

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 12 al 19 aprile 2017)

INDICE

BARANI: sul diniego ad un alunno di frequentare le lezioni presso l'istituto comprensivo "Baracchini" di Villafranca in Lunigiana (Massa-Carrara) (4-06357) (risp. FEDELI, <i>ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca</i>)	Pag. 6363	QUA, <i>sottosegretario di Stato per il beni e le attività culturali ed il turismo</i>)	6377
BILARDI, TORRISI: sul raddoppio della tratta ferroviaria Ogliastrillo-Castelbuono della linea Messina-Palermo (4-06096) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6365	CROSIO: sul potenziamento degli scali aeroportuali lombardi (4-05185) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6380
CASSON: sulla bonifica del sito industriale di Porto Marghera (Venezia) (4-06943) (risp. GALLETTI, <i>ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare</i>)	6368	ENDRIZZI ed altri: sull'utilizzo del sistema documentatore di infrazione al semaforo denominato "T-RED" (4-05098) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6385
CENTINAIO: sugli errori presenti all'interno di un testo scolastico (4-06597) (risp. FEDELI, <i>ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca</i>)	6370	FABBRI: sulla custodia della "lettera a Leone X" di Raffaello Sanzio (4-06879) (risp. BORLETTI DELL'ACQUA, <i>sottosegretario di Stato per il beni e le attività culturali ed il turismo</i>)	6388
CIRINNÀ: sulla nuova vasca dei delfini dell'acquario di Genova (4-00625) (risp. GALLETTI, <i>ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare</i>)	6374	LAI ed altri: sui prezzi del servizio di trasporto da e per la Sardegna (4-06025) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6390
CRIMI ed altri: sul bando per la gestione dei servizi vicini alle "grotte di Catullo" e alla spiaggia "Giamaica" a Sirmione (Brescia) (4-06032) (risp. BORLETTI DELL'AC-		MORRA ed altri: sugli effetti dell'ondata di maltempo che ha colpito la Calabria il 19 gennaio 2016 (4-05130) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6393

<p>MUSSINI ed altri: sulla nomina di figure dirigenziali presso gli istituti italiani di cultura (4-07125) (risp. GIRO, <i>vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale</i>)</p>	<p>6396</p>	<p>PETRAGLIA ed altri: su un caso di discriminazione di genere in una scuola paritaria di Monza (4-06369) (risp. FEDELI, <i>ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca</i>)</p>	<p>6409</p>
<p>ORELLANA: sulla garanzia della possibilità di effettuare pagamenti tramite sistemi elettronici per la sosta nei parcheggi (4-06140) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)</p>	<p>6401</p>	<p>SIMEONI ed altri: sulla pubblicazione di un sussidiario di quinta elementare che darebbe per approvata la riforma costituzionale respinta con il referendum del 4 dicembre 2016 (4-06547) (risp. FEDELI, <i>ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca</i>)</p>	<p>6370</p>
<p>PEPE ed altri: sull'inquinamento provocato dall'impresa Trelleborg a Villa Adriana, Tivoli (Roma) (4-00653) (risp. GALLETTI, <i>ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare</i>)</p>	<p>6405</p>		

BARANI. - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

l'obbligo scolastico vige nell'ordinamento italiano da più di 40 anni ed è attualmente disciplinato dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296, articolo 1, comma 622, secondo le cui previsioni "L'istruzione impartita per almeno dieci anni è obbligatoria ed è finalizzata a consentire il conseguimento di un titolo di studio di scuola secondaria superiore o di una qualifica professionale di durata almeno triennale entro il diciottesimo anno d'età";

in vista dell'inizio dell'anno scolastico 2016/2017, i genitori di M.F. facevano regolare domanda di iscrizione per il proprio figlio al primo anno della scuola secondaria di primo grado di Villafranca in Lunigiana (Massa-Carrara), presso l'istituto comprensivo "F.T. Baracchini";

in data 15 settembre 2016, M.F. prendeva regolarmente parte alle lezioni presso la scuola di Villafranca in Lunigiana, comune in cui è residente con la famiglia. Il medesimo giorno i genitori dell'alunno, contattati telefonicamente dagli uffici dell'istituto, venivano invitati in malo modo, come risulta da una loro denuncia sporta ai carabinieri in data 16 settembre, a non condurre più il figlio presso quella scuola, alla luce del diniego del dirigente scolastico ad accoglierne l'iscrizione;

l'alunno, proveniente da altro istituto frequentato lo scorso anno scolastico, aveva ricevuto regolare nullaosta per il trasferimento dalla scuola di provenienza, come da nota prot. 4378 del 14 settembre 2016 trasmessa dall'ufficio scolastico regionale per la Toscana, ufficio IX, ambito territoriale di Lucca e Massa-Carrara, al dirigente scolastico dell'istituto comprensivo Baracchini;

nella medesima nota, si invitava altresì il dirigente scolastico dell'istituto Baracchini a procedere con l'iscrizione dell'alunno M.F.;

con nota prot. n. 3701 C1 del 15 settembre 2016, il dirigente scolastico del Baracchini invitava il dirigente dell'ufficio scolastico regionale a meglio definire se quello della nota citata costituisse un "invito" o un "ordine di servizio", giungendo per di più a qualificare come "inopinato" il regolare nullaosta rilasciato per il trasferimento di M.F.;

a seguito dei fatti esposti e dell'impossibilità di tornare a scuola, il minore ha avuto un malessere, come riportato nella già citata denuncia sporta dai genitori ai carabinieri,

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo intenda mettere in campo, per salvaguardare il diritto-dovere di un minore a frequentare la scuola dell'obbligo;

se non ritenga di procedere nei confronti del dirigente scolastico dell'istituto comprensivo Baracchini, alla luce del reiterato e arbitrario diniego ad accettare l'iscrizione di un minore residente nel comune in cui insiste la scuola da lui diretta, venendo meno a dei precisi obblighi di legge;

come valuti la replica del dirigente scolastico alla nota dell'ufficio scolastico regionale e se in essa non ravveda il venir meno dei suoi doveri d'ufficio.

(4-06357)

(20 settembre 2016)

RISPOSTA. - La vicenda concerne la mancata iscrizione (*rectius*, il trasferimento) di un alunno alla scuola media di Villafranca Lunigiana (MS), il cui dirigente scolastico faceva resistenza, poiché nelle classi prime desiderate il numero degli alunni sarebbe stato, a suo dire, eccessivo.

Stante il diverso parere espresso da subito dal dirigente dell'Ufficio scolastico territoriale competente, veniva prontamente attivato un accertamento ispettivo. Dal complesso degli atti dell'accertamento si evidenzia che il dirigente scolastico inizialmente, per un eccesso di zelo, non riteneva possibile l'accoglimento ma che successivamente, ad una più attenta considerazione degli uffici ed adeguandosi al parere di questi ultimi, accoglieva l'istanza della famiglia.

In buona sostanza consta la conclusione positiva della vicenda, ottenuta con l'accoglimento dell'alunno nella classe desiderata e la dichiarata volontà dei genitori di non procedere contro l'amministrazione.

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

FEDELI

(12 aprile 2017)

BILARDI, TORRISI. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

i lavori di costruzione del raddoppio della tratta ferroviaria Ogliastrillo-Castelbuono della linea Messina-Palermo sono stati appaltati dalla società Italferr SpA;

da poco avviati, i lavori si estendono e coinvolgono le località tra Ogliastrillo (ad ovest di Cefalù, in prossimità dello svincolo per l'autostrada A20, Messina-Palermo) e la stazione di Castelbuono, ubicata nel territorio comunale di Pollina, lungo la strada statale 113, "Settentrionale Sicula", in prossimità dell'innesto della strada statale 286 di Castelbuono;

dai progetti dei lavori (che saranno svolti quasi interamente in galleria) si desume che la galleria Cefalù è prevista a canna doppia (una per senso di marcia), mentre la galleria S. Ambrogio a canna singola: entrambe saranno scavate con il "metodo meccanizzato", vale a dire con fresa TBM;

il "vallone del Carbone" è un'area ubicata tra le 2 gallerie e interessata dai corsi d'acqua dei torrenti Carbone e Mazzatore; di notevole pregio paesaggistico, l'area è interessata da residenze, sia permanenti che stagionali, da complessi ed attività turistiche;

i lavori nell'area del vallone del Carbone prevedono la realizzazione di 2 viadotti e di una trincea tra l'imbocco, lato Palermo, della galleria S. Ambrogio e l'imbocco, lato Messina, della galleria Cefalù;

