

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 21 al 27 aprile 2016)

INDICE

BUEMI, LONGO Fausto Guilherme: sul funzionamento dell'ambasciata italiana a Bangkok (4-05587) (risp. DELLA VEDOVA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	Pag. 4617	05193) (risp. DELRIO, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	4626
CASALETTO: sulla questione sicurezza sui treni a seguito dell'episodio avvenuto alla stazione di Villapizzone a Milano (4-04126) (risp. DELRIO, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	4620	GIROTTTO ed altri: sul ritiro di istanza di VIA da parte di Enac con riferimento al <i>master plan</i> 2011-2030 dell'aeroporto di Treviso "A. Canova" (4-04772) (risp. DELRIO, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	4630
sulla diffusione della specie infestante "Popilia japonica" (4-05304) (risp. MARTINA, <i>ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali</i>)	4623	LAI ed altri: su iniziative di riqualificazione del porto di Porto Torres (Sassari) (4-04516) (risp. DELRIO, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	4634
CERVELLINI ed altri: sui certificati di abilitazione dei lavoratori marittimi italiani (4-		MAURO Giovanni: sull'accesso alle università italiane per studenti di Paesi extraeuropei (4-04774) (risp. GIANNINI, <i>ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca</i>)	4639

BUEMI, LONGO Fausto Guilherme. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

nonostante la Thailandia sia al quinto posto tra i Paesi asiatici, dopo Cina, India, Giappone e Malesia, come numero di visitatori in Italia, pare che il *modus operandi* dell'ambasciata italiana in Thailandia non riscuota molto successo tra i privati cittadini, i residenti e i turisti, i quali lamentano carenze di servizi e difficoltà ad ottenere informazioni;

pare che parlare al telefono con un funzionario dell'ufficio consolare sia quasi impossibile; per una semplice richiesta di chiarimenti il cittadino deve contattare gli uffici consolari tramite *e-mail* oppure fissare un appuntamento che viene accettato solo in forma telematica e le liste di attesa variano tra i 20 e i 30 giorni, a seconda della sezione di competenza. Infine, a causa dell'impossibilità di ricevere telefonicamente semplici informazioni, spesso è necessario ripresentarsi per completare la documentazione mancante;

solo nel campo imprenditoriale pare che non ci siano grossi problemi perché la maggioranza delle aziende locali che hanno necessità di assolvere incombenze collegate con l'ambasciata italiana affida l'incarico a studi professionali; accade quindi raramente che gli imprenditori italiani che operano in Thailandia presentino lamentele nei confronti dell'ambasciata;

considerato che:

fino al febbraio 2013 per l'ambasciata italiana a Bangkok la richiesta del visto d'ingresso in Italia necessitava dei seguenti documenti: passaporto valido, prenotazione dell'*hotel*, garanzia della banca sulla condizione finanziaria della persona, assicurazione sanitaria, prenotazione dei voli di andata e ritorno e pagamento di circa 56 euro;

dal marzo 2013, con l'insediamento del nuovo ambasciatore, dottor Francesco Saverio Nisio, della prenotazione e rilascio del visto si occupa un'agenzia privata, la VFS Global, che ne avrebbe decisamente inasprito la procedura. L'inasprimento sarebbe prevalentemente dovuto alla richiesta dell'ambasciata di una lista dei turisti da parte degli *hotel* che li ospiteranno con tanto di carta intestata, timbro e specifica del ruolo di colui che firma a conferma della prenotazione;

da tale data la condizione più difficile sembra riguardare il rilascio dei visti turistici per l'Italia. Chi ne fa domanda è costretto a produrre fidejussione bancaria, assicurazione sanitaria, documenti thailandesi con traduzione certificata in italiano, diritti consolari ed almeno 3 viaggi a Bangkok (la domanda va presentata personalmente, si viene convocati per un colloquio, bisogna recuperare il passaporto con visto rilasciato o meno) con grande disagio per chi proviene da lontano;

il problema è che spesso il visto viene rifiutato, anche quando non ci sono motivi plausibili. Così la richiesta diventa quasi come un gioco d'azzardo, in cui si spreca tempo e denaro. Ci sono addirittura periodi dell'anno in cui quasi tutte le domande vengono rifiutate; non è credibile che siano tutte inammissibili, tanto che viene da pensare ad una gestione più che altro arbitraria ed umorale per tali rilasci;

tenuto conto che:

un visto turistico viene a costare circa 500 euro, in quanto per presentare la richiesta bisogna aver ottemperato a tutte le condizioni menzionate; tale importo è gravoso per un cittadino italiano e diventa estremamente oneroso per un cittadino thailandese. Non è moralmente accettabile che dopo aver speso tale cifra il visto venga rifiutato senza ragioni valide e provate e, quindi, in modo totalmente imprevedibile;

sarebbe molto più corretto se l'ambasciata facesse una valutazione gratuita circa la concedibilità del visto, per poi rilasciarlo effettivamente dopo che il richiedente abbia ottemperato alla preparazione delle relative pratiche e all'esborso del denaro;

agli interroganti è stato sottoposto il caso di una cittadina thailandese, la signora Putsadee Khenchomphu, alla quale l'ambasciata italiana a Bangkok ha rifiutato per ben 2 volte il visto turistico per l'Italia adducendo quale motivazione "Le informazioni fornite per giustificare lo scopo e le condizioni del soggiorno previsto non sono attendibili". A parere degli interroganti la giustificazione è generica ed inconsistente,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei disagi che interessano l'ambasciata italiana a Bangkok;

in quale modo intenda far fronte alle questioni evidenziate;

quali provvedimenti intenda adottare al fine di consentire lo snellimento della procedura di rilascio del visto presso la stessa ambasciata, al fine di consentire all'Italia di tenere il passo con gli altri Stati europei.

(4-05587)

(5 aprile 2016)

RISPOSTA. - La Thailandia è al quarto posto tra i Paesi asiatici, dopo Cina, India e Giappone, per numero di visti rilasciati dall'Italia (32.900 nel solo anno 2015). Tutte le informazioni relative ai servizi consolari, alle tariffe applicate e alle relative procedure sono presenti e ben visibili sul sito *internet* dell'ambasciata d'Italia a Bangkok, e, per quanto riguarda i visti d'ingresso, sul portale "Il visto per l'Italia" del sito istituzionale del Ministero.

I tempi per ottenere un appuntamento all'ufficio consolare tramite l'applicativo online sono in linea con le disposizioni del codice europeo dei visti (regolamento (CE) n. 810/2009). Appuntamenti supplementari vengono dati dall'ufficio consolare via *e-mail*. Inoltre, chiunque si presenti all'ufficio consolare negli orari di apertura al pubblico senza appuntamento viene comunque servito, con tempistiche compatibili con il numero di connazionali già presenti e muniti di appuntamento. L'ufficio visti a Bangkok riceve il pubblico senza appuntamento, negli orari quotidiani di apertura degli sportelli consolari.

Tutte le richieste di informazioni pertinenti ai visti per l'Italia possono inoltre essere acquisite contattando un fornitore esterno di servizi dei visti, l'impresa VFS Global. Il contratto di collaborazione tra l'ambasciata e l'*outsourcer* VFS Global è stato firmato nel marzo 2012, a seguito di regolare gara d'appalto.

La documentazione che va acclusa alla domanda di visto turistico di breve soggiorno è stabilita a livello comunitario (articolo 14 del codice europeo dei visti, regolamento (CE) n. 810/2009). Le richieste di visto non possono che essere presentate personalmente, poiché al momento della consegna della domanda i cittadini stranieri devono depositare i propri dati biometrici, incluse le impronte digitali, presso il VFS Global o in ambasciata, secondo le procedure previste per legge.

