina nel regolamento (CE) n. 1008/2008 del 24 settembre 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella Comunità.

In base a tale regolamento, che si pone come finalità quella di governare in modo uniforme il graduale e progressivo processo di liberalizzazione del trasporto aereo attraverso la definizione di regole certe e comuni a tutti gli operatori del settore, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree per il trasporto passeggeri e merci. In altri termini, l'opportunità di istituire collegamenti aerei all'interno del territorio europeo è devoluta a logiche imprenditoriali e di mercato che si inquadrano in una dimensione concorrenziale e che, come tale, non consentono all'amministrazione di intervenire sulle scelte operate dalle singole imprese.

Ciò posto, è bene evidenziare che, proprio su impulso determinante del Ministero, sono state emanate norme finalizzate a rendere più trasparenti gli accordi tra operatori al fine di evitare comportamenti potenzialmente distorsivi delle dinamiche concorrenziali.

In particolare, si richiamano i commi 14 e 15 dell'articolo 13 del decreto-legge n. 145 del 2013, recante "Interventi urgenti di avvio del piano Destinazione Italia, per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed Expo 2015", e relativa legge di conversione, nei quali si prevede espressamente che i gestori di aeroporti che stringono rapporti commerciali con vettori aerei in funzione dell'avviamento e dello sviluppo di rotte destinate a soddisfare e promuovere la domanda nei rispettivi bacini di utenza, devono esperire procedure di scelta del beneficiario trasparenti e tali da garantire la più ampia partecipazione dei vettori potenzialmente interessati, secondo modalità da definirsi con apposite linee guida adottate dal Ministero, sentiti l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'ENAC. I gestori aeroportuali dovranno comunicare all'Autorità di regolazione dei trasporti e all'ENAC l'esito delle procedure previste dal comma 14, ai fini della verifica del rispetto delle condizioni di trasparenza e competitività.

Peraltro, nel mese di ottobre 2014 sono state pubblicate le menzionate linee guida, consultabili anche sul sito *web* del Ministero, che consentiranno all'impianto normativo di esplicitare pienamente i propri effetti, dotandolo di reale operatività, sotto la stretta vigilanza dell'ENAC e delle competenti strutture ministeriali.

La disciplina richiamata vale, naturalmente, per le future iniziative commerciali tra operatori del settore mentre, per quelle già esperite, resta fermo il generale potere di controllo e vigilanza svolto dall'ENAC su gestori aeroportuali e vettori in ordine al rispetto delle norme di settore in un contesto di elevata liberalizzazione del mercato.

Certamente il quadro delineato conferma l'attenzione del Ministero affinché, pur nell'ambito di una competizione economica di mercato, questa si sviluppi secondo logiche concorrenziali e non discriminatorie.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(19 marzo 2015)

PAGANO, TORRISI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

nel corso di un incontro con i sindacati svoltosi a Roma, il 2 febbraio 2015, i dirigenti delle Ferrovie dello Stato hanno confermato la decisione, in vigore dal 13 giugno, di sopprimere il servizio di traghettamento dei treni da e per la Sicilia e che, in sostanza, i convogli diretti verso il resto dell'Italia avranno come terminale Messina, mentre quelli diretti verso l'isola si fermeranno a Villa San Giovanni (Reggio Calabria);

i passeggeri per attraversare lo stretto di Messina, scendendo dai treni, bagagli alla mano, saranno costretti ad imbarcarsi sui mezzi di Metromare, con immaginabili enormi disagi;

nel corso degli ultimi anni il numero dei treni ha subito un notevole ridimensionamento, da 14 a 5 (dei quali 3 diurni e 2 notturni); a seguito della suddetta soppressione resterà solo un traghetto in servizio esclusivamente notturno;

TIR, *pullmane* automobili saranno obbligati, di fatto, con notevole esborso economico e notevoli disagi, ad imbarcarsi sui traghetti privati presso Tremestieri (Messina) il cui *imbarcadero*, oltre tutto, è soggetto con cadenza quasi settimanale a repentini insabbiamenti;

le decisioni dei vertici aziendali delle Ferrovie dello Stato causeranno, con quasi assoluta certezza, l'esubero di circa 700 unità lavorative non soggette all'obbligo di ricollocazione, con un ulteriore notevole incremento del cospicuo numero di disoccupati: gli addetti al settore marittimo, quelli precari, con contratto a tempo determinato, che gravitano attorno alla flotta di Stato; gli addetti ai servizi di manutenzione; nonché molti altri lavoratori appartenenti all'indotto;

in un comunicato l'Or.SA., sindacato di categoria, ha sostenuto che il rappresentante delle Ferrovie dello Stato avrebbe precisato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal 23 dicembre 2014, ha autorizzato la soppressione dei treni e che al momento, di fatto, non sussisterebbe la disponibilità, causata da ostacoli burocratici, della somma di 30 milioni necessaria per la sovvenzione del servizio alternativo di Metromare e che, una volta reperita, dovrebbe essere stanziata anche per il traghettamento dei viaggiatori che a piedi intendano raggiungere i treni sulla sponda opposta,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per scongiurare l'incresciosa decisione di sopprimere il servizio di traghettamento sullo stretto di Messina dei convogli ferroviari, assunta dai vertici delle Ferrovie dello Stato, dettata da logiche aziendali tendenti uni-

camente al risparmio e noncuranti, nel modo più assoluto, della politica che dovrebbe avere un'azienda che annovera tra i punti strategici della propria missione quello di "accrescere la dotazione infrastrutturale del Paese", come si può evincere dal suo sito ufficiale;

come intenda garantire la continuità territoriale della Sicilia, che già subisce il peggiore servizio ferroviario del continente europeo, con il resto d'Italia, diritto imprescindibile, che verrebbe gravemente eluso e calpestato nel caso in cui gli intendimenti del *management* delle Ferrovie dello Stato andassero in porto, cause di gravissime ripercussioni sui lavoratori pendolari, sull'ulteriore aggravio del costo del trasporto delle merci, sull'occupazione e, non per ultimo, sul turismo che costituisce una fonte di primaria importanza per l'economia dell'isola, già soggetta ad una durissima crisi.