in corrispondenza di quest'ultimo, sarà effettuata la manovra per girare di 180 gradi la fresa TBM, in modo che questa, appena ultimato lo scavo della prima canna in direzione Palermo della galleria Cefalù, sia riposizionata per avviare lo scavo della seconda canna (in direzione Messina) della medesima galleria;

sono previste notevoli ripercussioni su alcune zone urbane di Cefalù, a causa della realizzazione delle opere all'aperto, in particolare sulle aree, ove verranno realizzati un imbocco alla galleria di sfollamento, un imbocco alla galleria di accesso al piano mezzanino delle strutture ferroviarie dell'attuale stazione di Cefalù, ed i pozzi di ventilazione e le uscite di emergenza;

a quanto risulta agli interroganti l'esecuzione dei lavori impatterà in modo rilevante, con effetti negativi sul traffico, sulla viabilità cittadina e sulla percorrenza dei seguenti tratti stradali: a) autostrada A20, soprattutto nel tratto tra lo svincolo Castelbuono e la barriera di Buonfornello; b) la strada statale 113 nei seguenti tratti: 1) Ogliastrillo-svincolo A20 su cui grava il traffico proveniente dai cantieri in area Ogliastrillo; 2) centro abitato

di Cefalù e l'immissione sulla strada provinciale 136, soprattutto per i trasporti di linea; 3) tra la zona del Carbone e la stazione di Castelbuono, su cui gravita il traffico generato dai lavori da eseguire in area Carbone; nella zona adiacente alla finestra della galleria S. Ambrogio e nella zona della stazione Castelbuono; in quest'ultima area, il traffico è già assai critico per la conformazione della strada e per la presenza di turisti e bagnanti che, particolarmente nel periodo estivo, accedono alle spiagge prospicienti; c) la strada statale 286, la strada provinciale 136 e la viabilità urbana di Cefalù;

a causa dei lavori previsti, per le attività turistiche della zona si prospettano considerevoli perdite di presenze e di fatturato per diversi anni, anche dopo l'ultimazione dei lavori, causando notevoli disagi per le attività economiche della zona, nonché per i residenti;

per ovviare alle problematiche evidenziate, è possibile realizzare l'opera nel vallone del Carbone in galleria, in particolare attraverso la realizzazione di un'unica galleria a doppia canna, che risulti dall'unione delle attuali gallerie Cefalù e S. Ambrogio;

in data 16 giugno 2016, il quotidiano "Cefaluweb" ha pubblicato un articolo in merito all'emergenza che coinvolge Castelbuono, Pollina e rispettivi cittadini; la frana che si è creata in via Tenente Ernesto Forte sottopone a rischio tutto il comprensorio madonita, poiché insiste sul tratto ove passa la condotta idrica, che trasporta l'acqua a velocità e pressione notevoli, che comprometterebbero, non solo la sicurezza dei residenti, ma anche la continuità del servizio idrico negli stessi paesi di Castelbuono e Pollina, paese di arrivo della condotta idrica,

si chiede di sapere:

se non sia opportuno appurare se, nell'ambito delle conferenze dei servizi predisposte per le valutazioni sul raddoppio della tratta ferroviaria Ogliastrillo-Castelbuono della linea Messina-Palermo, siano state verificate tutte le soluzioni progettuali per la realizzazione dell'opera, che consentano di minimizzare gli impatti sul territorio;

nell'eventualità in cui siano disponibili soluzioni progettuali a minor impatto ambientale, se non sia il caso di valutarne l'adozione, considerato che i lavori di esecuzione non sono ancora in una fase di realizzazione avanzata;

considerate le recenti problematiche che hanno coinvolto le aree dei lavori, se non si ritenga opportuna l'acquisizione di una valutazione d'impatto ambientale e di ulteriori indagini, per individuare quali canali utili saranno attivati per gestire e risanare i danni causati dalla frana che ha colpito via tenente Ernesto Forte.

(4-06096)

(13 luglio 2016)

RISPOSTA. - Il progetto definitivo dell'intero raddoppio della tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono sulla linea Palermo-Messina, avente una lunghezza complessiva di circa 32 chilometri, fu sottoposto a verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare successivamente approvato, acquisendo i pareri favorevoli di tutti i soggetti pubblici e privati interessati, nell'ambito dell'apposita conferenza dei servizi indetta con decreto di questo Ministero in data 28 febbraio 2003 e svoltasi nell'arco di 3 sessioni, rispettivamente nelle date 6 maggio, 3 settembre e 3 ottobre 2003.

Si informa che il programma dei lavori prevede per il conferimento del materiale di scavo un picco massimo di 20 *camion* al giorno per un numero di giorni consecutivi che va da un minimo 4 ad un massimo di 13, con una media di 5 giorni al mese nei circa 6 mesi in cui avrà luogo l'esecuzione dei tiranti e lo scavo dell'imbocco (attività maggiormente impattanti).

Anche per ciò che concerne gli apprestamenti del cantiere, soprattutto in corrispondenza di zone vincolate come la valle del Carbone, la stazione di Castelbuono e per la "finestra S. Ambrogio", subito dopo la consegna dei lavori, avvenuta il 10 dicembre 2014, prima il Comune di Pollina e successivamente quello di Cefalù hanno indetto tramite i loro sportelli unici per le attività produttive (SUAP) apposite conferenze dei servizi relative ai progetti di cantierizzazione predisposti dall'appaltatore nell'ambito del progetto esecutivo, ai sensi dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica n. 160 del 2010. A tali incontri, tutti conclusi con parere favorevole, hanno preso parte gli enti territorialmente competenti, tra cui: la Soprintendenza, l'ARTA, l'Ispettorato dipartimentale delle foreste, il comando provinciale dei Vigili del fuoco ed il genio civile.

Nel concludere, si ritiene che siano state espletate tutte le necessarie verifiche in relazione alla sostenibilità ambientale del progetto ed alla sua più idonea contestualizzazione.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(12 aprile 2017)

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

dagli atti trasmessi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in data 7 settembre 2016 risulterebbe che dal 2001 al settembre 2016 sarebbero state sottoscritte transazioni con società del S.I.N. di Venezia-Porto Marghera per un importo complessivo di quasi 600 milioni di euro;

tali transazioni costituiscono principalmente il frutto di attività giudiziarie di vario livello e natura;

i proventi di tali transazioni dovrebbero essere destinati alla bonifica in senso lato del sito industriale di Porto-Marghera;

considerato che:

la Commissione bicamerale di inchiesta sui rifiuti di recente ha certificato che, per il solo completamento dei previsti lavori di conterminazione dei canali, mancherebbero ancora circa 250 milioni di euro;

il mancato completamento dei lavori comporta e comporterà l'inutilità dei lavori già svolti e contribuirà ad un maggiore inquinamento dei terreni, delle falde e delle acque del sito industriale;

si chiede di sapere:

quali siano alla data di oggi gli importi ancora da versare e da parte di quali società, di cui al prospetto delle transazioni trasmesse all'interrogante il 9 settembre 2016;

come e quando il Ministro in indirizzo intenda procedere relativamente alle società ancora inadempienti;

come e quando comunque intenda completare la contermanzione dei canali di cui in premessa.

(4-06943)

(7 febbraio 2017)

RISPOSTA. - Preliminarmente, si segnala che, ad oggi, nel SIN di “Venezia porto Marghera” sono stati sottoscritti 45 contratti transattivi e il loro valore complessivo ammonta a 595.872.023,82 euro.

Nei diversi accordi transattivi i soggetti economici si sono obbligati a provvedere al versamento delle somme dovute secondo scadenze temporali che vanno dal 2001 al 2023. Circa gli importi ancora da versare da parte di diverse società, si rinvia alla tabella a disposizione dell'interrogante ove sono indicate le somme interamente versate, le somme rateizzate, nonché quelle ancora da versare. Per quanto concerne le società inadempienti rispetto agli obblighi assunti nell'ambito dei contratti transattivi, questo Ministero ha investito l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Venezia ai fini dell'avvio delle necessarie azioni di recupero.

Ad oggi risulta che alcune delle azioni avviate in sede giudiziaria si siano concluse con esito positivo, con conseguente recupero di quanto dovuto; altre azioni risultano, invece, essere ancora in corso, anche in sede di appello. Ulteriori azioni saranno avviate previo invio alle società di una diffida ad adempiere.

Con riferimento alle modalità di “completamento della contermanzione” dei canali industriali, si rappresenta che il Ministero ha elaborato un piano di “interventi per la tutela del territorio e delle acque” che prevede, tra l'altro, l'assegnazione di 70.151.079,12 euro per interventi di contermanzione dei canali industriali del sito “Venezia porto Marghera”. La copertura finanziaria è assicurata dalle risorse a valere sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2014-2020, assegnate al Ministero con la delibera CIPE n. 25/2016, e disciplinate nel richiamato piano operativo “interventi per la tutela del territorio e delle acque”, approvato dalla competente cabina di regia di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 febbraio 2016 e dal CIPE, nelle rispettive sedute del 1° dicembre 2016. Ad oggi, si è in attesa della formalizzazione della delibera del CIPE n. 55/2016 che consentirà di procedere all'attuazione degli interventi individuati nel piano.