Soltanto una percentuale limitata di richiedenti visto vengono convocati in ambasciata per sostenere un'intervista di approfondimento, con l'ausilio di un interprete, secondo le procedure previste dalle norme europee (articolo 21 del codice dei visti). I passaporti con il visto apposto (o con il provvedimento di diniego) vengono successivamente riconsegnati a VFS

Global, presso il quale i documenti di viaggio vengono recuperati o dai richiedenti o da un loro delegato. Non è quindi necessario per l'utente recarsi nuovamente a Bangkok per recuperare il passaporto.

Nell'anno 2015, l'ambasciata d'Italia a Bangkok ha ricevuto e analizzato 33.123 domande di visto. A seguito di attento esame, i rilasci sono stati 32.900 e i dinieghi di visto solamente 223. La percentuale dei dinieghi sul totale è stata quindi del 0,67 per cento. Altri Paesi Schengen a Bangkok hanno un tasso di dinieghi ben maggiore del nostro, soprattutto i più grandi: Francia (4,6 per cento), Germania (2,3), Svizzera (4,3 per cento). La media dei dinieghi da parte dei Paesi Schengen a Bangkok per il 2015 è stata del 3,4 per cento.

I dati del primo trimestre 2016 comparati allo stesso periodo del 2015 segnano un aumento delle richieste di visto pari al 36,1 per cento. Non sembrerebbe quindi che l'utente sia scoraggiato dalle procedure per la richiesta di visto, che sono analoghe a quelle in essere presso gli altri Paesi *partner* Schengen. La tariffa consolare per la richiesta di un visto Schengen per turismo è, per tutti i Paesi Schengen, pari a 60 euro, cui vanno aggiunti 10 euro di costo del servizio dell'*outsourcer*.

Infine, il regolamento (CE) n. 810/2009 prevede che gli Stati Schengen verifichino le condizioni di ingresso del richiedente ai fine di evitare il rischio di immigrazione illegale. Le tempistiche del rilascio dei visti sono legate alla necessità di svolgere tali controlli.

Alla luce di quanto sopra, l'operato dell'ambasciata a Bangkok appare corretto e in linea con la normativa e le procedure previste.

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

DELLA VEDOVA

(19 aprile 2016)

CASALETTO. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* - Premesso che una banda di sudamericani che viaggiava senza biglietto sul treno del passante ferroviario alla fermata di Villapizzone, alla periferia di Milano, lungo il tragitto che porta i passeggeri a Expo ha aggredito a colpi di *machete* un capotreno e un suo collega fuori servizio. Il capotreno che voleva controllare i biglietti ha quasi perso il braccio, tanta è stata la violenza con la quale gli sono stati inferti i colpi;

considerato che:

ogni giorno migliaia di persone tra cui lavoratori, studenti, pendolari, ragazzi e anziani, viaggiano su mezzi pubblici e si pone il problema di assicurarne l'incolumità;

nel caso specifico gli aggressori appartengono alla spietata banda di *latinos* "Mara Salvatrucha", un'organizzazione criminale che ha come finalità quella di imporsi all'interno della comunità latino-americana; opera rapine, spaccio, furti e spesso aggredisce utilizzando anche il *machete*;

a giudizio dell'interrogante quanto accaduto è molto grave, occorre riflettere sulla questione sicurezza dei treni e di tutti i mezzi di trasporto pubblico, sapere quanto siano tutelati i viaggiatori e ed i lavoratori del comparto e con quanta facilità un episodio del genere possa ripetersi;

ritenuto che sia necessario un rafforzamento del sistema di controllo e di prevenzione poiché i mezzi di trasporto pubblico al momento, si trovano in uno stato di estrema vulnerabilità,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo, per quanto di competenza, intendano riflettere sulla questione sicurezza dei treni e più in generale di tutti i mezzi pubblici, introducendo un rafforzamento del sistema di controllo e di prevenzione, atto a garantire la tutela dei viaggiatori;

se il Ministro dell'interno non reputi necessario mettere in atto strategie per combattere le spietate bande di *latinos* presenti nel nostro Paese.

(4-04126)

(16 giugno 2015)

RISPOSTA. - Si premette che la sicurezza a bordo treno è una problematica di ordine pubblico e, come tale, rientra tra i compiti istituzionali della Polizia ferroviaria. Al riguardo, si informa che, per quanto riferisce il Ministero dell'interno, la Polizia ferroviaria, anche in coordinamento con le altre forze di polizia territorialmente presenti e in continua sinergia con il gruppo Ferrovie dello Stato italiane (FS), effettua servizi giornalieri in stazione, a bordo treno e lungo linea, per garantire la sicurezza sia dei viaggiatori che del personale ferroviario. Tale attività è anche orientata verso la sicurezza della circolazione e dell'infrastruttura ferroviaria, in considerazione della natura strategica del settore mobilità per il Paese.

Sono, infatti, più di 3 milioni e mezzo le persone che quotidianamente transitano nelle oltre 2.500 stazioni italiane e oltre 8.000 i convogli giornalmente circolanti sulle linee ferroviarie nazionali.

La maggior parte degli episodi di aggressione è costituita da ingiurie e minacce nei confronti degli operatori FS durante le operazioni di controllo dei titoli di viaggio a bordo dei treni; talvolta tali situazioni degenerano in percosse che possono causare lesioni di gravità variabile.

Nei casi più eclatanti, l'aggressività si riversa anche sul personale di Polizia che interviene per prestare tempestiva assistenza al personale FS aggredito. Nella quasi totalità degli episodi, i responsabili vengono tratti in arresto e deferiti all'autorità giudiziaria sia dagli operatori della specialità ferroviaria che da quelli di altre forze di polizia. Poiché la problematica risulta in aumento a livello nazionale, ne è conseguito un potenziamento dei servizi, soprattutto su quei convogli e in quelle tratte ove si sono rilevate maggiori criticità.

Inoltre, con cadenza mensile o all'insorgere di improvvise recrudescenze del fenomeno, vengono individuati, congiuntamente alle componenti di Ferrovie dello Stato, i convogli ritenuti critici sulla base della frequenza degli episodi criminosi accertati. L'analisi, ovviamente, viene effettuata allo scopo di programmare servizi mirati volti a contrastare il fenomeno laddove esso risulti più frequente.

In relazione agli elementi di conoscenza così acquisiti, la Polizia ferroviaria provvede ad effettuare scorte mirate sui convogli segnalati, nonché servizi negli scali ferroviari interessati dal loro transito, realizzando, in tal modo, un efficace dispositivo di filtraggio già all'atto della partenza.

Nel contesto delineato risultano essenziali sia le sinergie informative e operative con le imprese ferroviarie, così come le tecnologie a disposizione tanto come fattore deterrente quanto per l'individuazione di eventuali responsabili di atti illeciti.

Al riguardo, si segnala che è attivo il numero telefonico di emergenza 1600 che mette in contatto diretto il personale ferroviario con la sala operativa della Polizia ferroviaria più vicina per garantire un intervento più immediato delle pattuglie e che taluni treni e molte stazioni ferroviarie sono dotate di impianti di videosorveglianza.

Ciò premesso, si evidenzia che, nel corso del 2015, la Polizia ferroviaria, con i suoi 4.412 operatori, ha effettuato a livello nazionale 200.209 servizi di vigilanza in stazione, ha scortato 107.1410 treni, ha espletato 15.824 servizi antiborseggio in abiti civili; ha inoltre effettuato 30.164 pattugliamenti lungo linea e 1.179 servizi straordinari di controllo del territorio;

ha complessivamente tratto in arresto 1.468 persone, indagate 14.133 in stato di libertà e 828.006 sottoposte a controllo.