(4-03387)

(10 febbraio 2015)

SANTANGELO, PUGLIA, PAGLINI, MARTON, BERTOROTTA, MORRA, LEZZI, CRIMI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il servizio di collegamento nello stretto di Messina è di vitale importanza per l'economia della Sicilia e della Calabria. Infatti, sono circa 22.000 i pendolari che giornalmente attraversano lo stretto;

sono 400.000 i cittadini residenti nei comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, che ricadono nella cosiddetta area integrata dello stretto, e sono 200 i comuni che gravitano in quest'unica area vasta con circa un milione e mezzo di abitanti interessati;

il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e la Regione siciliana risulta affidato alla società Rete ferroviaria italiana (RFI) SpA, in virtù dell'atto di concessione di cui al decreto ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138/T, e successive modifiche e integrazioni, che disciplina i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario). RFI è controllata da Ferrovie dello Stato (FS) SpA, *holding* dell'omonimo gruppo;

il responsabile della *holding* del gruppo FS ha presentato il progetto che cancellerà tutti i treni *intercity* giorno e quello notte che attualmente collega la Sicilia a Milano, a partire dal 13 giugno 2015, mantenendo solo 2 treni notte da e per Roma e una nave a 4 binari che effettuerà 18 corse per il trasporto dei convogli, tutto come conseguenza della riduzione dei finanziamenti per il traffico universale passeggeri e merci e per il traghettamento;

considerato che:

dal 1° giugno 2012, l'unica attività di RFI nel settore navigazione è stata quella del traghettamento di convogli ferroviari, mediante navi ferroviarie (marchio Bluvia) che operano dal porto di Messina al porto di Reggio Calabria al fine di dare continuità al servizio di rete territoriale con l'isola, realizzando nel 2012 un fatturato di circa 2,6 miliardi di euro;

la continuità territoriale nel collegamento tra le 2 sponde dello stretto di Messina deve essere garantita indistintamente a tutti i cittadini che hanno la necessità di viaggiare e per il mantenimento degli scambi commerciali nonché il reale rilancio del turismo siciliano;

l'interruzione del traghettamento dei convogli ferroviari determina un disagio alle persone con disabilità o alle persone con mobilità ridotta, specie per il trasferimento su mezzi di trasporto della "Metromare" o di altro mezzo di traghettamento, e non garantisce a tutti i cittadini pari libertà di circolazione;

bisogna garantire quanto disposto dal regolamento (CE) n. 1371/2007: "Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto";

considerato inoltre che:

le strategie industriali di RFI dal 2009 ad oggi hanno condotto alla soppressione di molti treni a lunga percorrenza e alla netta riduzione delle corse regionali, ponendo la Sicilia in una condizione di vero e proprio isolamento geografico così evidenziando l'estrema difficoltà nell'assicurare mobilità alle persone e ai soggetti economici della Regione;

risulta agli interroganti che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal 23 dicembre 2014 abbia provveduto al taglio del finanziamento di 46 milioni di euro previsto per l'attraversamento dello stretto,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere al fine di garantire il servizio universale ferroviario dei treni a lunga percorrenza e delle navi traghetto ferroviarie, impiegate nello stretto di Messina, per aumentare l'offerta attualmente insoddisfacente e per il perseguimento di un'efficace politica del trasporto ferroviario regionale, *asset* strategico fondamentale per lo sviluppo economico, turistico e territoriale della Sicilia;

quali siano le previsioni del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie in Sicilia, anche al fine del mantenimento del livello occupazionale del personale impiegato;

se corrisponda al vero che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 23 dicembre 2014 ha provveduto al taglio del finanziamento dei 46 milioni di euro previsto per l'attraversamento dello Stretto.

(4-03413)

(11 febbraio 2015)

SCILIPOTI ISGRO¹. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

ancora oggi in Italia si riscontrano rilevanti problemi nei collegamenti ferroviari, marittimi e stradali, specialmente in alcune zone del Sud Italia, come Sicilia e Calabria;

dal 2007 ad oggi i collegamenti fra la Sicilia ed il resto del Paese hanno subito una drastica riduzione (da 14 a 5) causando una flessione dell'occupazione del 60 per cento;

recentemente, particolare allarme hanno destato le dichiarazioni rese il 23 gennaio 2015 dalle organizzazioni sindacali che annunciano l'intenzione di Ferrovie dello Stato italiane SpA, controllata dallo Stato, di sopprimere il servizio di collegamento ferroviario-marittimo tra la Sicilia e la Calabria (traghettaggio dei convogli fra Messina e Villa San Giovanni in Calabria). Se ciò avvenisse, ne deriverebbero danni gravissimi al sistema dei trasporti locali e all'economia siciliana;

non hanno avuto seguito i progetti di Ferrovie dello Stato e di privati di costruzione di una linea veloce in prosecuzione di un'omologa linea ad alta velocità e alta capacità Battipaglia (Salerno)-Reggio Calabria, inquadrata nell'ambito del programma europeo del corridoio Berlino-Palermo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo consideri favorevolmente la revisione delle tratte prospettate da Ferrovie dello Stato o se intenda, a tutela del servizio pubblico, intervenire affinché non vengano meno i collegamenti da e verso la Sicilia.

(4-03420)

(11 febbraio 2015)

RISPOSTA.^(*) - Si risponde congiuntamente alle interrogazioni 4-03387, 4-03413 e 4-03420.

In merito ai collegamenti ferroviari da e per la Sicilia sono state assunte informazioni presso Ferrovie dello Stato italiane e si riferisce quanto segue.

L'attuale offerta di servizi ferroviari di media-lunga percorrenza è costituita da 5 coppie di treni (Intercity-Intercity notte) che collegano giornalmente l'isola con le principali località della direttrice tirrenica e Milano.

Nello specifico, si tratta di: una coppia di Intercity Roma-Palermo e viceversa, con sezioni da e per Siracusa; una coppia di Intercity Roma-Siracusa e viceversa, con sezioni da e per Palermo; 2 coppie di Intercity notte Roma-Siracusa e viceversa, con rispettive sezioni da e per Palermo; una coppia di Intercity notte Milano-Siracusa e viceversa, con sezioni da e per Palermo.

Tutti questi treni rientrano nel contratto di servizio 2009-2014 stipulato tra Trenitalia e lo Stato, scaduto il 31 dicembre 2014 e in attesa di essere prorogato da parte dello Stato per un anno, sino alla fine del 2015. Dopo tale data, non essendo possibili ulteriori proroghe, si renderà necessario procedere ad un nuovo affidamento.