Quanto riferito testimonia che le problematiche sono tenute in debita considerazione da parte di questo Ministero, il quale ha provveduto, e provvederà per il futuro, alle attività e valutazioni di competenza in materia

con il massimo grado di attenzione, continuando a svolgere un'attività di monitoraggio ed impulso.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

GALLETTI

(6 aprile 2017)

CENTINAIO. - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

si apprende che presso la scuola elementare "Kennedy" di Varedo (Monza e Brianza) è in uso il sussidiario "Imparo Facile" della Cetem-Immedia-Snail, del gruppo editoriale Principato;

nel testo, in uso in molte altre scuole italiane, nella parte relativa all'organizzazione politica, poteri dello Stato e Parlamento si legge: «Camera dei deputati: i suoi componenti sono eletti direttamente dai cittadini con le elezioni»; «Senato della Repubblica: i suoi componenti sono indicati dalle diverse Regioni in cui è suddiviso il territorio italiano»;

a leggere un simile errore relativamente al Senato della Repubblica, si fa fatica a non trasecolare, pensando a quante altre inesattezze potrebbero celarsi tra le pagine dei testi scolastici;

vista la recente riforma istituzionale varata dal Governo Renzi, viene da pensare che forse l'errore sia voluto, per fare propaganda ideologica e per ingraziarsi la parte politica favorevole al Governo, al fine di aumentare le adozioni del testo in un maggior numero di scuole ed incrementare così le vendite,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto in premessa;

se ritenga di intervenire per far ritirare il testo o quantomeno per farlo correggere, pena l'estromissione dello stesso dai circuiti scolastici;

quali iniziative intenda adottare al fine di evitare che tra le righe dei testi scolastici si annidino altri errori e scorrettezze che gli studenti, inconsapevolmente, prendono per buone e che perciò vanno a discapito della loro preparazione scolastica.

(4-06597)

(2 novembre 2016)

SIMEONI, ROMANI Maurizio, VACCIANO, BIGNAMI, DE PIETRO, MOLINARI, FUCKSIA. - *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* - Premesso che:

come si ha modo di apprendere da notizie di stampa, pubblicate su "il Fatto Quotidiano" del 18 ottobre 2016, sembrerebbe che la casa editrice Cetem di Milano, appartenente al "gruppo editoriale Principato", abbia distribuito un libro di testo, sussidiario, intitolato "Imparo Facile", e destinato alle classi quinte della scuola primaria, nel quale, all'interno della sezione "Geografia", viene presentata l'organizzazione politica dello Stato. In proposito, si rileva che l'illustrazione della struttura del Parlamento darebbe per acquisita la riforma costituzionale, la cui eventuale entrata in vigore ancora attende la pronuncia popolare della prossima consultazione referendaria, programmata per il 4 dicembre 2016;

nel testo, si leggerebbe, invero, che i due rami del Parlamento italiano sarebbero costituiti da "La Camera dei Deputati: i suoi componenti sono eletti direttamente dai cittadini con le elezioni", e da "Il Senato della Repubblica: i suoi componenti sono indicati dalle diverse Regioni in cui è suddiviso il territorio Italiano";

considerato che:

la nota del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca n. 2581 del 9 aprile 2014, recita che: "Le adozioni dei testi scolastici vengono deliberate dai collegi dei docenti nella seconda decade di maggio"; altresì, al punto 4, richiama l'art. 11 del decreto-legge n. 179 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221 del 2012, che statuisce l'abolizione del vincolo pluriennale di adozione per i testi scolastici. Parimenti, viene abrogato il vincolo quinquennale di immutabilità dei contenuti dei testi a decorrere dall'anno scolastico 2014/2015;

la decisione del collegio docenti di adottare un libro di testo contenente indicazioni fuorvianti, ovvero inesatte, sulle istituzioni dell'Italia, sarebbe, pertanto, stata presa poco dopo un mese dalla pubblicazione del testo di legge costituzionale sulla *Gazzetta Ufficiale*, e lascia negli interroganti

legittime perplessità circa la bontà delle valutazioni che hanno condotto non solo alla scelta del libro, quanto soprattutto in merito agli orientamenti degli editori e degli autori, stante, peraltro, la possibilità di apportare, successivamente, le modifiche del caso nei vari testi scolastici;

il codice di autoregolamentazione del settore editoriale educativo, cui la Cedem aderisce, stabilisce, invero, all'art. 2 che «Il bene libro è quindi strumento di fondamentale importanza ai fini di quell'arricchimento culturale che, per essere uno dei fattori principali dello sviluppo degli individui, della nazione e del mantenimento di un assetto democratico, trova puntuale tutela alla stregua di "diritto alla cultura" (art. 9 Cost.), inteso come mezzo per il conseguimento delle finalità espresse agli articoli 3 e 33 della Costituzione della Repubblica Italiana». L'art. 15 statuisce che «L'editore, nel rispetto dell'impostazione culturale e scientifica dell'opera, ha cura di valutare che le informazioni date siano sempre improntate al rispetto della pluralità delle idee e delle culture e che i contenuti non comportino discriminazioni inerenti il genere, la razza, la lingua, la religione, le opinioni politiche e le condizioni personali e sociali degli individui». Altresì, al successivo art. 16, «L'editore si impegna a vagliare la correttezza, la veridicità e l'aggiornamento delle fonti e dei dati utilizzati dall'autore nel suo lavoro»;

appare evidente, quindi, che per il sussidiario "Imparo Facile", gli autori e l'editore non tengano in considerazione né la correttezza né la veridicità dei dati utilizzati; così come non pare che sia stata tenuta in debito conto l'importanza di una corretta informazione ai fini dello sviluppo culturale dei fanciulli, innescando, al contrario, un meccanismo estremamente dannoso per la formazione della coscienza civica dei bambini e comunque foriero di dubbi ed incomprensioni in merito alla forma dello Stato e alle sue principali istituzioni;

considerato inoltre che:

in uno Stato democratico tali accadimenti non dovrebbero verificarsi; appare, invece, agli interroganti, che il Governo avalli, in pieno sprezzo al rispetto della pluralità delle opinioni politiche, nonché all'amore di verità, qualsiasi iniziativa volta a fornire una parvenza di legittimità ad una riforma che ancora aspetta la pronuncia dell'unico detentore della sovranità, il popolo;

la pubblicazione di un libro di testo scolastico contenente informazioni errate e fuorvianti destinate a condizionare l'opinione dei bambini, che un giorno saranno chiamati ad esprimere i propri diritti politici, non è, purtroppo, l'unico episodio in cui si assiste alla volontà di condizionare l'orientamento dei cittadini italiani in favore del "sì" alla riforma costituzionale: basti pensare ai corsi promossi dalla scuola nazionale dell'amministrazione, già parte integrante della Presidenza del Consiglio dei ministri, destinati ai dirigenti della pubblica amministrazione, finalizzati all'illustrazione

dei contenuti della nuova Costituzione italiana e, peraltro, già oggetto di altra interrogazione parlamentare;

considerato infine che lo scopo primario dell'istruzione è, per l'ap-punto, quello di istruire, e non quello di indottrinare,

si chiede di sapere:

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

quali iniziative intenda intraprendere, affinché siano appurate le reali responsabilità sia in merito alla pubblicazione del sussidiario sia ad una sua eventuale adozione.

(4-06547)

(20 ottobre 2016)

RISPOSTA.^(*) - Si sottolinea, in premessa, che l'adozione dei libri di testo rappresenta una delle fondamentali espressioni della libertà di insegnamento e dell'autonomia didattica delle istituzioni scolastiche. Tale adempimento, che rientra tra i compiti attribuiti al collegio dei docenti, sentiti i consigli di classe, coinvolge l'intero corpo docente di ciascuna istituzione scolastica e garantisce una puntuale verifica dei testi e un attento esame di quelli in uso e delle nuove proposte editoriali.