Grazie al dispositivo di sicurezza approntato e all'attività complessivamente espletata dalla specialità in ambito ferroviario, nel 2015 si è registrata una riduzione degli episodi di criminalità predatoria, con un calo dei furti totali del 15 per cento.

Gli altri dati della delittuosità, relativi al medesimo periodo, lasciano emergere una diminuzione di alcuni fenomeni (furti rame un calo del 31 per cento, danneggiamenti un calo del 7 per cento, lancio oggetti contro i treni un calo del 13 per cento, frodi ai danni delle imprese ferroviarie del 18 per cento) con un aumento delle aggressioni al personale ferroviario (mentre si riducono le aggressioni ai danni dei viaggiatori, del 14 per cento).

Tra le specifiche misure disposte dal gruppo PS, a mero titolo esemplificativo, si segnala: la formazione del personale di bordo con corsi antiaggressione; la presenza di agenti Polfer in uniforme sui treni regionali e notturni ritenuti critici per la sicurezza di passeggeri e ferrovieri; la creazione di squadre antievasione che effettuano il controllo dei biglietti prima dell'accesso ai treni; la realizzazione di varchi nelle principali stazioni per filtrare l'accesso ai treni e consentendolo esclusivamente ai possessori di biglietto; azioni di contrasto dell'abusivismo in stazione, un ambito nel quale si consumano molte delle aggressioni registrate.

Infine, giova precisare che più recentemente sui treni a rischio segnalati da FS, scortati con continuità dalla Polizia ferroviaria, non si sono rilevate criticità o episodi delittuosi.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DELRIO

(22 aprile 2016)

CASALETTO. - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* - Premesso che:

il coleottero giapponese ("Popillia japonica") è un coleottero appartenente alla famiglia degli "Scarabeidi", originario del Giappone. Si tratta di una specie che infesta e distrugge tappeti erbosi, piante selvatiche, da frutto e ornamentali. Il danno causato dagli adulti è costituito da erosioni più o meno intense a carico delle foglie, dei fiori e anche dei frutti;

nel luglio 2014 è stata accertata la presenza di un vasto focolaio di *Popillia japonica* all'interno del parco del Ticino, nei comuni di Pombia, Marano Ticino, Oleggio, Bellinzago, Cameri e Galliate, per quanto concerne la provincia di Novara e Turbigo, Nosate, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo e Ferno per quella di Milano;

con la crescita delle popolazioni dell'insetto e l'estendersi dell'area infestata, "*Popillia japonica*", se non arginata, andrà inevitabilmente a interessare molte altre specie vegetali;

considerato che:

si tratta di una specie estremamente polifaga: negli Stati Uniti è segnalata su circa 300 specie vegetali ed è considerata dannosa su oltre 100 piante, sia spontanee che coltivate, comprendenti alberi da frutto (pomacee, drupacee), vite, nocciolo, piccoli frutti, essenze forestali (tiglio, noce nero, acero, faggio, betulla, ontano), colture di pieno campo (mais, soia, erba medica), ortive (ad esempio pomodoro, fagiolo, asparago, zucchini) e ornamentali (ad esempio rosa, dalia).

nella normativa fitosanitaria è inserito tra gli organismi di quarantena (direttiva 2000/29/CEE e successive modificazioni e integrazioni) di cui deve essere vietata l'introduzione e la diffusione nel territorio dell'Unione europea;

considerato ancora che:

per via di uno spiccato comportamento gregario è possibile trovare decine o centinaia di insetti su una singola pianta o su un gruppo di piante vicine intenti a nutrirsi, causando gravi danni in brevissimo tempo, mentre altre piante della stessa specie a poca distanza risultano indenni. Le larve invece, nutrendosi a spese delle radici, preferibilmente di graminacee, in presenza di infestazioni elevate risultano particolarmente nocive ai tappeti erbosi (ad esempio campi da golf, giardini) e ai prati e pascoli, sia per la comparsa di estese aree di vegetazione che ingialliscono per poi seccare, sia per i danni provocati dalle escavazioni di talpe e uccelli che si nutrono a spese delle larve nel terreno;

rilevato che:

il mancato contenimento di questa emergenza comporterebbe gravissime ripercussioni a livello internazionale per la commercializzazione dei prodotti vivaistici italiani;

nell'area dove è stata rinvenuto l'insetto è presente l'Hub internazionale di Malpensa, nonché l'aeroporto militare di Cameri ed un eventuale

ingresso del coleottero nel sedime aeroportuale costringerebbe i servizi fitosanitari regionali ad applicare severe misure di contrasto,

si chiede di conoscere:

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

se intenda attivarsi per stanziare un fondo straordinario per sostenere i costi a carico delle regioni e per i necessari rimborsi ai produttori, a compensazione dei danni causati dalle misure di contenimento.

(4-05304)

(17 febbraio 2016)

RISPOSTA. - Si fa presente che si sta affrontando con tutti gli strumenti a disposizione la questione relativa alla diffusione nel nostro territorio dell'organismo nocivo da quarantena *Popillia japonica*. Nel nostro Paese la presenza di *Popillia japonica* è stata segnalata nel mese di luglio 2014 nel parco del Ticino, in un'area ricadente tra Lombardia e Piemonte.

I competenti Servizi fitosanitari regionali si sono prontamente attivati per condurre monitoraggi intensivi nelle aree colpite, sia sulle larve nel terreno che sugli adulti, al fine di definire l'estensione dell'infestazione e definire le misure fitosanitarie prioritarie da attuare. Sulla base dei dati di cattura delle trappole posizionate in tutta l'area, i Servizi hanno istituito ufficialmente una zona delimitata, costituita da una "zona infestata" e una "zona cuscinetto" circostante, ed avviata un'attività di divulgazione.

Considerato l'elevato rischio fitosanitario, la problematica è stata più volte discussa anche in ambito di Comitato fitosanitario nazionale (dove sono state identificate le misure fitosanitarie da adottare in via prioritaria per contrastare il diffondersi dell'insetto) e rappresentata in ambito europeo, in particolare al comitato fitosanitario permanente del 27-28 ottobre 2014.

Pertanto, per rendere uniforme la disciplina su tutto il territorio nazionale e predisporre un monitoraggio capillare in tutte le Regioni, è stato predisposto uno specifico decreto ministeriale relativo alle misure fitosanitarie di emergenza, condiviso nel comitato fitosanitario nazionale che ha espresso il parere favorevole nella seduta del 24 febbraio 2016. Il decreto ministeriale è attualmente in corso di registrazione presso la Corte dei conti.

Nello specifico, per le attività vivaistiche che ricadono nelle aree infestate, sono state previste disposizioni fitosanitarie per lo spostamento dei vegetali e dei tappeti erbosi, in modo da evitare il trasporto passivo di larve

dell'insetto presenti nel terreno associato alle radici. Peraltro, per definire le modalità di intervento più idonee in relazione alle dimensioni delle popolazioni di insetto nelle varie aree, è stato concordato con le Regioni interessate l'istituzione di uno specifico gruppo di lavoro tecnico-scientifico a cui parteciperanno esperti, oltre che del Ministero, dei Servizi fitosanitari regionali e del mondo accademico.

Allo stato attuale, per le misure di supporto finanziario relative al contenimento dell'organismo nocivo, è possibile intervenire attraverso i piani di sviluppo rurale da parte delle Regioni interessate, mediante interventi conformi all'articolo 18 del regolamento (UE) n. 1305/2013 sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEARS).

In particolare, tra le tipologie di supporto che la misura può coprire, sono previsti gli investimenti per il ripristino del suolo agricolo e il potenziale produttivo di aree colpite da disastri naturali, condizioni climatiche avverse ed eventi catastrofici.