Si evidenzia che nessuna sospensione dei servizi Intercity in contratto di servizio media e lunga percorrenza è stata autorizzata da parte del Ministero.

Inoltre, si segnala che dal cambio orario ferroviario del 14 dicembre 2014 Rete ferroviaria italiana, tramite la società Blueferries, ha attivato un servizio di traghettamento veloce in sovrapposizione con i servizi di traghettamento dei convogli e delle carrozze ferroviarie al fine di operare un miglioramento, ammodernamento ed efficientamento dei collegamenti passeggeri da e per la Sicilia.

Come è noto, attualmente è allo studio l'ipotesi di una rottura di carico tra Villa San Giovanni e Messina per i viaggiatori Intercity diretti sull'isola tramite l'utilizzo, alle attuali condizioni e tariffe, dei nuovi e più moderni collegamenti veloci, che permetterebbero non solo di viaggiare con un maggior *comfort* e sicurezza, ma anche di ridurre notevolmente i tempi di attraverso dello stretto e, contemporaneamente, rendere più efficienti i collegamenti ferroviari. L'ipotesi di progetto dovrà prevedere anche interventi infrastrutturali (*tapis roulant*, scale mobili, eccetera) tali da agevolare al massimo i viaggiatori senza tuttavia impattare in alcun modo sugli attuali

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

livelli occupazionali. Ovviamente, siffatta ipotesi dovrà essere prioritariamente condivisa con il governo locale.

Infine, si informa che il 16 febbraio 2015 si è tenuto presso il Ministero un incontro alla presenza delle autorità locali e della Regione, proprio per determinare la volontà di procedere per un netto miglioramento dei collegamenti, fermo restando che i servizi delle navi veloci (circa 9 coppie al giorno nei giorni feriali e 6 coppie in quelli festivi) sono da considerarsi aggiuntivi a quelli già effettuati con i traghetti tradizionali.

In conclusione, come già espresso in più occasioni, il Ministero assicura la massima sensibilità e attenzione su questo tema: sarebbe infatti inaccettabile il *vulnus* alla continuità territoriale e al diritto a servizi efficienti, oltre alla mancata garanzia dei livelli occupazionali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(19 marzo 2015)

PAGLINI, PUGLIA, CATALFO, BENCINI, DONNO, SERRA, BATTISTA, MORONESE, CAPPELLETTI, CIOFFI, MORRA, BOTTICI.
- *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dello sviluppo economico.*
- Premesso che:

la CIL (Ceramic insulators Livorno) è una società specializzata nel campo della produzione di isolatori in porcellana e apparecchiature per produrre e trasmettere energia elettrica ad alto voltaggio, nata dalle ceneri del ramo "ceramiche industriali" della ex Richard-Ginori;

la CIL è totalmente controllata dalla Coelme SpA, a sua volta facente parte, assieme alla francese EGIC, del gruppo Southern States;

i principali clienti dell'azienda sono Terna, Siemens, ABB, Hapam, Red, National grid;

nel marzo 2013 la direzione dell'azienda ha annunciato la decisione di avviare la procedura di cassa integrazione straordinaria, della durata di un anno, per 29 lavoratori su 32 totali, a seguito della cessazione del ramo di azienda relativo alla produzione. Sempre nel marzo 2013 è stato sottoscritto con l'azienda un accordo sindacale che prevede come, a termine della cassa integrazione guadagni straordinaria, i lavoratori verranno posti in mobilità;

negli ultimi anni la CIL ha acquisito e mantenuto i requisiti per soddisfare i più alti *standard* industriali di settore ed ha quindi ottenuto la concessione di numerose certificazioni di qualità ed omologazioni;

la società produce isolatori elettrici in porcellana che assumono la qualificazione di prodotto strategico;

gli utilizzatori del prodotto sono gli enti elettrici, tutte le ditte elettromeccaniche costruttrici di apparecchiature di cui l'isolatore sia un componente (sezionatori, interruttori, eccetera) ed infine gli impiantisti, ovvero sia le ditte che si aggiudicano l'appalto per la costruzione di linee e sottostazioni complete;

secondo la direzione, l'azienda ha avuto un forte calo di ordini per motivi ascrivibili essenzialmente alla crisi generalizzata dei mercati ed è diventata fortemente dipendente dal mercato italiano (Terna) e dagli ordini ricevuti da Coelme e da altre aziende dello stesso gruppo;

nel corso del 2011, la CIL ha sostenuto oneri notevoli per raggiungere gli *standard* produttivi richiesti da Terna e per omologare i nuovi prodotti ed ha acquisito da Terna un accordo quadro, oggi quasi interamente evaso;

a fine 2011 Terna ha iniziato a ridurre in modo drastico gli investimenti, cancellando o rallentando anche quelli già avviati, di conseguenza la CIL, come tutti i fornitori di Terna, si è trovata senza nuove commesse dirette e/o indirette relative a quel tipo di isolatori destinati a Terna. Particolarmente grave per la società è stato il blocco degli investimenti Terna SET (impianti chiavi in mano) per i quali la società si trovava in condizione particolarmente favorevole, sia per la capacità produttiva disponibile che le consentiva di evadere commesse in tempi brevi, sia per aver sottoscritto un accordo quadro con uno dei principali operatori del settore e vincitore della gara nazionale per tali progetti;

relativamente ai produttori di apparecchiature (sezionatori) in Europa e nel mondo, che costituivano in passato un canale di vendita importante, la CIL ha riscontrato negli ultimi anni una perdita progressiva di quota di mercato, acquisita da altri produttori di isolatori operanti in Paesi con manodopera a basso costo;

in data 31 gennaio 2012 Terna presenta il piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale il quale prevede, per il decennio 2012-2021, investimenti per oltre 7 miliardi di euro, finalizzati a realizzare benefici in termini di efficienze per il sistema elettrico tra cui la diminuzione delle perdite di energia e la riduzione delle emissioni di anidride carbonica;

considerato che, a giudizio degli interroganti:

è probabile che, avviandosi alla sola commercializzazione del prodotto, la CIL comprerà gli isolatori prodotti da Cina e India, apponendovi il marchio CIL Italy e commercializzando questi come *made in Italy*;

se la produzione sarà effettuata in Paesi extra-europei, come Cina e India, si potranno avere forti dubbi sia sulla qualità del prodotto stesso, sia sul rispetto dei diritti dei lavoratori e dell'ambiente, trattandosi di Paesi con regole sullo smaltimento degli scarichi e delle emissioni industriali molto meno limitanti di quelle previste dalle direttive europee, con la conseguente concorrenza sleale tra Paesi produttori in una situazione di mercato già fortemente compromessa;

considerato inoltre che:

il Ministero dello sviluppo economico, nel tutelare il *made in Italy*, riserva particolare attenzione a settori peculiari, come quello delle ceramiche, avendo istituito anche un "Comitato nazionale ceramico", nel quale, come evidenziato nel sito del Ministero, "è stato affrontato il problema di rilanciare i marchi, dei poli e dell'alta istruzione professionale, dell'aggiornamento annuale dei dati di settore e della promozione dei contratti di rete di impresa",

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione;

se, per quanto di propria competenza, valutino di importanza strategica il mantenimento nel nostro Paese di un'azienda che produce isolatori in ceramica e se sia considerata ammissibile la mera commercializzazione di tale prodotto, acquistato in Paesi che utilizzano manodopera a basso costo, come Cina e India, cosa che, a giudizio degli interroganti, produce risultati di minore qualità in una situazione di mercato già fortemente compromessa;

se non ritengano opportuno intervenire, per quanto di loro competenza, coinvolgendo Terna in merito a futuri investimenti, al fine di scongiurare una possibile crisi del settore a livello sia locale che nazionale;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare al fine di tutelare la produzione *made in Italy* nel settore delle ceramiche industriali.

(4-01089)

(5 novembre 2013)

RISPOSTA. - Il Ministero è al corrente della situazione descritta. In particolare potrà intervenire per acquisire ogni elemento utile alla soluzione del problema segnalato, al fine di concorrere all'individuazione del percorso più adeguato, per garantire il futuro dell'azienda stessa. A tal fine, tramite i propri uffici, si riserva di convocare le parti per ricercare un'intesa rivolta a salvaguardare la produzione e l'occupazione dello stabilimento.

Per quanto riguarda, invece, la tutela del *made in Italy*, settore della ceramica compreso, si segnala che il Ministero sta lavorando a livello di Unione europea sulla proposta di modifica dell'articolo 7 della proposta di regolamento sulla sicurezza dei prodotti di consumo, nel senso di prevedere l'obbligo di indicazione di origine (*made in*) per tutti i prodotti. La proposta di regolamento è attualmente all'esame del Consiglio dell'Unione europea. Il Ministero ha sempre sostenuto la necessità di una previsione obbligatoria dell'indicazione di origine, nella convinzione che tale informazione sia un tema cruciale per la sicurezza dei prodotti e per il corretto funzionamento del mercato interno, andando a colmare un vuoto legislativo a livello europeo.

Infatti, l'indicazione del Paese di origine contribuisce a: migliorare la tracciabilità del prodotto a beneficio delle autorità di sorveglianza del mercato; rafforzare la fiducia dei consumatori nei confronti del mercato interno; favorire il contrasto alle false indicazioni di origine; rafforzare la competitività delle produzioni europee; stabilire regole condivise e parità di condizioni tra gli operatori economici europei e non europei (*level playing field*), nel rispetto degli accordi WTO.

La tracciabilità del prodotto nella catena di fornitura è un aspetto fondamentale del regolamento sulla sicurezza. In ragione della complessità crescente della distribuzione delle produzioni nell'economia globalizzata nonché per le crescenti importazioni dai Paesi emergenti, risulta urgente la messa in atto di meccanismi efficaci di tracciabilità di origine per garantire l'effettiva sicurezza dei prodotti.

L'indicazione di origine riveste, dunque, una valenza economica per la competitività dei prodotti europei nei confronti di prodotti provenienti da Paesi terzi (Cina e India) e orienterà le scelte di acquisto su prodotti la cui origine sia di per sé garanzia di sicurezza e qualità.

Il Vice ministro dello sviluppo economico

DE VINCENTI

(12 marzo 2015)

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

la legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità per il 2015)", all'articolo 1, comma 299, prevede l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro annui per il periodo dal 2017 al 2031, finalizzato prioritariamente alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del piano economico e finanziario;

dispone anche che alla ripartizione delle risorse si provvede con delibera del CIPE su proposta del Ministero e che il contributo è utilizzato esclusivamente in erogazione diretta;

in un articolo pubblicato sul quotidiano "L'Eco di Bergamo" del 28 dicembre 2014, viene testualmente riportato: "alla fine l'ha avuta vinta l'autostrada Brebemi-A35. Il Governo attraverso la legge di stabilità 2015, recentemente approvata, ha infatti stanziato il contributo pubblico che la società concessionaria Brebemi spa aveva chiesto per riequilibrare il suo piano economico";

la Regione Lombardia a sua volta, con un emendamento proposto dall'assessore al bilancio, nell'ultima sua legge di bilancio, ha stanziato 20 milioni all'anno dal 2015 al 2017 (proprio i 3 anni non coperti dal finanziamento dello Stato);

il presidente della Brebemi SpA, Francesco Bettoni, in un'intervista apparsa su organi di stampa il 30 dicembre 2014, parlando del contributo da lui più volte auspicato riferisce: "per ora è certo quello della Regione Lombardia (60 milioni), su quello dello Stato aspettiamo informazioni dal Governo";

il 31 dicembre 2014, sulla medesima questione è intervenuto "il Fatto Quotidiano", sollevando dubbi sulla legittimità dell'operazione;

risulta all'interrogante che numerosi altri organi di stampa locali e nazionali ("Corriere della Sera" e "la Repubblica"), anche su segnalazione di Legambiente, hanno riferito del rischio che la materia possa finire sotto la lente di ingrandimento dell'Unione europea per violazione delle norme sugli appalti, delle norme sulla concorrenza e per il configurarsi di aiuti di Stato illegittimi;

la grande opera è stata premiata dall'Unione europea come migliore *project financing* italiano e uno dei migliori a livello europeo;

risulta, altresì, all'interrogante che la Cassa depositi e prestiti e la BEI (Banca europea degli investimenti), ambedue istituzioni pubbliche, hanno finanziato la Brebemi, cioè l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano;

molti proprietari di terreni, in gran parte agricoltori, espropriati per la realizzazione dell'opera, nonostante siano passati parecchi anni dalla perdita della disponibilità delle loro aree, non sono stati ancora risarciti. Tale circostanza ha rappresentato motivo di crisi di alcune aziende che, senza il dovuto ristoro da reinvestire nelle attività, non hanno potuto continuare a produrre,

si chiede di sapere:

se risponda al vero quanto rappresentato dagli organi di stampa e delle autorevoli fonti citate;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di assumere le opportune iniziative al fine di tutelare gli investitori della Brebemi e tutti i creditori ai vari livelli, oltre all'immagine del nostro Paese in Europa e nel mondo.