In particolare, la scelta dei testi avviene, di norma, attraverso una fase preliminare, nel corso della quale si procede a una verifica sia dei testi in uso che di quelli proposti all'attenzione delle scuole da parte degli operatori accreditati dalle case editrici o dalle associazioni di categoria, eventualmente anche nell'ambito di comitati misti docenti, genitori e studenti, in modo tale da valutare compiutamente le nuove proposte editoriali. Effettuata tale valutazione, i docenti interessati per materia, nell'esercizio della responsabilità connessa alla libertà di insegnamento, formulano le proposte di adozione che sono sottoposte, prima dell'esame da parte del collegio dei docenti, ai consigli di classe di cui fanno parte anche i rappresentanti dei genitori. Spetta poi ai docenti, nell'espletamento delle proprie funzioni, operare le opportune mediazioni tra i contenuti delle singole discipline di studio e le informazioni presenti nei testi scolastici. I docenti, infatti, possono presentare i contenuti dei libri utilizzando all'occorrenza anche la forma critica e dialettica prendendo, se e quando ritenuto opportuno, le distanze da taluni passaggi dei testi in adozione.

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

Peraltro, la legge 23 dicembre 1998, n. 448 (legge finanziaria per il 1999), nel disciplinare, all'articolo 27, la fornitura gratuita dei libri di testo nella scuola secondaria di primo grado, ha abrogato la norma che, limitatamente alla scuola elementare, consentiva al Ministro della pubblica istruzione di disporre, con provvedimento motivato, il divieto di adozione dei libri di testo nei quali il contenuto o l'esposizione della materia non corrispondessero alle prescrizioni didattiche o alle esigenze educative. La *ratio* della disposizione non può rinvenirsi se non nell'intenzione del legislatore di non interferire in alcun modo nelle opzioni culturali differenziate e nei diversi punti di vista degli autori. In ogni caso, l'AIE (Associazione italiana editori) ha definito un proprio codice di autoregolamentazione per assicurare che tutti gli editori associati possano operare in un regime di libero mercato e soprattutto per difendere l'autonomia professionale dei docenti, necessaria alla libertà e alla qualità dell'insegnamento.

Con specifico riguardo alla segnalazione, si rappresenta che è prevista a carico degli editori la possibilità di aggiornamento dei testi scolastici, ancorché in uso, in caso di obiettive necessità determinate da sostanziali innovazioni scientifiche o didattiche mediante aggiunta, eliminazione, sostituzione o riedizione di singole parti o sezioni.

Tutto ciò posto, si rappresenta che il Ministero, attraverso la competente Direzione generale, ha preso gli opportuni contatti con l'AIE per richiamare l'attenzione di tutta l'editoria scolastica al pieno rispetto del codice di autoregolamentazione affinché promuova specifiche iniziative volte a garantire il rispetto della veridicità storica nei testi scolastici.

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

FEDELI

(12 aprile 2017)

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

si inaugura in questi giorni una nuova struttura nell'Acquario di Genova della società Costa Edutainment, denominata "Padiglione dei cetacei" o "Nuova vasca dei delfini";

si apprende da recenti notizie di stampa (si veda "la Repubblica" del 3 luglio 2013) che, secondo le deliberazioni del comitato tecnico amministrativo del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, sede coordinata di Genova, il costo dell'opera sarebbe di 26 milioni di euro di cui

almeno il 90 per cento con fondi pubblici diretti derivanti da contributi statali della legge n. 99 del 1991 «Genova Colombo '92» (come del resto la struttura dell'Acquario è stata costruita a suo tempo) e contributi di Regione Liguria, Provincia e Comune di Genova e Porto Antico SpA (controllata da Comune, Camera di commercio e autorità portuale);

la struttura sarebbe profonda dai 5,8 ai 7 metri mentre un delfino normalmente si immerge fino ai 100 metri e nuota per decine di miglia al giorno in mare aperto;

il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 6 dicembre 2001, n. 469, "Regolamento recante disposizioni in materia di mantenimento in cattività di esemplari di delfini appartenenti alla specie *Tursiops truncatus*, in applicazione dell'articolo 17, comma 6 della legge 23 marzo 2001, n. 93", recita, all'art. 1, che "devono essere rispettate le prescrizioni" riguardo a educazione, gestione, manipolazione e rumore, e, nell'allegato A, che "Il mantenimento di esemplari appartenenti alla specie *Tursiops truncatus* è permesso solo nel caso in cui siano garantiti i programmi di educazione, ricerca e riproduzione di cui ai successivi paragrafi 1, 2 e 3",

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti perché siano stati concessi fondi pubblici per così elevata entità ad una società privata con finalità di lucro;

se risulti se l'attribuzione dei fondi abbiamo determinato sottrazione di risorse ad opere di pubblica utilità previste da leggi dello Stato e programmi pluriennali tra Stato e Regione Liguria;

se risulti quali siano le risorse effettivamente spese dalla Costa Edutainment rispetto alle risorse assegnate e quali siano stati i contributi pubblici erogati alla società, e alle precedenti della stessa ragione sociale, per l'attività dell'Acquario di Genova e degli altri acquari gestiti dalla stessa società nel resto d'Italia;

se la detenzione dei delfini nell'Acquario di Genova risponda alle prescrizioni del citato decreto, con quali caratteristiche, quale sia la provenienza dei delfini detenuti nell'acquario e nella nuova vasca;

se la nuova vasca dei delfini sia entrata in funzione con le dovute autorizzazioni sanitarie e di sicurezza pubblica.

(4-00625)

(24 luglio 2013)

RISPOSTA. - Come disposto in applicazione dell'art. 17, comma 6, della legge n. 93 del 2001, il Ministero ha disciplinato i delfinari presenti sul territorio nazionale con il decreto ministeriale n. 469 del 2001, ove è inserito il regolamento recante disposizioni in materia di mantenimento in cattività di esemplari di delfini appartenenti alla specie di *Tursiops truncatus*.

Riguardo alla concessione ed all'utilizzo di fondi pubblici per la costruzione del nuovo padiglione dell'acquario di Genova si è demandato alle amministrazioni di competenza.

Il padiglione cetacei della "Costa Edutainment" è una struttura che presenta le seguenti caratteristiche e dimensioni: 100 metri per 30 con un'altezza di 6 metri sopra il livello del mare che è posata stabilmente sul fondo del mare. La parte dedicata agli esemplari si compone di 4 bacini distinti, la cui profondità e dimensione planimetrica sono in relazione ai loro diversi utilizzi per la gestione dei tursiopi. Si precisa che le vasche possiedono dimensioni superiori a quelle minime prescritte dal decreto ministeriale n. 469/2001. I 4 bacini sono fisicamente connessi tra loro, ma isolabili mediante portelle stagne e presentano 3 sistemi filtranti distinti e pertanto risponde pienamente ai requisiti del decreto, garantendo e tutelando il benessere etobioologico degli esemplari ivi ospitati.

Si precisa, inoltre, che la Costa Edutainment non espone i tursiopi facendoli esibire in spettacoli, ma la vasca è progettata in modo tale che gli esemplari possano essere osservati indisturbati dal pubblico nelle loro movenze naturali.

Nel sistema di disinfezione dell'acqua non è presente la tecnica di clorazione, solitamente usata. Questa scelta è, senza dubbio, più aderente all'esigenza di mantenere un ambiente naturale in quanto la presenza di minime quantità di cloro nell'acqua può originare sensibilizzazioni della cute degli esemplari portando alla formazione di erosioni e lesioni cutanee da contatto. L'utilizzo della clorazione è previsto solo se necessario nelle vasche dedicate alla *nursery* o alla cura medica.

Inoltre, a parere della competente Direzione generale, l'*équipe* di professionisti e di tecnici coordinata dal direttore scientifico, medico veterinario esperta di mammiferi marini, presente nella Costa Edutainment, assicura programmi di educazione, di ricerca e di riproduzione all'avanguardia, rispondenti ai requisiti richiesti all'art. 3 del decreto legislativo n. 73 del 2005.

Riguardo alla provenienza dei delfini presenti nel padiglione cetacei, si rappresenta che essi derivano dall'ex struttura "Palablu" delfinario di Gardaland.

Con riferimento, infine, alla presenza di autorizzazioni sanitarie e di sicurezza pubblica, si fa presente che sono in vigore le autorizzazioni rilasciate dal Comune di Genova.