Si fa inoltre presente che il citato regolamento (articolo 21, comma 1, lettera *e*), e articolo 24), introduce anche misure di sostegno in campo forestale. Pertanto, considerando che le aree colpite dal parassita rientrano nell'ambito delle aree naturali protette annoverate nella rete "Natura 2000", tali misure potrebbero essere applicate.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali

MARTINA

(27 aprile 2016)

CERVellini, PETRAGLIA, DE PETRIS, BAROZZINO, DE CRISTOFARO, URAS. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

i lavoratori marittimi italiani rappresentano un'eccellenza a livello internazionale in termini di competenze e dedizione al proprio lavoro;

la direttiva europea 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare permette di svolgere l'attività lavorativa sulle navi solo se in possesso del cosiddetto certificato di competenza IMO STCW (dalla convenzione Standard of training, certification and watchkeeping for seafarers adottata a Londra il 7 luglio 1978 dall'Organizzazione marittima internazionale);

in Italia tale direttiva è stata recepita nel decreto legislativo n. 136 del 2011, che prevede che il certificato di competenza IMO STCW sia rilasciato e rinnovato dalle Capitanerie di porto con durata di 5 anni;

la modalità di attuazione del decreto legislativo n. 136 del 2011 non rappresenta un'esperienza positiva in quanto ha avuto l'effetto di indurre un numero considerevole di lavoratori italiani del settore a conseguire titoli marittimi in altri Stati dell'Unione europea e, in particolare, nel Regno Unito, spendendo tra l'altro ingenti somme;

con il decreto legislativo n. 71 del 2015, recante "Attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare", sono stati recepiti, in clamoroso ritardo ed a seguito della procedura d'infrazione europea n. 2014/0464, gli emendamenti al codice STCW introdotti con la conferenza di "Manila 2010" (entrati in vigore dal 1° gennaio 2012) che ridefiniscono la disciplina di rango primario concernente la formazione della gente di mare, disponendo conseguentemente l'abrogazione del decreto legislativo n.136 del 2011 e stabilendo che fino al 1° gennaio 2017 uno Stato possa continuare a rinnovare e prorogare certificati e convalide in conformità con le disposizioni della convenzione stessa che si applicavano immediatamente prima del 1° gennaio 2012;

considerato che:

nonostante lo Stato italiano abbia avuto 5 anni per adeguarsi alla convenzione Manila 2010, a causa della normativa citata i lavoratori marittimi italiani si trovano nella condizione di dover rinnovare tutti i propri titoli entro e non oltre il 31 dicembre 2016;

ad oggi, le agenzie formative non sono ancora in grado di fornire i corsi necessari al rinnovamento dei titoli e vista la ristrettezza dei tempi molti lavoratori rischiano di non poter svolgere i corsi perdendo così la possibilità di lavorare;

dalla bozza di decreto attuativo del decreto legislativo n. 71 del 2015 si prospetta la divisione delle carriere (mercantili e diporto) che non permetterà più ad un marittimo mercantile di condurre uno *yacht* e costringerà le migliaia di marittimi che navigano sul diporto privato a non poter rinnovare il loro certificato mercantile, perdendo così, nonostante anche molti anni di esperienza, un titolo acquisito;

l'attuazione di tali scelte comporterà per i marittimi italiani evidenti difficoltà lavorative, in particolare per i giovani marittimi che non avranno la possibilità di iniziare la loro carriera, il tutto a vantaggio dei lavoratori stranieri che, storicamente, beneficiano di un'attenzione maggiore da parte delle proprie legislazioni;

visto che i lavoratori marittimi si stanno mobilitando ed a Porto S.Stefano (Grosseto) il 3 febbraio 2016 si svolgerà una manifestazione dal titolo "2017 fine della marineria italiana" indetta dall'Associazione marittimi Argentario alla quale hanno aderito ad oggi tra le altre anche l'"Associazione marittimi Tirreno centrale", "Associazione marittimi diporto", "Lavoratori del mare", "Lavoratori del mare costa tirrenica Viareggio", "Italian yacht master", "A.M.A. Liguria e Campania",

si chiede di sapere:

se e come il Ministro in indirizzo intenda intervenire, affinché tutti i lavoratori marittimi italiani siano messi nella condizione di non perdere i propri titoli e, quindi, di continuare a lavorare;

se e come intenda intervenire, affinché i lavoratori marittimi italiani, a differenza del passato e del presente, non si ritrovino in una condizione di svantaggio rispetto ai colleghi di altri Paesi ed in particolare non siano costretti, per lavorare, ad acquisire titoli stranieri;

se non ritenga opportuno e necessario coinvolgere, prima dell'emanazione dei decreti attuativi relativi al decreto legislativo n. 71 del 2015, tutte le categorie dei lavoratori interessati, evitando così di perseverare nell'errore di sfavorire i nostri marittimi rispetto a quelli stranieri.

(4-05193)

(2 febbraio 2016)

RISPOSTA. - La Convenzione STCW del 1978 è stata ratificata con legge n. 739 del 1985, e ha subito due modifiche: la prima nel 1995 e la seconda nel 2010 (cosiddetti emendamenti Manila 2010). Come è noto, la convenzione è stata oggetto di varie direttive europee, tra cui la direttiva 2008/106/CE, recepita nell'ordinamento nazionale con decreto legislativo n. 136 del 2011, e la direttiva 2012/35/CE, recepita con decreto legislativo n. 71 del 2015; al riguardo, occorre sottolineare che questo Ministero interpreta le normative internazionali e comunitarie tenendo conto degli interessi dell'utenza compatibilmente con gli obblighi internazionali cui deve rispondere quale Stato di bandiera.

Quanto al riconoscimento della navigazione effettuata su unità da diporto non adibite ad uso commerciale, è bene ricordare la circolare n. 17 del 2008, non abrogata da alcun provvedimento successivo. Sebbene il decreto legislativo n. 71 del 2015 abroghi l'allegato IV del decreto legislativo n. 136 del 2011, ne dispone comunque la vigenza nelle more dell'emanazione di apposito provvedimento ministeriale.

L'ambito di applicazione della Convenzione, sin dalla sua entrata in vigore, esclude le unità adibite a diporto non commerciale le quali, in ambito nazionale sono disciplinate dal decreto ministeriale n. 121 del 2005; prima del 2005, il personale che operava su tali unità era in possesso di patente nautica, ben diversa dal titolo professionale stabilito dal codice delle navigazione e rilasciato ai marittimi che operavano su navi da traffico mercantile.

Nell'ottica di favorire il mercato del lavoro nel settore marittimo, il legislatore ha consentito, a chi ne era già in possesso, il mantenimento del certificato di competenza (che dall'emanazione del decreto ministeriale 30 novembre 2007 ha sostituito i titoli professionali codicistici), riconoscendo valida la navigazione effettuata su unità non rientranti nell'ambito di applicazione della Convenzione (unità da diporto non ad uso commerciale).

A tutt'oggi, quindi, la navigazione effettuata su unità da diporto non adibite ad uso commerciale, sebbene tali unità non rientrino nell'ambito disciplinato dalla Convenzione e dalle direttive europee, è riconosciuta valida ai fini del rinnovo.

Quanto al rilascio di certificati di competenza, al fine di dare piena attuazione alla Convenzione STCW del 1978 nella sua versione aggiornata, essi non possono non rispondere ai requisiti previsti e, pertanto, nel nuovo decreto ministeriale, attualmente in fase di definizione, è stata prevista l'abrogazione dell'articolo 13 del decreto ministeriale n. 121 del 2005, il quale consentiva il passaggio dalla carriera effettuata su unità non rientranti nell'ambito di applicazione della Convenzione (unità da diporto non ad uso commerciale) alla carriera del traffico mercantile.