(4-03364)

(4 febbraio 2015)

RISPOSTA. - La convenzione unica tra la società Concessioni autostradali lombarde (Cal) e la società Brebemi (sottoscritta in data 1° agosto 2007 e approvata dal CIPE con delibera n. 109/2007, approvata con decreto dei Ministeri delle infrastrutture e dell'economia e delle finanze del 23 gennaio 2008, n. 1667, e registrata dalla Corte dei conti in data 31 gennaio 2008) prevedeva un costo dell'investimento complessivo al netto del ribasso di asta di 1.204.553.000 euro.

A seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, avvenuto con delibera n. 42/2009, è stato sottoscritto apposito atto aggiuntivo (approvato con decreto interministeriale e registrato in data 11 novembre 2010 dalla Corte dei conti). Il costo dell'investimento è stato aggiornato a complessivi 1.611.300.247 euro (al netto del ribasso d'asta) con conseguente aggiornamento del piano economico-finanziario (PEF) che non prevedeva apporto di contributi pubblici in quanto a totale carico dei privati.

Gli incrementi di costo registrati rispetto al progetto preliminare sono derivati principalmente dalle seguenti circostanze: affiancamento tra il collegamento autostradale e la linea alta velocità-alta capacità Milano-Verona; prescrizione di inchieste della Commissione speciale VIA; prescrizione di inchieste della Regione Lombardia; maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento normativo e dei costi dei materiali di costruzione.

Tale piano finanziario è stato approvato con il secondo atto aggiuntivo approvato con decreto interministeriale n. 81 del 6 marzo 2012 e registrato dalla Corte dei conti in data 7 maggio 2012.

La convenzione originaria integrata dai successivi atti aggiuntivi prevede la possibilità di procedere alla revisione del PEF, in attuazione di quanto disciplinato dall'articolo 143, comma 8, del codice degli appalti (di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006), al fine di assicurare la permanenza dell'equilibrio economico-finanziario mediante la determinazione delle nuove condizioni di equilibrio da attuare, anche tramite la proroga del termine di scadenza delle concessioni.

Durante i primi mesi del 2014, il concessionario ha presentato, ai sensi della convenzione unica e dei successivi atti aggiuntivi, l'attivazione della procedura di revisione del PEF, asserendo la sussistenza dei presupposti e ragioni che determinano un'evidente alterazione dell'equilibrio del piano rappresentati essenzialmente dalla diminuzione del volume di traffico, dall'aumento dei costi del finanziamento e dai maggiori oneri espropriativi.

La diminuzione del traffico, dovuta oltre che da un contesto macroeconomico negativo a livello internazionale, è altresì ascrivibile alla mancata realizzazione dell'interconnessione con il sistema autostradale esistente, il quale doveva essere realizzato a carico di altro concessionario (in particolare risulta mancante il collegamento della A35 con la A4).

Pertanto, alla luce delle condizioni contrattuali esistenti e al fine di assicurare certezza non solo nei confronti dei soggetti finanziatori in relazione al quadro regolatorio ma anche ai soggetti investitori internazionali, le ipotesi solutorie dovranno essere valutate in sede di pianificazione economica nel rispetto e in aderenza a quanto previsto dal quadro regolatorio di riferimento.

Quanto all'utilizzo dell'articolo 1, comma 299, della legge n. 190 del 2014, si evidenzia che il fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture è finalizzato prioritariamente alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del PEF, e che pertanto potranno accedervi le concessionarie che dovessero trovarsi in tale situazione; il legislatore, rivolgendosi in termini di generalità alle concessionarie, non ne ha preventivamente individuata alcuna.

Per quanto riguarda la ripartizione delle risorse, la legge prevede che, su proposta del Ministero, sia adottata un'apposita delibera CIPE per la ripartizione del fondo. Il Ministero valuterà tutte le istanze in termini di ammissibilità e congruità e solo successivamente ed eventualmente provvederà all'inoltro all'organo competente per la pianificazione economica di settore.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(19 marzo 2015)

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

in tutta Europa le aziende omologhe sono da sempre tutelate e da sempre hanno la possibilità di crescere, produrre ed investire;

in Italia l'attività di modifica ed aggiornamento dei veicoli, in mancanza del nulla osta del costruttore del veicolo stesso, è vietata in modo a giudizio dell'interrogante tanto perentorio quanto immotivato sotto l'aspetto tecnico-normativo e della sicurezza;

il Parlamento nel 2009 ha finalmente rimosso l'istituto del nulla osta, da sempre l'impedimento principale a questa attività;

nei quasi 4 anni trascorsi, l'autorità incaricata ha emanato un unico decreto attuativo (in 2 versioni limitate, per le auto e le moto), tralasciando tutte le altre casistiche;

le aziende non chiedono finanziamenti o aiuti allo Stato, ma solo la possibilità di lavorare, al pari di quanto avviene negli altri Stati europei;

l'auspicata rimozione del divieto imposto dalla mancanza della normativa porterebbe a notevoli aumenti di fatturato ed occupazione sul territorio, con conseguente aumento del gettito fiscale, il tutto a costo zero per lo Stato;

la Federazione italiana customizer ed AEMI, Associazione esperti motorizzazione italiana, hanno promosso una raccolta firme da parte degli operatori, utilizzatori e/o appassionati del settore al fine di ottenere, dopo anni di disinteresse da parte delle autorità ministeriali, la dovuta attenzione per un settore produttivo di primaria importanza per il tessuto industriale nazionale,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga necessario provvedere all'emanazione di un decreto che permetta l'applicazione della normativa europea riservata ai costruttori per le omologazioni in serie, nel caso di modifiche di singoli veicoli (nuovi o già circolanti) con la procedura dell'"unico esemplare", senza la necessità di attendere l'emanazione di decreti ministeriali;