Della questione sono interessate anche altre amministrazioni, pertanto, qualora dovessero pervenire nuovi e utili elementi informativi si provvederà a fornire un aggiornamento. Ad ogni modo, per quanto di competenza, il Ministero continuerà a tenersi informato e a svolgere le proprie attività mantenendo alto il livello di attenzione.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

GALLETTI

(6 aprile 2017)

CRIMI, MORRA, ENDRIZZI, MARTON, SANTANGELO, AIROLA, DONNO, SERRA, MORONESE, CAPPELLETTI, MONTEVECCHI, CASTALDI, GIARRUSSO. - *Al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.* - Premesso che:

nel mese di novembre 2015, il polo museale regionale della Lombardia ha indetto il bando pubblico n. 76345899, al fine di concedere a privati la gestione congiunta del bar situato nell'area sottostante al sito archeologico delle grotte di Catullo a Sirmione (Brescia), ovvero piazzale Orti Manara, e del punto di ristoro che si trova sulla spiaggia adiacente, chiamata "Giamaica", una delle spiagge più suggestive d'Italia, sul lago di Garda;

da articoli di stampa locale ("*bresciaoggi*" *online* del 30 marzo 2016), si è appreso che l'iniziativa rientra nell'ambito della riqualificazione del sito, "finito in un vortice di degrado e abbandono con la chiusura del bar e dei relativi servizi igienici, avvenuta nel 1988"; tramite il bando "il polo museale della Lombardia, subentrato alla Soprintendenza archeologica nella gestione del sito, ha deciso di dare una svolta" alla situazione;

l'articolo evidenzia che Nicoletta Giordani, direttrice del sito archeologico delle grotte di Catullo e del museo archeologico nazionale di Mantova, ha così spiegato le ragioni dell'iniziativa promossa dal polo museale: "Abbiamo cercato di capire quale fosse la soluzione migliore per la spiaggia per garantire una frequentazione più idonea di questo splendido luogo che purtroppo presentava alcune criticità", come l'assenza di servizi igienici e gli accessi abusivi nell'area; Giordani ha poi aggiunto che è nelle intenzioni del polo "regolamentare con apposita bigliettazione l'accesso dalla spiaggia al sito archeologico per evitare intrusioni furtive come in passato";

in data 17 marzo 2016, Franco Cerini, presidente del consorzio "Lago di Garda Lombardia" nonché proprietario dell'hotel "Olivi" di Sirmione, ha vinto il bando aggiudicandosi la gestione del servizio per 2 anni;

dalle stesse fonti di stampa si è appreso che il bar della spiaggia, "molto semplice nella struttura, sarà ubicato nella stessa posizione del passato e verrà dotato di nuovi servizi igienici. Il gestore si farà inoltre carico di attivare un sistema di sorveglianza notturna per garantire la sicurezza della zona";

nell'aprile 2016 si è provveduto alla bonifica e alla pulizia della spiaggia; la stampa ha contestualmente riferito che il bar avrebbe riaperto per la fine di aprile, mentre quello di piazzale Orti Manara sarebbe stato operativo da qualche settimana prima;

in data 5 maggio Stefano Buffagni, consigliere regionale del Movimento 5 Stelle, ha depositato una richiesta di accesso agli atti al fine di visionare i contenuti del bando emesso dal polo museale, nonché del dispositivo tramite il quale è stato ufficialmente affidato a Cerini il servizio oggetto del bando. Il 29 giugno risultano trascorsi i 30 giorni entro i quali l'ente interpellato avrebbe dovuto fornire riscontro; la richiesta di accesso agli atti, pertanto, è da considerarsi tuttora inevasa;

considerato che:

il polo museale della Lombardia, soggetto alla competenza del Ministero per i beni e le attività culturali e istituito in base al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 agosto 2014, n. 171, in vigore dall'11 dicembre 2014, ha il compito di gestire e valorizzare i musei, gli istituti e i luoghi di cultura della Lombardia in consegna allo Stato italiano;

al polo spetta il compito di elaborare i progetti relativi alle attività e ai servizi di valorizzazione, ivi inclusi i servizi da affidare in concessione, al fine della loro successiva messa a gara e di provvedere a definire strategie e obiettivi comuni di valorizzazione;

considerato inoltre che da un articolo pubblicato dal quotidiano "Giornale di Brescia" in data 21 aprile 2016, si apprende che, in riferimento alla presunta scarsa pubblicità che avrebbe accompagnato il bando, Nicoletta Giordani ha precisato: "Abbiamo cominciato a ricevere richieste già a novembre. È noto che a cadenze regolari il bar all'ingresso del sito archeologico venga concesso in gestione. L'unica novità ha riguardato, quest'anno, l'aggiunta della Giamaica";

si chiede di sapere:

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

se non intenda promuovere le opportune iniziative, al fine di stimolare la pubblicazione, da parte del polo museale, della documentazione relativa al bando e al conseguente affidamento, nell'ottica della trasparenza che dovrebbe essere propria dell'ente pubblico.

(4-06032)

(30 giugno 2016)

RISPOSTA. - È opportuno premettere che il polo museale regionale della Lombardia, ufficio competente per le grotte di Catullo e per il museo archeologico di Sirmione, ha curato la riqualificazione dell'area della spiaggia "Giamaica", di proprietà demaniale, che si trovava in particolare stato di abbandono e di degrado, impegnandosi a superare anche alcune criticità, quali, ad esempio, la carenza di servizi igienici e la mancanza di sorveglianza.

Il polo, in accordo con la competente Soprintendenza e con il Comune di Sirmione, ha provveduto all'esecuzione dei lavori strettamente necessari a risolvere lo stato di degrado del sito. Assieme ai lavori di sistemazione dell'area, si è provveduto ad indire, mediante pubblico bando, una gara finalizzata alla concessione congiunta del bar situato nell'area sottostante al sito archeologico delle grotte di Catullo e della spiaggia Giamaica. Il polo, nell'intento di assicurare l'accessibilità in sicurezza della spiaggia, continua a intrattenere uno stretto rapporto con il Comune di Sirmione, con il quale ha già effettuato specifici incontri al riguardo.

In ordine alle specifiche domande poste, il direttore del polo museale della Lombardia ha comunicato quanto segue.

La documentazione relativa alla procedura ad evidenza pubblica per la concessione del servizio bar e del punto di ristoro presso il sito archeologico delle grotte di Catullo è stata trasmessa al consigliere regionale richiedente, con nota prot. n. 3691 del 16 novembre 2016.

Le informazioni relative alla procedura per la «Concessione della gestione del bar ristoro e della spiaggia “Giamaica” presso l'area archeologica con annesso museo delle “grotte di Catullo”» sono pubblicate sul sito *web* del segretariato regionale dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia, nelle pagine dedicate all'amministrazione trasparente, sezione appalti e contratti, anno 2016. Sul sito *web* del polo museale, nelle pagine dedicate alle grotte di Catullo, nella sezione “avvisi e comunicazioni”, sono pubblicate le informazioni e la documentazione relative alla concessione della gestione del bar e della spiaggia Giamaica presso l'area archeologica annessa al museo delle grotte di Catullo.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali e per il turismo

BORLETTI DELL'ACQUA BUITONI

(13 aprile 2017)

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

la decisione dell'Unione europea, firmata il 17 dicembre 2015 e notificata pochi giorni fa al Governo italiano, impone una nuova scrittura del documento sulla regolamentazione del traffico aeroportuale di Linate e Malpensa;

l'Unione europea ha bocciato infatti il cosiddetto decreto Lupi (decreto-legge n. 47 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 80 del 2014), approvato dal Governo il 1° ottobre 2014, che consentiva la possibilità di collegare lo scalo Forlanini anche con aeroporti di città europee non capitali, fermo restando il tetto massimo di 18 movimenti orari;

l'accusa indirizzata all'Italia è di «non aver consultato le parti interessate prima di emendare le norme di distribuzione del traffico relative al sistema aeroportuale milanese». Per questo motivo, si legge ancora nell'atto della Ue, «le misure di cui al decreto ministeriale numero 395 non possono essere accolte»;

il decreto Lupi, se da una parte ha consentito a Linate un aumento di circa 500.000 passeggeri all'anno, con l'ampliamento di destinazioni, dall'altra parte ha penalizzato il mercato della principale compagnia aerea tedesca, Lufthansa, e le varie proteste ed esposti presentati dalle diverse compagnie aeree straniere hanno trovato accoglimento da parte dell'Europa;

sembra, da fonti riconducibili agli addetti ai lavori, che sia imminente un nuovo decreto per la liberalizzazione di Linate, che aumenterebbe il numero degli *slot* fino a 24, riservandone una parte ad Alitalia e il resto alle altre compagnie, che già operano o che opereranno sullo scalo;

nei fatti, probabilmente la compagnia Alitalia ne trarrebbe dei benefici, ma ancor di più sarebbe agevolata Ethihad, che potrebbe potenzialmente alimentare il suo mini *hub* di Abu Dhabi a Linate, confinando Emirates a Malpensa;

la preoccupazione diffusa è che la decisione europea rischia di portare alla perdita dei voli extra europei per lo scalo di Malpensa, che subirebbe così un drastico ridimensionamento e problemi in tutti e tre gli scali di Malpensa, Linate e Orio al Serio;