Quanto, invece, alla stesura dei decreti attuativi del decreto legislativo n. 71 del 2015, il Ministero ha consultato tutte le parti interessate e ha tenuto conto, per quanto possibile, di tutte le osservazioni pervenute in relazione agli obblighi internazionali e comunitari connessi all'implementazione della normativa.

Inoltre, si rammenta che la politica adottata da anni da questa amministrazione è quella di preservare l'occupazione dei marittimi italiani mettendoli alla stregua di tutti i lavoratori internazionali e consentendo loro di spendere le proprie certificazioni in tutti i Paesi del mondo facenti parte della Convenzione STCW.

Si segnala, poi, che l'attuazione delle norme internazionali e comunitarie adottate dall'Italia ha ottenuto il *placet* della Commissione europea, la quale ha sottoposto i competenti uffici di questo Dicastero a ben 2 *audit* di controllo che hanno portato alla chiusura delle procedure di infrazione aperte in merito.

Infine, si informa che sono in via di definizione i decreti ministeriali attuativi degli emendamenti Manila 2010, che disciplineranno anche le modalità di rinnovo dei certificati di competenza prevedendo l'equivalenza, ai fini del rinnovo della certificazione possedute dal marittimo, dell'attività lavorativa svolta a bordo di *yacht* non adibiti ad attività commerciale.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DELRIO

(22 aprile 2016)

GIROTTI, CAPPELLETTI, SANTANGELO, PUGLIA, PAGLINI, BERTOROTTA. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) è l'autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

tra le funzioni assegnate all'Enac rientrano i molteplici aspetti della regolazione dell'aviazione civile, del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo;

inoltre, l'attività dell'Enac è anche dedicata al rispetto ed alla tutela dell'ambiente e del territorio, con valutazioni volte alla limitazione dell'impatto ambientale dei sedimi aeroportuali ed alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico prodotto dagli aeromobili;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

la Direzione generale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela e del territorio e del mare avrebbe comunicato, tramite nota U.prot. DVA-2015-0017491 del 6 luglio 2015, il ritiro di istanza di VIA (valutazione d'impatto ambientale) relativamente al piano di sviluppo *master plan* 2011-2030 dell'aeroporto di Treviso "Antonio Canova", in quanto il proponente, Enac, "ha avanzato richiesta di ritiro di istanza di VIA formulata una prima volta in data 08/03/2012 e poi ripresentata in data 01/03/2013, riservandosi di avviare una nuova procedura una volta attualizzati gli studi e gli approfondimenti tematici tuttora in evoluzione";

risulta agli interroganti che l'istanza di VIA presentata da Enac, nella fase di apertura alle osservazioni del pubblico, sia stata accolta da numerose critiche, sia sulla legittimità di Enac come proponente, che in merito ai contenuti tecnici, da parte delle amministrazioni comunali coinvolte, del comitato dei cittadini di Treviso che combattono contro l'espansione dell'aeroporto, di Legambiente, Italia Nostra e anche di singoli cittadini;

lo stesso SIA (studio impatto ambientale) del *master plan* 2011-2030 dell'aeroporto è stato bocciato per ben 3 volte con pareri negativi dalla commissione tecnica di valutazione ambientale (CTVA) del Ministero dell'ambiente, prima con parere n. 1363 CTVA del 25 ottobre 2013 e successivamente con parere n. 1454 CTVA del 13 marzo 2014 ed in ultimo con parere n. 1590 del 1° agosto 2014;

considerato inoltre che, per quanto risulta agli interroganti:

all'aeroporto "Marco Polo" di Venezia sarebbero in corso lavori di ampliamento dell'aerostazione, senza che sia stata ancora ricevuta un'autorizzazione di VIA; il proponente avrebbe suddiviso in 2 lotti i lavori di ampliamento, pratica denominata "Salami Slicing", vietata dalla nuova normativa di valutazione d'impatto ambientale europea;

Enac avrebbe siglato un accordo di programma per l'ampliamento dell'aeroporto "Catullo" di Verona, attraverso un piano degli investimenti 2016-2019. In prossimità del possibile avvio dei lavori programmati, non risulterebbe essere stato effettuato alcun inoltro di istruttoria di VIA. Inoltre, l'aeroporto scaligero è sprovvisto di VAS (valutazione ambientale strategica) obbligatoria per legge;

l'aeroporto "G.B. Pastine" di Ciampino (Roma) continuerebbe ad aumentare numero di voli e flusso di passeggeri, nonostante non sia stato aperto un procedimento, né di VIA, né di VAS;

in relazione all'aeroporto "Caravaggio" di Orio al Serio (Bergamo), il Consiglio di Stato, Sezione IV, con sentenza del 12 marzo 2015, n. 1278, ha confermato il pronunciamento del TAR Lombardia, sentenza del 15 luglio 2013, n. 668, respingendo il ricorso inoltrato da Enac e Sacbo SpA contro l'annullamento della zonizzazione acustica aeroportuale (approvata dalla commissione aeroportuale nel novembre 2010). La sentenza ha confermato la legittimità della richiesta di Legambiente, comitati e amministrazioni comunali, secondo la quale la zonizzazione acustica aeroportuale si sarebbe dovuta effettuare dopo l'attuazione di una VAS, in base alle direttive UE e al decreto legislativo n. 152 del 2006 che le ha recepite;

considerato altresì che:

la direttiva 97/11/CE del Consiglio del 3 marzo 1997, che modifica la direttiva 85/337/CEE, relativa alla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, dispone che gli Stati membri adottino le disposizioni necessarie affinché sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione;

la Corte di giustizia europea, Sezione V, tramite sentenza del 21 marzo 2013, causa C-244/12, ha riconfermato l'obbligatorietà dell'istruttoria per tutti gli aeroporti;

considerato infine che, a giudizio degli interroganti, le criticità evidenziate, che coinvolgono centinaia di migliaia di cittadini residenti nei dintorni aeroportuali, evidenziano gravi inadempienze in merito al rispetto delle valutazioni, volte alla limitazione dell'impatto ambientale e alla salvaguardia della salute pubblica,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e se non intravedano estremi di inadempienze o tentativi di elusione di normative e leggi europee e nazionali;

quali siano i motivi, considerato che gli studi d'impatto ambientale e la relativa documentazione per la richiesta di VIA vengono commissionati e pagati dai gestori privati aeroportuali, per cui dal 2008 ad oggi, escluso per l'aeroporto di Bologna, sia Enac e non direttamente gli stessi gestori a presentare le istanze di VIA;

quale sia il ruolo di Enac in relazione alle problematiche ambientali, dirette e indirette, connesse con gli aeroporti italiani, anche in considerazione del fatto che, a giudizio degli interroganti, desterebbe preoccupazione che lo stesso ente sia contemporaneamente "controllore" e "controllato" e quindi in evidente conflitto di interessi.

(4-04772)

(3 novembre 2015)

RISPOSTA. - Si premette che attraverso l'approvazione in linea tecnica del piano di sviluppo aeroportuale presentato dal gestore, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fa proprio lo scenario di sviluppo proposto, svolgendo il ruolo di ente proponente per le successive procedure di compatibilità ambientale (VIA) e compatibilità urbanistica presso questo

Ministero; valuta, inoltre, tutti gli aspetti legati ai requisiti da assicurare per garantire la sicurezza delle operazioni di volo, tematica di stretta ed esclusiva competenza dell'ente.

Come verificabile sul portale dedicato alle VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tale procedura ha regolato le valutazioni di compatibilità ambientale di piani di sviluppo aeroportuali di molti scali nazionali. La maggior parte degli aeroporti è oggi dotata di un *master plan* con decreto o procedura VIA in corso.

L'approvazione tecnica rappresenta l'inizio di un *iter* che vede prima lo svolgimento delle procedure di compatibilità ambientale presso il Ministero dell'ambiente e, successivamente, la procedura di conformità urbanistica presso questo Ministero. In particolare, all'esito di quest'ultima fase, si perverrà all'approvazione definitiva del piano da parte dell'ENAC.