se per l'elaborazione di tale decreto intenda considerare le caratteristiche del tessuto produttivo locale, con particolare attenzione per la comparazione alle direttive nazionali degli altri Stati membri, in modo da garantire la possibilità per i produttori italiani di colmare il divario attuale, nel pieno rispetto del diritto comunitario;

se non ritenga opportuno coinvolgere gli uffici periferici del Ministero (centri prova degli autoveicoli) nello studio e nella definizione dei decreti, sfruttando così la profonda conoscenza che questi ultimi hanno del territorio, delle realtà produttive e delle rispettive necessità ed esigenze di tutti gli operatori coinvolti;

se in occasione dell'elaborazione di questa normativa intenda sottrarre l'esclusività in materia, attualmente riconosciuta al centro superiore di prove e ricerche degli autoveicoli e dispositivi di Roma, in maniera tale da rispondere efficacemente alla richiesta di tutela delle piccole e medie aziende, degli artigiani, dei professionisti e degli utenti operanti nel settore del trasporto (moto, auto e veicoli industriali ed agricoli).

(4-02809)

(9 ottobre 2014)

RISPOSTA. - La direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, ha introdotto, tra l'altro, l'omologazione singola dei veicoli, che di fatto istituisce l'"approvazione in unico esemplare" europea. Tuttavia, tale disposizione non è ancora pienamente attuabile, in quanto non sono state ancora adottate le relative prescrizioni tecniche cui devono essere conformi i veicoli in omologazione singola.

A valle dell'adozione delle pertinenti prescrizioni si potrà addivenire, alla pari delle omologazioni di veicoli prodotti in serie, ad omologazioni singole che avranno una validità europea, cioè saranno accettate senza ulteriori accertamenti tecnici in tutti gli Stati membri.

Nelle more del completamento del quadro normativo, l'approvazione in unico esemplare non può essere effettuata che in base a

norme e procedure nazionali, in relazione alle quali non si ha evidenza di sofferenze o di criticità della realtà italiana rispetto a quelle di altri Paesi membri. Oltretutto si evidenzia che, con il ricorso alle omologazioni in più fasi, l'approvazione in unico esemplare è ormai relegata a casi di solo completamento di carrozzerie o allestimenti di autotelai, effettuati principalmente da carrozzerie artigiane.

Peraltro, giova ricordare, con riguardo alla modifica dei veicoli che, in mancanza del nulla osta del costruttore, l'attuale quadro normativo comunitario è tale da consentirne l'effettuazione talvolta senza alcuna formalità. Tanto più che le norme comunitarie concernenti l'omologazione dei veicoli a motore così definiscono i dispositivi dei veicoli: 1) componente: un dispositivo soggetto a prescrizioni di una direttiva o di un regolamento particolare e destinato a far parte di un veicolo, il quale può essere omologato indipendentemente dal veicolo, se espressamente previsto; 2) entità tecnica: un dispositivo soggetto a prescrizioni di una direttiva o di un regolamento particolare e destinato a far parte di un veicolo, il quale può essere omologato separatamente, ma soltanto in relazione ad uno o più tipi di veicoli, se espressamente previsto.

Allo stato esistono numerosi regolamenti CEE-ONU, ed equivalenti direttive CE, che hanno introdotto nella legislazione nazionale disposizioni finalizzate alla loro omologazione. A titolo esemplificativo se ne citano i seguenti tipi. a) In quanto elementi soggetti ad usura durante la vita del veicolo: guarnizioni frenanti di sostituzione, lampade di sostituzione, silenziatori di scarico di sostituzione, catalizzatori di sostituzione; b) in quanto elementi installabili sul veicolo in alternativa agli originali: dispositivi di segnalazione acustica, serbatoi di carburante, dispositivi di protezione posteriore, volanti e plance, antifurto ed immobilizzatore, sedili, dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa; cinture di sicurezza, paraurti (del tipo *bull-bar*), dispositivi di protezione laterale, vetri di sicurezza, pneumatici, dispositivi di aggancio, che possono essere omologati indipendentemente, ovvero in relazione a specifici tipi di veicoli.

Successivamente all'omologazione, ciascun esemplare di dispositivo prodotto viene contraddistinto dal proprio numero di omologazione, assegnato dallo Stato membro dell'Unione europea presso il quale è stato richiesto, e può essere posto liberamente in commercio, in quanto recante gli estremi autorizzativi per l'identificazione.

L'installazione di un dispositivo omologato su un veicolo avviene senza alcun obbligo o incombenza burocratica, e cioè senza l'obbligo della concessione di nulla osta da parte del costruttore del veicolo e senza la necessità di una verifica da parte di un ufficio della motorizzazione civile e, comunque, senza alcun aggiornamento della carta di circolazione. Tale prassi ha carattere comunitario, in quanto è riconosciuta valida in qualunque Stato membro, che garantisce la libera circolazione e commercializzazione del prodotto.

Il quadro normativo riportato è stato completato, in ambito nazionale, con le modifiche dell'articolo 75 del codice della strada, e in particolare con l'introduzione dei commi da 3-*bis* a 3-*quater*, con l'obiettivo principale di favorire il cosiddetto *tuning*, ovvero la "personalizzazione" dei veicoli. Tale disposizione di legge tratta proprio della disciplina afferente alle modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore che potranno essere consentite, qualora previsto dai decreti ministeriali di attuazione, senza preventivo nulla osta della casa costruttrice del veicolo, senza visita e prova presso i competenti uffici della motorizzazione civile. Da un punto di vista operativo, a seguito dei decreti attuativi previsti dal comma 3-*bis* dell'articolo 75, saranno di volta in volta definite specifiche tecniche complementari a quelle contenute nelle norme comunitarie.

Il campo di applicazione è molto ampio e potrà riguardare una pluralità di interventi che possono interessare il veicolo, come ad esempio: pneumatici, dischi freno, installazione di elementi sostitutivi o aggiuntivi (cerchi ruote, volantini, sedili, elementi estetici di carrozzeria), sospensioni, motore.