è fondamentale ad avviso dell'interrogante mettere in atto azioni che valorizzino i 3 scali lombardi, ognuno in base alla sua specifica funzione, attraverso un piano aeroportuale teso ad evitare concorrenza e conflitti tra i singoli scali;

la Regione Lombardia sta cercando di differenziare il *business* in modo preciso, così da garantire la sopravvivenza dei vari scali: Malpensa come *hub* intercontinentale, incrementando il numero, le destinazioni dei voli a lungo raggio; Linate come *city airport* per i voli a breve raggio; Bergamo specializzata nei *low cost* e Brescia come snodo per le merci e riserva di capacità per la collocazione territoriale in una delle poche aree ancora non densamente urbanizzata;

Milano-Malpensa e Milano-Linate, si ricorda, sono state indicate nel primo rapporto annuale al Parlamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, il 16 luglio 2015, rispettivamente, aeroporto strategico e aeroporto di interesse nazionale, per bacino di traffico; tuttavia lo stesso rapporto rileva che "l'andamento del trasporto aereo in Italia è stato condizionato da una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici", nonché "da una peculiare flessione dei vettori tradizionali a favore dei vettori *low cost* e della crescente concorrenza dei treni ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese";

investire sul sistema aeroportuale lombardo e su Malpensa in particolare, che ha circa il triplo di volume di traffico merci rispetto a Fiumicino, significa investire sull'*import-export* italiano, visto che in questo aeroporto transita circa il 70 per cento del traffico merci aereo, creando un perno per un unico sistema aeroportuale aperto a sinergie con gli scali del Nord Italia, in una logica di sistema macroterritoriale che faccia da volano per l'intero sistema economico,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia in programma, per agevolare la differenziazione dell'offerta degli aeroporti presenti su un'unica regione, nello specifico la Lombardia, superando la rivalità degli scali e creando le condizioni per potenziare specifici *business*;

se non reperi fondamentale, a fronte dell'indotto di tipo economico, produttivo e industriale generato dal comparto aeroportuale, programmare un piano di investimenti per Malpensa, al fine di rilanciare l'aeroporto come *hub* intercontinentale, anche prevedendo l'apertura di nuove rotte in regime di quinta libertà.

(4-05185)

(2 febbraio 2016)

RISPOSTA. - Si premette che la questione relativa alla regolamentazione della distribuzione del traffico nell'ambito del sistema aeroportuale milanese risulta ormai definita a seguito della positiva decisione di esecuzione del 16 novembre 2016 della Commissione europea, che ha approvato le nuove misure proposte al riguardo da questo dicastero dopo l'effettuazione delle consultazioni delle parti interessate ai sensi dell'articolo 19 del regolamento (CE) n. 1008/2008. Ciò ha consentito l'adozione del decreto ministeriale 1° novembre 2016 (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 279 del 29 novembre 2016) con il quale si è provveduto a liberalizzare ulteriormente il traffico sull'aeroporto di Milano Linate da e verso destinazioni UE, eliminando le precedenti restrizioni connesse alle destinazioni raggiungibili in base ai volumi di traffico, fermi restando i limiti correlati alla tipologia di destinazioni UE "point to point", agli aeromobili utilizzabili (*narrow body*) e ai movimenti orari (non più di 18 movimenti orari) e ferma restando, altresì, la contestuale espansione del traffico su Milano Malpensa. Con la nuova decisione sono, quindi, venute meno le precedenti osservazioni sul cosiddetto decreto Lupi correlate alla mancata consultazione delle parti interessate.

Ciò premesso, e con specifico riferimento a possibili futuri interventi che prevedano, tra gli altri, l'innalzamento della capacità di Linate da 18 a 24 movimenti orari, si fa presente che una modifica siffatta può essere definita solo a seguito di uno studio e di una valutazione che necessita di approfondite analisi e del coinvolgimento, oltre che dell'organo politico, anche delle altre amministrazioni, tra cui l'ENAC, degli utenti, degli enti aeroportuali e delle Regioni. Non risulta, allo stato, che un'indagine in tal senso sia stata avviata; peraltro, anche e soprattutto per motivi ambientali (rumore, collocazione geografica dell'aeroporto in base alla distanza dall'abitato) sembra difficile che si possa giungere alla modifica nel breve periodo.

Non si ravvisa, in ogni caso, il rischio di ingenerare particolari situazioni di vantaggio per alcune compagnie (Etihad) in dipendenza da un'ul-

teriore deregolamentazione di Linate: si evidenzia, infatti, che l'accesso allo scalo è limitato ai soli vettori europei e che, pertanto, gli eventuali benefici che dovessero scaturire da un'eventuale revisione della capacità aeroportuale non potrebbero andare a diretto vantaggio di compagnie extraeuropee, le quali non potrebbero avere *slot* assegnati a Linate né potrebbero condividere il codice di volo con il vettore Alitalia. Non sembrerebbe trovare fondamento, inoltre, la preoccupazione espressa circa il rischio di una perdita dei voli extra UE sullo scalo di Malpensa; come evidenziato, l'accesso allo scalo di Milano Linate, fin dal 2000, non è aperto ad operazioni verso e da destinazioni extra UE, che rimangono invece possibili sull'*hub* di Malpensa, per il quale non sono previsti ridimensionamenti.

Venendo al tema, più specifico, della differenziazione dell'offerta tra gli aeroporti lombardi nell'ottica del superamento delle rivalità tra gli scali, si evidenzia come l'attuazione di tale finalità comporti la pregiudiziale imposizione ai singoli gestori di linee di indirizzo specifiche, attraverso delle specializzazioni o limitazioni operative. In ogni caso, per quanto concerne le iniziative in programma per agevolare la differenziazione dell'offerta degli aeroporti presenti sul territorio della Lombardia e potenziarne specifici *business*, si rileva come queste ultime siano già state individuate nello schema di piano nazionale degli aeroporti attualmente sottoposto alla procedura di VAS (valutazione ambientale strategica) che, nella parte riguardante le strategie di sviluppo degli aeroporti lombardi, prevede: «Il sistema aeroportuale milanese, centrale nel bacino Nord Ovest, dovrà rispondere nel 2030 ad una domanda di traffico di oltre 68 milioni di passeggeri per far fronte alla quale sono previsti gli investimenti nei relativi *master plan*. La capacità infrastrutturale è programmata ma necessita del potenziamento delle connessioni territoriali. 1) Al fine di garantire uno sviluppo armonico dell'intero sistema lombardo e della crescita del traffico intercontinentale di Malpensa, è necessario promuovere atti regolamentari finalizzati alla ripartizione del traffico tra gli scali di Linate-Malpensa, così come previsto dal regolamento CE n. 1008/2008 che affida tale potestà ai singoli Stati membri. 2) Per l'aeroporto di Malpensa, secondo scalo aeroportuale del sistema italiano, con potenziale rilevanza strategica per l'accesso intercontinentale, è indicato uno sviluppo con *standard* adeguati per accogliere nel 2030 circa 40 milioni di passeggeri (terza pista, area *cargo* e nuovi servizi) e per consolidare il proprio posizionamento strategico, anche in relazione alla possibilità di configurarsi come "*hub* multivettore". Sono necessari, a tale fine, rilevanti interventi riguardanti il potenziamento delle connessioni territoriali sia su gomma che su ferro. In particolare, dovranno essere garantiti collegamenti ferroviari differenziati per tipologia di connessione (aeroporto città di Milano, aeroporti altre città limitrofe) e tali da permettere il raggiungimento degli *standard* europei in termini di servizio e quindi frequenze e tempi di percorrenza. 3) Per l'aeroporto di Linate è auspicabile il consolidamento della vocazione di aeroporto dedicato al traffico "*point to point*" verso le principali città europee e rivolto prevalentemente ad una clientela *business*, con volumi di traffico che non dovrebbero superare la soglia dei 10-11 milioni di passeggeri. Lo scalo dovrà garantire, coerentemente con il

proprio posizionamento, *standard* di accessibilità e servizi di alto livello con particolare riferimento ai collegamenti con la città di Milano. 4) Per l'aeroporto ai Bergamo Orio al Serio è necessario predisporre adeguamenti infrastrutturali fino al massimo della capacità stimata in 11-13 milioni di passeggeri, compatibilmente con i limiti ambientali; si rendono, pertanto necessari importanti interventi di ristrutturazione e ampliamento, potenziamento delle connessioni territoriali, con particolare riferimento alla multimodalità, e delle sinergie fra lo scalo e le aree adiacenti. 5) Lo scalo di Brescia potrebbe costituire, nel medio e lungo periodo, riserva di capacità per il sistema lombardo, soprattutto nel nuovo quadro di infrastrutture viarie e ferroviarie che si sta delineando. A tal fine, gli indirizzi di pianificazione devono concentrarsi sulla fermata dell'Alta Velocità nella posizione più prossima all'aeroporto e sulla salvaguardia e predisposizione di aree nelle vicinanze per eventuali futuri sviluppi».