Per quanto riguarda le casistiche dei singoli aeroporti citati, si rappresenta che: 1) per l'aeroporto di Treviso, l'ENAC ha ritirato l'istanza presentata per la procedura di VIA in quanto erano emerse tematiche ambientali da approfondire. Inoltre, è al momento in corso la definizione di un nuovo *master plan* dimensionato su un volume di traffico più contenuto e in linea con il piano nazionale degli aeroporti sul quale è stata recentemente attivata la procedura di VAS; 2) le opere in corso sull'aeroporto di Venezia hanno tutte ottenuto le necessarie autorizzazioni ambientali previste dalle leggi vigenti ed è stato recentemente emesso dal Ministero dell'ambiente il decreto di VIA sul *master plan* aeroportuale; 3) come riscontrabile sul sito del Ministero dell'ambiente, sul *master plan* dell'aeroporto di Verona è stata attivata la procedura di VIA a seguito dell'approvazione tecnica del piano; 4) per l'aeroporto di Ciampino è stata recentemente attivata la procedura di VIA; 5) l'aeroporto di Bergamo è dotato di un decreto di VIA su un *master plan* che ha come orizzonte temporale l'anno 2015; è al momento in corso la redazione del nuovo piano su cui verrà attivata una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale.

Infine, i competenti uffici del Ministero dell'ambiente e hanno comunicato che, nell'ambito dello svolgimento delle proprie competenze in materia di VIA, atteso che la domanda di pronuncia di compatibilità è un'istanza di parte, applicano la normativa vigente in materia di procedure di VIA sia ai soggetti pubblici che ai soggetti privati; pertanto, è generalmente riconosciuta dalla normativa vigente in materia di procedimento amministrativo la facoltà, per il proponente, di ritirare l'istanza presentata presso una pubblica amministrazione.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DELRIO

(22 aprile 2016)

LAI, ANGIONI, CUCCA, MANCONI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

l'economia del nord ovest della Sardegna è strettamente legata allo sviluppo ed al rilancio del porto di Porto Torres (Sassari);

la crisi dell'industria nella stessa area ha reso indispensabile ed improrogabile la necessità di effettuare scelte programmatiche chiare sia sulla conversione delle aree industriali da bonificare, riconvertire e mettere a disposizione dell'economia portuale e marittima, sia sul futuro e sul potenziamento dello scalo di Porto Torres;

il piano regolatore del porto darebbe la possibilità di effettuare scelte mirate allo sviluppo ed al rilancio dello scalo marittimo, indicando con chiarezza non solo gli spazi portuali, ma soprattutto intervenendo per rispondere all'esigenza di creare una struttura dotata di tutti i servizi e capace di attrarre grandi flussi turistici e di accogliere una grande area cantieristica;

con un atto di sindacato ispettivo (4-03963) presentato dagli stessi interroganti al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si chiedeva conto dello stato dei lavori del molo antemurale di ponente a Porto Torres, un intervento di straordinaria importanza perché legato all'accoglienza di navi da crociera e traghetti di cui non si conosce lo stato di attuazione dopo l'annuncio del completamento dell'*iter* di affidamento dei lavori;

considerato che:

le linee guida del piano regolatore del porto sono state approvate già da oltre 3 anni dal Consiglio comunale, adottate dal comitato portuale del nord Sardegna e attivate le procedure per la valutazione ambientale strategica da parte della Regione;

la procedura ora è sotto la responsabilità del Ministero delle infrastrutture e sottoposta alla valutazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

da notizie emerse in questi giorni sembra che al Comune di Porto Torres sia stata fatta richiesta di presentare documentazione integrativa che, ad oggi, non sarebbe ancora stata consegnata, bloccando di fatto l'approvazione delle linee guida del piano regolatore;

ad oggi, non si hanno notizie certe sullo stato dell'*iter* di approvazione delle linee guida del piano e ciò sta creando non pochi disagi e preoccupazione tra gli operatori del porto che continuano a non poter contare su uno strumento di programmazione di straordinaria importanza per il futuro dello scalo marittimo;

nel frattempo lo scalo marittimo rischia di rimanere escluso dalle reti Ten-T, dal programma delle autostrade del mare e dai progetti strategici europei che consentirebbero di ridurre il *gap* dell'insularità,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei motivi che stanno portando alla mancata approvazione delle linee guida del piano regolatore del porto di Porto Torres;

quale sia lo stato dell'arte della realizzazione del molo antemurale di ponente e degli importanti interventi infrastrutturali connessi;

se non ritengano necessario verificare ed eliminare le cause che stanno impedendo l'adozione di uno strumento così importante per lo sviluppo ed il potenziamento dello scalo marittimo;

infine, se non ritengano di adottare ogni provvedimento necessario a consentire al porto di Porto Torres di riprogrammare la sua funzione al termine della sua attività a servizio del petrolchimico, completando in tal modo quel processo di riconversione necessario a far sì che possa svolgere la sua naturale funzione di attrattore di flussi turistici e di polo cantieristico per grandi navi, grazie alla presenza di un territorio industriale retrostante, e, in generale, perché possa tornare ad essere a tutti gli effetti una risorsa fondamentale per il rilancio economico e sociale della Sardegna.

(4-04516)

(16 settembre 2015)

RISPOSTA. - La programmazione europea dei trasporti TEN-T 2014-2020 prevede un approccio di realizzazione suddiviso su un doppio orizzonte temporale: entro il 2030 dovranno essere completate le infrastrutture di trasporto che costituiscono la rete centrale ovvero la cosiddetta *core network*, che comprende i principali assi di trasporto trans-europeo che rivestono un ruolo strategico per la libera circolazione di merci e passeggeri, ed è finalizzata alla piena realizzazione del mercato unico; entro il 2050, dovrà trovare attuazione la rete globale, la cosiddetta *comprehensive network*, e-

stesa a tutti i territori dell'Unione con finzioni di coesione territoriale ed economica.

In questo contesto si inseriscono i 9 corridoi prioritari cosiddetti *core corridor* quale risultato di una selezione di grandi assi infrastrutturali, tutti appartenenti alla rete centrale, che dovranno assicurare un reale effetto "rete", avente l'obiettivo di integrare in una visione unitaria e multimodale gli elementi di programmazione settoriale messi sin qui a punto attraverso strumentazioni tecniche e amministrative tra loro indipendenti.

La selezione dei nodi delle reti è stata condotta dalla Commissione europea sulla base di criteri oggettivi e predeterminati che si basano essenzialmente sulle soglie e sui volumi di traffico certificati da Eurostat. In particolare, lo scalo di Porto Torres ha raggiunto le condizioni di ammissibilità per essere riconosciuto come porto di rilevanza europea di rango *comprehensive* ma non *core*. Occorre però precisare che il regolamento sugli orientamenti delle reti offre molteplici opportunità che lasciano aperta la possibilità di effettuare periodiche revisioni dell'assetto della rete *comprehensive*, su base biennale, e della rete *core* a partire dal 2023, nel caso in cui venga dimostrato il superamento delle soglie di traffico del porto nella media degli anni precedenti alla richiesta.

Inoltre, il nodo urbano di Cagliari appartiene alla rete prioritaria *core* insieme al relativo porto e aeroporto, in virtù del fatto che l'Europa riconosce alla Sardegna un ruolo di piattaforma per le connessioni all'interno del Mediterraneo, soprattutto in vista della crescita degli scambi che coinvolgono l'intera area del Mediterraneo, i Paesi dell'est Europa e del nord Africa.