L'effettiva applicazione di sistema, componenti o entità tecniche approvate a norma dell'articolo 75, comma 3-*bis*, segue le seguenti fasi: emanazione dei decreti ministeriali previsti dal comma 3-*bis* dell'art. 75, recanti le prescrizioni tecniche per l'approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le procedure per loro installazione sui veicoli; approvazione da parte dei servizi tecnici nazionali della componentistica su richiesta del costruttore.

Un esempio di norme già emanate e che hanno, di fatto, anticipato i contenuti dell'articolo 75 è rappresentato dai decreti che regolamentano le procedure per il retrofittaggio dei veicoli in circolazione per la riduzione del particolato.

Casi pratici, invece, di regolamenti adottati a valle del comma 3-*bis* dell'articolo 75 sono: decreto ministeriale 5 agosto 2010, n. 148, "Regolamento recante sistemi dischi freni per autovetture", pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 211 del 9 settembre 2010, supplemento ordinario; decreto ministeriale 5 agosto 2010, n. 147, "Regolamento recante sistemi dischi freni per motocicli", pubblicato sulla medesima *Gazzetta Ufficiale*; decreto ministeriale 10 gennaio 2013, n. 20, "Regolamento recante norme in materia di approvazione nazionale di sistema ruota, nonché procedure idonee per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti di veicoli sulle autovetture nuove o in circolazione", pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 7 marzo 2013, n. 56.

Altro regolamento in fase di definizione riguarderà la riqualificazione elettrica dei veicoli in circolazione e consentirà l'installazione di *kit* per trasformare veicoli con motore termico in veicoli con motore elettrico.

Infine, si sottolinea che, come consuetudine, le iniziative intraprese dal Ministero negli ambiti descritti sono sviluppate raccogliendo i casi di *best practice* e con il contributo delle parti interessate, secondo il principio della massima consentita condivisione, in modo tale che le disposizioni adottate possano agevolare l'attività dei produttori, consentire la presenza sul mercato di una vasta gamma di scelte per i consumatori, offrire la garanzia che le modifiche apportate ai veicoli soddisfino i requisiti di sicurezza per la circolazione e, non ultimo, soddisfare il principio di riconoscimento dei componenti omologati dagli altri Stati membri. Inoltre, i progetti di norme sono generalmente redatti e condivisi in sinergia con le riconosciute professionalità dell'amministrazione, anche in ruolo agli uffici periferici.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(20 marzo 2015)

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

nel programma di completamento della rete ferroviaria ad alta velocità è prevista la tratta Brescia-Padova, inserita anche nel disegno di legge di stabilità 2013, in corso di approvazione da parte del Parlamento;

tale tratta è una parte fondamentale dell'asse AV/AC Torino-Milano-Venezia, che fa parte delle opere della legge obiettivo ed è considerata elemento portante della rete ferroviaria italiana ai fini dell'incremento della quota modale del trasporto su ferro di passeggeri e merci;

infatti, la direttrice Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Lubiana si inserisce nella rete transeuropea ad alta velocità in costruzione, ponendosi quale componente fondamentale per lo sviluppo del V corridoio continentale di congiunzione lungo l'asse est-ovest;

il tracciato previsto per la Brescia-Padova insiste in parte sul territorio del basso Garda intercettando nel suo percorso aree di grandissimo valore turistico e di agricoltura di pregio;

le opere dirette ed accessorie previste dal progetto preliminare impattano in modo negativo e penalizzante sia sul versante bresciano che su quello veronese creando serie criticità di carattere progettuale, ambientale ed economico;

il territorio attraversato, in parte collinare e in parte pianeggiante, è densamente urbanizzato e fittamente coltivato a vigneti di alto pregio (Lugana DOC), presenta un riconosciuto valore sia paleontologico (resti palafitticoli e dell'età del ferro) che storico (i luoghi delle battaglie del 1859), e, inoltre, ospita diversi edifici produttivi, agricoli, manifatturieri, commerciali e turistici;

gli interventi previsti compromettono in modo definitivo le due specifiche e peculiari attività economiche di quell'area, quella turistica e quella agricola, comportando un degrado generale diffuso del paesaggio, sia di quello estetico-percettivo, sia di quello naturalistico-ecologico, con alterazioni morfologiche e idrogeologiche, nonché vegetazionali e floristiche endemiche del fitoclima gardesano;

il progetto preliminare, così come concepito, comporta gravi conseguenze negative sull'economia turistica dell'intera zona che oggi richiama 10 milioni di presenze annue, nonché sul relativo indotto nei comparti del commercio, produzione alimentare, manifatturiera ed altri;

il progetto, nella sua attuale localizzazione, comporta la distruzione irreversibile di oltre il 20 per cento dei vigneti Lugana DOC, tali vigneti non possono essere ripiantati in altre zone adiacenti, sia per il clima, sia per la peculiarità del suolo, costituito da una particolare placca argillosa che si estende per soli 850 ettari ed ha limiti molto precisi; inoltre, il decremento della produzione vinicola salirebbe ad oltre il 30 per cento per tutto il periodo della cantierizzazione;

il progetto comporta pertanto l'eliminazione di numerose aziende agricole, manifatturiere, commerciali, turistiche e agrituristiche, nonché l'eliminazione di edifici residenziali, e di alcune cascate storiche dell'800;

gli enti locali, le associazioni di categoria e le comunità locali hanno già espresso la loro preoccupazione di merito che si rivolge non alla realizzazione dell'opera ma alla mancanza di una indagine di compendio esaustiva sugli impatti economici e sociali per come è stato individuato il percorso;

non vi è contrarietà all'opera, ritenuta anzi una risorsa, ma agli aspetti impattanti su due settori rilevanti ed essenziali dell'economia locale e nazionale quali il turismo e la vitivinicoltura;

gli attori locali istituzionali ed economici non sono ad ora riusciti a trovare una positiva interlocuzione in merito ad un tracciato alternativo atto a contenere gli impatti e risolvere le criticità;

durante la XVI Legislatura la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera ha approvato una risoluzione (7-00329), il

29 luglio 2010, presentata dal Gruppo Lega Nord, che impegnava il Governo *pro tempore* ad adottare le opportune iniziative per promuovere un tavolo d'incontro tra le amministrazioni statali, regionali e locali interessate, per poter rivedere il tracciato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, al fine di meglio definire il percorso della tratta AV che insiste sul basso Garda e sulle attività economiche ivi esistenti ed allo scopo di concertare con il tessuto economico e sociale locale le migliori soluzioni possibili, di attivare immediatamente un tavolo comprendente il Governo, le Regioni Lombardia e Veneto, gli enti locali competenti e le Province di Brescia e Verona.