In merito, infine, alla programmazione di un piano di investimenti per Malpensa che permetta di rilanciare l'aeroporto come *hub* intercontinentale, anche prevedendo l'apertura di nuove rotte in regime di quinta libertà, si premette che la direttiva 2009/12/CE, recepita con il decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2012, ha stabilito che il gestore aeroportuale deve sottoporre agli utenti dell'aeroporto ogni proposta di modifica del sistema o dell'ammontare dei diritti aeroportuali, e quindi anche il piano degli investimenti da cui derivano i costi da remunerare tramite gli stessi diritti. Si tratta, in sostanza, di linee di sviluppo che prevedono la compartecipazione di vari soggetti, non sempre portatori degli stessi interessi.

Peraltro, l'articolo 28, comma 8-*bis*, del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014, ha già previsto che si possano concedere diritti di quinta libertà nel rispetto del particolare *iter* previsto dalla norma. È quindi chiara, anche in tale contesto, l'intenzione del legislatore di favorire la vocazione intercontinentale dei principali aeroporti nazionali, pur tenendo conto che i recenti «orientamenti comunitari» sugli aiuti agli aeroporti hanno introdotto una stringente disciplina che regola ogni finanziamento fornito da pubbliche amministrazioni ai gestori aeroportuali, arrivando a vietare integralmente ogni aiuto agli aeroporti aventi un traffico passeggeri superiore a 3.000.000 annui.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(12 aprile 2017)

ENDRIZZI, CIOFFI, SCIBONA, MORRA, CRIMI, TAVERNA, BUCCARELLA, GIARRUSSO, MARTELLI, GIROTTO, MARTON, DONNO, CAPPELLETTI, PUGLIA, CASTALDI, GAETTI, MONTEVECCHI, BOTTICI, BULGARELLI, SANTANGELO, MANGILI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

con il termine di "T-Red" vengono identificati i dispositivi utilizzati nei pressi di incroci regolati da semaforo per rilevare e multare coloro i quali passano con il semaforo rosso. Tali dispositivi risulterebbero composti da un'unità di ripresa con doppia telecamera, di cui, la prima a colori inquadra l'incrocio ed è dedicata alla rilevazione del passaggio con semaforo rosso, mentre la seconda, sensibile all'infrarosso, sarebbe specializzata per la lettura della targa. Le foto scattate dal dispositivo insieme ai metadati dell'infrazione sarebbero successivamente inviati attraverso fibre ottiche al comando della Polizia municipale che, dopo aver controllato l'avvenuta violazione, può redigere e spedire il verbale di multa;

considerato che:

l'articolo 192, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992 n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", prevede che, ai fini della "omologazione o la approvazione di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico, di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo", l'interessato deve "presentare domanda, (...) corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso";

in data 4 marzo 2005 la ditta KRIA Srl, con sede legale in Seregno (Milano), ha presentato domanda tesa ad ottenere l'approvazione del dispositivo documentatore fotografico di infrazioni commesse da veicoli ad intersezioni regolate da semaforo, denominato "T-RED";

con decreto del direttore generale della motorizzazione n. 3458 del 15 dicembre 2005 è stato approvato il documentatore fotografico di infrazioni commesse da veicoli ad intersezioni, regolate da semaforo, quando lo stesso indica luce rossa, denominato "T-RED", prodotto dalla citata ditta KRIA Srl;

considerato inoltre che:

risulta agli interroganti che attualmente il sistema documentatore di infrazione al semaforo denominato "T-RED" sarebbe ancora in funzione nelle località di Mogliano Veneto (Venezia), Pieve Emanuele (Milano), Cittiglio (Varese), Gemonio (Varese), Vignola (Modena), Belgioioso (Pavia), San Giorgio di Mantova (Mantova), Castelnuovo Rangone (Modena), Vignola (Modena), Spilamberto (Modena), Castelvetro di Modena (Modena), Castelfranco Emilia (Reggio Emilia), Faenza (Ravenna), Rescaldina (Milano), Santarcangelo di Romagna (Forlì-Cesena), Castell'Arquato (Piacenza), Fiesole (Firenze), Cesano Boscone (Milano), Lastra a Signa (Firenze),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia in grado di riferire se, in relazione alle apparecchiature in menzione, la ditta di cui in premessa abbia depositato i prototipi nei tempi e nei modi richiesti dalla legge e necessari ai fini della citata autorizzazione rilasciata il 15 dicembre 2005;

se risulti che la domanda di autorizzazione iniziale avanzata dalla ditta Kria Srl sia conforme alle previsioni di cui all'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992;

se la società installatrice abbia o meno rilasciato all'ente coinvolto la dichiarazione di conformità al prototipo depositato, prevista dalla normativa vigente.

(4-05098)

(19 gennaio 2016)

RISPOSTA. - La procedura di approvazione o di omologazione dei dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione è regolamentata dall'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", che prevede un'istruttoria tecnico-amministrativa tesa a valutare la validità ed efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie vigenti al momento dell'esame. Una volta acquisite tutte le certificazioni necessarie, gli uffici competenti del Ministero chiedono il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che, in qualità di massimo organo tecnico consultivo dello Stato, si pronuncia sul dispositivo proposto valutandone l'efficienza tecnica e l'idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione o l'omologazione. Inoltre, l'articolo 192 prevede l'obbligo, per le società proponenti, di depositare il prototipo del dispositivo per il quale si avanza istanza di approvazione o omologazione.

Il produttore si assume la responsabilità del prodotto commercializzato e della sua conformità al prototipo, depositato all'atto della domanda, e qualsiasi modifica di elementi funzionali deve essere autorizzata dal Ministero con decreti di estensione di approvazione o omologazione. Come prototipo deve essere considerata la configurazione invariante del dispositivo deputato al rilevamento dell'infrazione.

Questa definizione di prototipo ha trovato il conforto anche del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si è espresso sulla materia con due pareri: uno riferito specificatamente al dispositivo T-RED (parere n. 51/09 reso nell'adunanza del 17 dicembre 2009) ed un altro riferito per un sistema di rilevamento della velocità (parere n. 111/13 reso nell'adunanza del 13 marzo 2014). Nel parere n. 51/2009 è chiarita la definizione di prototipo che deve essere considerato coincidente con l'apparecchiatura nella sua configurazione invariante, che concentra in sé solo le funzioni essenziali, riferite alla rilevazione dell'infrazione, lasciando aperti tutti quegli eventuali adattamenti verso l'esterno (attraverso le opportune integrazioni con dispositivi, connessioni ed interfaccia) definibili in base alle condizioni locali di impiego. Sostanzialmente il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ritenuto che il deposito del prototipo debba riferirsi solo alla configurazione invariante. Anche nel parere n. 111/13 è stata ribadita la stessa interpretazione richiamando quanto espresso nel parere n. 51/09.

Fermo restando quanto sopra, e chiarito che il dispositivo T-RED è un documentatore fotografico di infrazioni, le condizioni di installazione possono variare in funzione delle diverse tipologie di impianti semaforici e, quindi, è necessario un adattamento caso per caso per assicurare la funzionalità dell'intero sistema (prototipo ed elementi di adattamento).