Coerentemente, l'Italia ha insistito sull'importanza di promuovere le "autostrade del mare" nel meccanismo per collegare l'Europa, così da ottenere che il sostegno finanziario dell'Unione europea passasse dal 20 al 30 per cento. Le autostrade del mare si confermano, pertanto, come una dimensione rilevante delle reti trans-europee e i relativi progetti di interesse comune potranno prevedere collegamenti tra 2 porti della rete centrale o tra un porto della rete centrale e uno della rete globale, purché rappresentino soluzioni infrastrutturali potenzialmente produttive ed efficaci, di comprovata qualità e maturità, ad elevato valore aggiunto per l'Europa.

Inoltre, i finanziamenti TEN-T sono assegnati previa pubblicazione di bandi pubblici cui partecipano tutti gli Stati europei e i contributi sono assegnati in base alla qualità specifica dei singoli progetti e della loro rilevanza europea.

Ciò vale, ovviamente, anche in relazione ai potenziali progetti in materia di autostrade del mare che potranno vedere impegnati i porti della Sardegna. I contributi, infatti, sono rivolti anche alla rete *comprehensive*,

anche se in misura minore rispetto alla rete *core* ma con l'applicazione delle medesime percentuali di cofinanziamento.

Quanto alla redazione del piano regolatore portuale (PRP) di Porto Torres, si informa che l'Autorità portuale di Olbia e golfo Aranci ha stabilito di svolgere la VAS contestualmente alla formazione del piano stesso. Per tale motivo, l'Autorità ha redatto le linee guida per la redazione del PRP adottandole nella riunione del comitato portuale del 2 luglio 2012 ed ha attivato un'intesa preliminare con il Comune turritano. Il 7 settembre 2012, l'Autorità ha avviato la procedura di VAS del piano con la Regione autonoma della Sardegna; il 24 giugno 2013, a Porto Torres si è svolto un incontro con gli enti competenti per definire i contenuti del rapporto ambientale. Nel marzo 2014, sempre a Porto Torres, si è tenuta una riunione tecnica fra l'Autorità portuale e il Comune per affrontare le problematiche emerse durante l'incontro di *scoping* al quale erano presenti il coordinatore tecnico dei consulenti dell'Autorità portuale, i rappresentanti della società incaricata della VAS, i tecnici del Comune e il responsabile della redazione del nuovo piano urbanistico comunale (PUC). In tale sede, è emersa l'esigenza di ottenere dal Comune la documentazione necessaria per la redazione del nuovo PRP e per la predisposizione del rapporto ambientale della VAS. Il relativo verbale è stato trasmesso all'amministrazione comunale nel mese di aprile 2014 unitamente alla richiesta della documentazione necessaria; tale richiesta è stata riscontrata nell'ottobre 2014.

Contestualmente, il Comune di Porto Torres ha pubblicato per la VAS il nuovo PUC, sul quale l'Autorità portuale presentava formali osservazioni, segnalando la non conformità all'intesa del 2012.

Con nota del 30 giugno 2015, l'Autorità portuale, preso atto 1) della problematica emersa con il PUC, 2) delle innovative linee di sviluppo del porto turritano, fortemente volute dalla Regione Sardegna emerse nel progetto "Optimed" (iniziativa di cooperazione transfrontaliera multilaterale che coinvolge 14 Paesi: Cipro, Egitto, Francia, Giordania, Grecia, Israele, Italia, Libano, Malta, Palestina, Portogallo, Spagna, Siria, la cui partecipazione è attualmente sospesa, e Tunisia), progetto multilaterale finanziato dall'ENPI che, sotto la guida della Regione autonoma della Sardegna in qualità di autorità di gestione, ha l'obiettivo di promuovere un processo di cooperazione armonioso e sostenibile nel Mediterraneo, e 3) delle ipotesi di sviluppo di un sito per il gas naturale liquefatto (GNL) nel porto turritano da parte della Regione Sardegna, ha chiesto al Servizio valutazioni ambientali (SVA) della Regione autonoma Sardegna, competente per le attività della VAS del piano, di convocare una conferenza di servizi per comprendere se le attività di predisposizione del nuovo PRP dovessero seguire l'intesa del 2012, ancora in vigore, o fosse invece necessaria una nuova e diversa intesa, che avrebbe potuto portare ad un nuovo procedimento di VAS, azzerando quanto fatto in precedenza.

Nelle more della risposta della Regione, l'Autorità portuale ha svolto incontri con il Comune di Porto Torres e ha avuto contatti con la Regione per seguire la questione.

Solo recentemente, il 24 febbraio 2016, lo SVA della Regione ha risposto all'Autorità esprimendo avviso concorde sulla necessità di una conferenza dei servizi ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990. Specificamente, la Regione ha suggerito l'indizione, da parte dell'Autorità portuale di Olbia e golfo Aranci, in qualità di autorità procedente, di una conferenza dei servizi in esito alla quale dovranno essere definite le scelte strategiche per la redazione del PRP di Porto Torres. A parere della Regione, alla conferenza dovrebbero essere invitati almeno i seguenti soggetti: Comune, Consorzio industriale provincia di Sassari, tre Assessorati regionali (rispettivamente: trasporti, industria e enti locali, finanze e urbanistica) e la Provincia di Sassari.

Una volta espletata la conferenza di servizi, è previsto il seguente *iter*: 1) aggiornamento della consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale condotta ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 152 del 2006 (fase di *scoping*) al fine di individuare gli aspetti ambientali maggiormente significativi riconducibili alle scelte di piano definite in sede di conferenza; 2) perfezionamento dell'intesa con il Comune di Porto Torres, al fine di formalizzare l'accordo tra Comune e Autorità portuale in merito alle scelte riguardanti le aree ricadenti all'interno del territorio comunale, che dovrà trovare diretta attuazione nello strumento urbanistico comunale; 3) adozione del PRP da parte del comitato portuale; 4) deposito del piano presso lo SVA della Regione per l'avvio delle procedure di VAS e di VIA; 5) trasmissione della proposta di piano adottata al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 84 del 1994; 6) pubblicazione della notizia di avvenuto deposito presso la Regione sul Bollettino ufficiale e contestuale avvio della fase di consultazione pubblica (60 giorni) di cui all'articolo 14 del decreto legislativo n. 152 del 2006; 7) emissione del parere motivato di VAS da parte della Regione (previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici); 8) revisione del piano alla luce delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica, nonché delle eventuali prescrizioni formulate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dall'autorità competente per la VAS; 9) trasmissione del piano alla Giunta regionale per il pronunciamento conclusivo di approvazione.

Infine, quanto al prolungamento dell'antemurale di ponente e della resecazione della banchina alti fondali del porto civico di Porto Torres, si comunica che con il bando di gara pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea in data 8 marzo 2014, l'Autorità portuale di Olbia e golfo Aranci ha indetto una procedura ristretta avente ad oggetto l'appalto della progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e la realizzazione dei lavori.

Espletate le procedure di gara, con decreto del commissario straordinario n. 253 del 31 dicembre 2014 sono state approvate le risultanze della procedura ed è stato aggiudicato in via definitiva l'appalto dei lavori all'operatore economico Sales SpA, con un ribasso del 18,61 per cento sull'importo posto a base di gara per un importo di contratto pari a 25.448.048,59 euro. L'aggiudicazione definitiva, a seguito delle verifiche di legge, è divenuta efficace in data 30 marzo 2015.

Quanto alla VIA, va evidenziato che con decreto n. 4629 del 2000 è stata espressa la compatibilità ambientale in merito al progetto variante al piano regolatore portuale di Porto Torres, subordinando tale compatibilità ad una serie di prescrizioni da ottemperare nelle diverse fasi di realizzazione.