(4-01281)

(4 dicembre 2013)

RISPOSTA. - La tratta alta velocità-alta capacità Brescia-Verona rappresenta il secondo lotto funzionale della linea alta velocità-alta capacità Milano-Verona (il primo lotto funzionale è costituito dalla tratta alta velocità-alta capacità Treviglio Brescia in corso di realizzazione a cura del *general contractor* "Cepav Due") e fa parte del corridoio transeuropeo di trasporto (TEN-T) "Mediterraneo" che collega la Spagna alla frontiera ucraina, ed articolato in 2 lotti costruttivi; l'intervento ricade, inoltre, nelle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001, "legge obiettivo".

Il progetto preliminare dell'intera linea Milano-Verona è stato approvato, secondo le procedure previste dal decreto legislativo n. 190 del 2002 (oggi trasfuso nel decreto legislativo n. 163 del 2006) attuativo della legge obiettivo, anche ai fini della compatibilità ambientale, con delibera CIPE n. 120 del 5 dicembre 2003. Conseguentemente, si è perfezionata, ad ogni fine urbanistico-edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

In data 1° gennaio 2014 è entrata in vigore la legge di stabilità per il 2014 (legge n. 147 del 2013) che, all'articolo 1, comma 76, annovera anche la tratta Brescia-Verona tra quelle da realizzare mediante lotti costruttivi, assegnando contestualmente una quota parte di finanziamenti di fonte pubblica.

In coerenza con l'obiettivo di contenere al massimo i tempi di realizzazione dell'intervento, Rete ferroviaria italiana (RFI) in data 16 settembre 2014 ha trasmesso ai competenti uffici del Ministero la relazione sull'articolazione in lotti costruttivi nonché gli elaborati del progetto definitivo redatto dal *general contractor* Cepav Due per l'avvio del confronto con gli enti coinvolti dalla conferenza dei servizi, finalizzato all'approvazione del progetto.

Il 17 settembre 2014 il consorzio Cepav Due ha presentato a questa amministrazione, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo l'istanza per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza, ai sensi degli articoli 166 e 185 del decreto legislativo n. 163 del 2006, delle prescrizioni impartite dal CIPE con l'approvazione del progetto preliminare.

Il successivo 25 settembre il consorzio ha presentato istanza ai sensi degli articoli 165, 167, comma 5, e 183 del decreto legislativo, per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale per le opere in variante rispetto al tracciato del 2003, in attuazione alle prescrizioni impartite dal CIPE, istanza integrata dal *general contractor* in data 12 dicembre 2014.

In data 26 settembre 2014, Italferr, società di ingegneria del gruppo FS, ha provveduto alla pubblicazione sui quotidiani dell'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità conseguente all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE (articolo 166 del decreto legislativo del 12 aprile 2006 n. 163). Allo stato attuale l'*iter* approvativo del progetto definitivo è in corso.

Per quanto riguarda le problematiche relative al tracciato della nuova infrastruttura, si precisa che esso è lungo circa 72 chilometri, si sviluppa per la massima parte (l'80 per cento circa) in affiancamento ad infrastrutture esistenti come di seguito dettagliato: da pk (progressiva chilometrica, in pratica chilometro) 73 a pk 91 circa, per 18 chilometri, in affiancamento al tracciato del raccordo autostradale tra il casello di Ospitaletto (A4), il nuovo casello di Poncarale (A21) e l'aeroporto di Montichiari (Brescia); da pk 98,5 a 131,5, per 33 chilometri, in affiancamento all'esistente tratto autostrade Milano-Venezia (A4); da pk 133,5 a pk 140,8, per 7,8 chilometri, sino al termine della tratta di competenza del consorzio Cepav Due, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente Milano-Venezia.

A sud del lago di Garda il tracciato si sviluppa in stretto affiancamento all'autostrada A4 ed attraversa, prevalentemente in galleria, le cosiddette colline moreniche del Garda caratterizzate dalla presenza di aree coltivate a vigneto incluse quelle del consorzio della Lugana. Con riferimento alle aree coltivate a vigneto, la realizzazione dell'opera comporta l'esproprio definitivo di circa 56 ettari (di cui 3 per asservimenti e 15 per opere di mitigazione ambientale lungo la linea) e l'occupazione temporanea di circa 29 ettari per la realizzazione delle gallerie, cantierizzazione e ripristino colturale.

In relazione al tracciato a sud del lago di Garda si fa presente che lo studio di impatto ambientale (SIA) del 2003 conteneva anche gli studi di soluzioni alternative di tracciato, svolti nel 2002, che hanno riguardato, tra l'altro, l'area interessata dall'arco morenico del Garda, relativamente al ter-

itorio di Peschiera del Garda e comuni limitrofi, area densamente urbanizzata e “tagliata” dai due macro elementi costituiti dall’autostrada A4 “Milano-Venezia” in direzione ovest-est e il fiume Mincio in direzione nord-sud. Gli studi avevano confermato che il miglior tracciato era quello in affiancamento all’autostrada A4 in quanto utilizza il corridoio infrastrutturale esistente e quindi evita la formazione di aree intercluse con un significativo risparmio di suolo e senza imporre nuovi vincoli su un territorio già fortemente urbanizzato.

Con delibera n. 120/2003 il CIPE ha approvato, anche ai fini della compatibilità ambientale, il progetto preliminare valutando positivamente il fatto che il tracciato a sud del lago di Garda fosse sotterraneo e affiancato all’autostrada e prescrivendo solo di porre attenzione, nello sviluppo delle successive fasi progettuali, a mettere a punto le più efficaci misure di tutela dell’assetto idrogeologico. Con l’approvazione si è anche perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell’opera.

In ogni caso questo Ministero, nel rispetto delle procedure in corso di perfezionamento e delle prerogative di altre amministrazioni coinvolte nelle fasi approvative del progetto, procedure nell’ambito delle quali gli enti locali hanno avuto ampia e democratica partecipazione, rimane a disposizione per ulteriori chiarimenti che si rendessero necessari.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

LUPI

(19 marzo 2015)