Nel giugno 2015 è stato dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, per il progetto prolungamento antemurale di ponente e resecazione banchina alti fondali nel porto di Porto Torres; il procedimento è ancora in corso in quanto sia il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare che il Ministero dei beni e delle attività culturali ed il turismo hanno chiesto al proponente informazioni in merito allo stato delle verifiche di ottemperanza delle prescrizioni previste dal citato decreto VIA n. 4629 del 2000.

In data 4 dicembre 2015, l'Autorità portuale ha trasmesso le proprie osservazioni, consentendo il proseguimento dell'attività istruttoria della commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, tuttora in corso.

All'esito positivo di tale fase seguirà l'elaborazione del progetto esecutivo da parte dell'aggiudicatario e, dopo la sua approvazione, si procederà all'avvio dei lavori, presumibilmente entro la fine del 2016.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DELRIO

(22 aprile 2016)

MAURO Giovanni. - *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

dal 1987 il programma di scambi universitari Erasmus (European region action scheme for the mobility of university students) permette a un

numero sempre crescente di giovani studenti europei di svolgere i propri studi accademici in uno dei 30 Paesi dello spazio economico europeo (SEE);

per uno studente l'Erasmus significa compiere un importante passo verso l'indipendenza. Partire, lasciare i propri cari, i propri punti di riferimento, adattarsi a una nuova cultura, comprenderla, imparare a parlare quotidianamente un'altra lingua e convivere con giovani provenienti da tutt'Europa rappresenta sicuramente la sfida più grande;

il programma Erasmus, ferma restando l'indiscutibile utilità per chi vi partecipa, non è sufficiente, da solo, a realizzare gli obiettivi di apertura intellettuale e linguistica e di consolidamento del sentimento di scambio culturale tra Paesi con culture differenti;

complementarmente e parallelamente al programma Erasmus, si sviluppa una piattaforma di *incoming* internazionali per motivi di studio con i Paesi extra UE;

uno studente che proviene da un Paese extra UE deve adempiere una serie di procedure per ottenere il visto per motivi di studio. *In primis* deve presentare domanda tramite la rappresentanza diplomatica italiana nel Paese di provenienza nel periodo che va dal 1° aprile al 30 giugno per l'anno accademico successivo; la domanda di iscrizione deve essere presentata alla rappresentanza diplomatica indicando uno specifico corso di studi e una specifica università, non sono ammesse domande generiche;

gli studenti stranieri extra UE per accedere alle università italiane devono aver conseguito almeno 12 anni di scolarità;

lo studente dovrà chiedere alla rappresentanza diplomatica italiana nel proprio Paese la "dichiarazione di valore" del proprio diploma di maturità e successivi titoli conseguiti, rilasciata presso l'ambasciata italiana dell'ultimo Paese di studio; seguirà la legalizzazione dei documenti indicati e la traduzione ufficiale degli stessi; è necessaria anche la visita diplomatica della lettera di accettazione prodotta dall'università;

la dichiarazione di valore è un documento che va a certificare l'autenticità dell'ultimo titolo accademico conseguito dallo studente in uno Stato estero. In questa dichiarazione verranno anche certificati gli anni di scolarizzazione completati sino al conseguimento del titolo;

molto spesso la dichiarazione di valore legalizzata e tradotta in lingua italiana ha costituito una criticità;

in alcuni Paesi, infatti, sono pochissimi i traduttori autorizzati o riconosciuti ufficialmente dall'ambasciata, per cui spesso i tempi diventano

"biblici" comportando l'impossibilità per lo studente che ne fa richiesta di inoltrare la domanda all'università italiana,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno potenziare la rete di contatti con le ambasciate italiane nel mondo al fine di offrire un supporto per agevolare gli studenti che hanno la volontà di formarsi in università italiane;

quali iniziative intendano porre in essere per potenziare la dotazione di personale impiegato per la traduzione della "dichiarazione di valore" del diploma di maturità e successivi titoli conseguiti dallo studente che voglia recarsi in Italia per motivi di studio;

se non ritengano urgente e necessario attivarsi per quanto di competenza al fine di semplificare le procedure e garantire così ad un numero sempre maggiore di studenti l'accesso all'istruzione che le università italiane mettono a disposizione degli studenti extra UE.

(4-04774)

(3 novembre 2015)

RISPOSTA. - Con riferimento all'esigenza di semplificare e potenziare l'efficacia delle procedure per l'accesso ai corsi universitari erogati dalle istituzioni universitarie italiane da parte degli studenti stranieri extra UE, occorre premettere che tale tematica è da ricondursi all'articolo 34 della Costituzione ai sensi del quale il Ministero è chiamato ad assicurare il diritto allo studio sia ad italiani che stranieri in Italia, essendo funzionale allo sviluppo della persona umana, sia nella dimensione individuale sia sul piano sociale.

Con specifico riguardo alla documentazione necessaria per l'accesso degli studenti stranieri extra UE ai corsi universitari erogati in Italia, occorre innanzitutto fare riferimento alla dichiarazione di valore che, come noto, è un documento che lo studente straniero deve obbligatoriamente allegare alla domanda di iscrizione a corsi di formazione superiore al fine di validare l'autenticità e le caratteristiche del titolo di studio ottenuto all'estero. Il rilascio di tale certificazione avviene da parte delle rappresentanze diplomatico-consolari italiane, a seguito di un'attenta verifica della documentazione presentata dai singoli candidati, che include, tra l'altro, una conferma dell'autenticità del titolo di studio da parte delle istituzioni scolastiche e accademiche locali. La verifica richiede, pertanto, tempi variabili a secon-

da della celerità di risposta degli enti locali consultati, della specificità dei Paesi di provenienza degli studenti e delle particolarità dei singoli casi.

Per l'anno accademico 2015/2016, è stata introdotta un'importante novità a favore dei candidati “non UE” regolarmente soggiornanti in Italia, al fine di semplificare le procedure di iscrizione ai corsi di formazione superiore presso università italiane o istituzioni AFAM. Gli studenti possono infatti presentare, in alternativa alla dichiarazione di valore, un'attestazione rilasciata dalla rappresentanza diplomatica del proprio Paese oppure da uno dei centri ENIC-NARIC (European network of information centres — National academic recognition information centres), istituti per il riconoscimento dei diplomi e delle qualifiche. In Italia, il centro ENIC-NARIC di riferimento è il CIMEA (Centro informazioni mobilità e equivalenze accademiche e riconoscimenti dei titoli).

Inoltre, occorre evidenziare che sono attualmente in corso contatti con i competenti uffici del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per stabilire agevolazioni anche per il prossimo anno accademico 2016/2017, al fine di rendere ancora più snelle e celeri le procedure.

Con riguardo all'impiego di traduttori ufficiali, come noto, la procedura stabilita da questo Ministero per l'accesso degli studenti stranieri ai corsi universitari prevede che questi presentino ai competenti uffici consolari i documenti in lingua straniera relativi ai titoli di studio posseduti corredati di traduzione effettuata da traduttori dagli stessi reperiti *in loco*.

Gli uffici consolari sono competenti per il rilascio delle dichiarazioni di valore, delle legalizzazioni e degli altri atti consolari propedeutici all'iscrizione degli studenti extra UE nelle università italiane. Il Ministero degli affari esteri alloca le risorse umane a disposizione sulla rete all'estero in maniera da garantire un efficiente servizio ai richiedenti anche in questo settore. In particolare, a fronte delle misure di blocco del *turn-over* del personale di ruolo, la Farnesina sta promuovendo l'ampliamento del contingente di impiegati a contratto a legge locale da assumere nel triennio 2015-2017 (50 unità aggiuntive all'anno) per rafforzare, tra gli altri, gli uffici consolari, anche ai fini del rilascio degli atti consolari cui si fa riferimento.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca

GIANNINI

(22 aprile 2016)