Tanto premesso, si comunica che il dispositivo della ditta Kria srl è stato approvato con decreto dirigenziale n. 3458 del 15 dicembre 2005 e che sono state rispettate le previsioni del citato articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Presso gli uffici competenti del dicastero è depositato il prototipo del dispositivo T-RED e delle sue varie estensioni di approvazione. Infine, per quanto attiene al rilascio della dichiarazione di conformità del dispositivo al prototipo depositato ai vari Comuni che lo hanno acquisito, il quesito deve essere posto agli enti interessati, poiché questo Ministero non è in possesso dei dati in questione in quanto non è prevista alcuna comunicazione in tal senso.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(13 aprile 2017)

FABBRI. - *Al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha acquisito per lo Stato la "Lettera a Leone X" di Raffaello Sanzio, che l'archivio Castiglioni di Mantova aveva messo all'asta;

il documento fu reso noto quasi 100 anni fa, nel 1918, da Adolfo Venturi ed è databile a circa 500 anni fa, secondo le diverse ipotesi di datazione degli studiosi;

questa operazione, portata a termine dal Ministero, ha evitato che prendesse vie sconosciute un documento di altissimo valore, anche in termini di politica culturale, nel quale, di fronte alle spoliazioni e alle ingiurie del tempo, Raffaello propone di conservare la memoria degli edifici antichi attraverso una ricostruzione grafica;

di fatto la lettera apre una vera e propria campagna di rilievi per evitare la perdita irreparabile dei beni artistici ed architettonici dell'antichità;

lo Stato ha esercitato la tutela di un bene, che solo nel suo aspetto materiale è archivistico, ma di fatto, sul piano storico e culturale, segna una pietra miliare nella storia della conservazione del patrimonio artistico;

considerato che:

la "Lettera a Leone X" vede la collaborazione tra due personalità di assoluto spicco, che rinviano ad un unico *milieu* culturale di capitale importanza nel corso del Rinascimento, ovvero la città di Urbino: sono Raffaello e Baldassarre Castiglione, il primo nato a Urbino, il secondo ospite illustre della corte dei duchi urbinati;

i due elaborarono temi relevantissimi: il problema della rovina della città antica e dei suoi monumenti per l'usura cagionata dal tempo e dal vandalismo degli uomini; la responsabilità di conservare e ricomporre le testimonianze materiali per chi governi la crescita urbana; l'esigenza di un censimento della città storica e quindi di una specifica metodologia di rilevamento e rappresentazione grafica, da un lato e, dall'altro, di criteri storiografici certi su cui orientare le scelte di documentazione e di salvaguardia;

il documento fonda per molti versi la moderna coscienza della tutela come impegno politico e civile, intesa come responsabilità collettiva;

considerato altresì, che:

l'accademia Raffaello, a Urbino, è un'istituzione che possiede la casa natale del pittore ed assolve, per statuto, al compito di "alimentare l'alto ideale di arte e di umanità che si irradia dal genio di Raffaello";

nel 2020 ricorrerà mezzo millennio dalla morte di Raffaello e questa eccezionale lettera potrebbe diventare il nucleo attorno al quale far ruotare a Urbino le celebrazioni della figura di Raffaello,

si chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti dove venga attualmente custodita la lettera;

se non ritenga di concedere il deposito temporaneo (dal 2018 al 2020) della "Lettera a Leone X" presso l'accademia Raffaello, allo scopo di organizzare intorno ad essa, in tale tempo, tutte le iniziative utili a diffondere e approfondire la conoscenza dell'illustre pittore.

(4-06879)

(25 gennaio 2017)

RISPOSTA. - Come ben noto sia agli storici in generale, che agli storici della letteratura e dell'arte, la lettera inviata da Raffaello a Leone X, all'incirca nel 1519, fu in realtà redatta da Baldassarre Castiglioni (1478-1529), celebre autore de "Il Cortegiano", opera fondamentale del Rinascimento italiano. La lettera era originariamente allegata, come prefazione, alla raccolta di disegni degli edifici della Roma imperiale eseguita da Raffaello su incarico del papa. La prima parte enuncia i principi e le idee che hanno portato a tale opera; la seconda illustra i dettagli tecnici dell'operazione.

La Direzione generale archivi ha recentemente acquistato l'ultimo nucleo dell'archivio della famiglia Castiglioni di Mantova rimasto ancora nelle mani della famiglia, al fine di ricongiungerlo con la restante documentazione già conservata presso l'archivio di Stato di Mantova. La parte ora acquistata comprende la documentazione prodotta da Baldassarre Castiglioni e un nucleo dell'archivio familiare, inclusi privilegi imperiali (1433-1692), privilegi pontifici (1459-1692) e documentazione inerente alle prerogative nobiliari della famiglia prodotta da potentati vari (1454-1629). Il nucleo di carte personali di Baldassarre Castiglioni comprende i manoscritti autografi (incluse le minute del Cortegiano) e la minuta della lettera di Raffaello a Leone X.

Per quanto riguarda il bene culturale di natura archivistica, il codice dei beni culturali e del paesaggio prescrive, all'art. 20, comma 2, il divie-

to di smembramento degli archivi pubblici e degli archivi privati per i quali sia intervenuta la dichiarazione ai sensi dell'articolo 13 dello stesso codice. Ciò in ragione di quello che è un cardine della dottrina archivistica e della ricerca storiografica, ovvero il necessario legame che intercorre tra un documento con contenuto storicamente rilevante e il contesto archivistico nel quale lo stesso è stato prodotto o ricevuto, il “vincolo archivistico”, che costituisce un supplemento di informazione fondamentale per la comprensione del contenuto del documento stesso, chiarendone le circostanze di elaborazione concettuale e di formulazione.

La questione è stata sottoposta alla competente Direzione generale degli archivi, che, svolta la dovuta verifica tecnico-scientifica, ha comunicato di ritenere che la lettera acquista senso, dal punto di vista della ricostruzione storico-culturale, proprio in relazione agli altri autografi e alla corrispondenza del suo autentico autore, complessa figura di intellettuale che le carte, ora pienamente disponibili per i ricercatori, consentono di ricostruire, anche nelle sue relazioni con altri esponenti della cultura rinascimentale. Secondo gli uffici tecnici, quindi, la sottrazione, sia pure “temporanea”, di tale lettera dal suo contesto risulterebbe ingiustificata e tale da pregiudicare l'effettiva comprensione di tutto il suo contenuto informativo, in relazione alla personalità e all'opera di Baldassarre Castiglioni.

È stata, in ogni caso, raccolta la disponibilità degli uffici tecnici a provvedere alla messa a disposizione di una o più copie del documento e di ogni utile riproduzione anche in formato digitale per le finalità esposte dall'interrogante.

Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali e per il turismo

BORLETTI DELL'ACQUA BUITONI

(13 aprile 2017)

LAI, FILIPPI, CUCCA, ANGIONI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la continuità territoriale è uno strumento legislativo europeo, che ha lo scopo di garantire i servizi di trasporto ai cittadini abitanti in regioni disagiate; in Italia, la maggior parte delle rotte previste sono quelle da e per la Sardegna;

a partire dal 2012, la continuità territoriale marittima tra le isole è garantita attraverso una convenzione tra il Governo italiano e la CIN, Compagnia italiana di navigazione, la quale riceve un contributo di oltre 72 mi-

lioni di euro all'anno, ai sensi dell'art. 19-ter, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166;

la CIN è stata recentemente acquisita da un'altra compagnia, la Moby SpA (ambidue inserite all'interno del gruppo Onorato Armatori SpA) e su tale operazione è stata aperta un'istruttoria da parte dell'Autorità della concorrenza e del mercato (AGCM) per accertare eventuali condotte abusive (in particolare, quella di abuso di posizione dominante) nel settore del trasporto marittimo di merci da e per la Sardegna;

recentemente, sulle stesse rotte, la Grimaldi Group SpA, altra importante compagnia di navigazione che opera in tutto il Mediterraneo, ha avviato un'intensa attività di trasporto merci e passeggeri e tale concorrenza avrebbe dovuto comportare una significativa riduzione dei costi dei servizi di trasporto delle merci e dei passeggeri da e per la Sardegna; riduzione attesa non solo dai cittadini, ma anche dalle istituzioni nazionali e regionali;

rilevato che, a quanto risulta agli interroganti:

una coppia, con due figli minori, che intenda imbarcare l'auto, sostiene un costo sulla linea Livorno-Olbia pari a 914,88 euro andata e ritorno, contro 784,16 euro nel 2015. Per la Genova-Olbia, il prezzo sostenuto è aumentato del 2 per cento circa in un solo anno, nonostante il contesto di relativa deflazione e il prezzo del petrolio sia più che dimezzato dal 2014;

la CIN è compagnia sovvenzionata con le ingenti somme citate e le medesime cifre sono adesso richieste dalla Grimaldi;

considerato che:

le analisi pubblicate in questi giorni dimostrano che, nella maggior parte delle rotte, in un contesto di deflazione e di concorrenza tra le 2 compagnie, i prezzi dei servizi di trasporto per i passeggeri da e per la Sardegna registrano un significativo aumento;

i costi sono proibitivi, sia in termini di accesso all'isola da parte dei cittadini italiani, sia per quanto riguarda il sistema turistico, del quale si nutre gran parte dell'attività economica dell'isola,

si chiede di sapere:

se il Ministro di indirizzo sia al corrente dei fatti esposti;

se non ritenga opportuno, come si è fatto sulla continuità territoriale aerea, finanziare il settore, estendendo i benefici di un costo adeguato del biglietto a tutti i cittadini italiani, anche nella continuità marittima;

se non ritenga che tale intervento possa essere effettuato nell'immediato, senza attendere la scadenza della convenzione con la CIN, che avverrà nel 2021, attraverso l'introduzione di un tetto massimo del prezzo dei biglietti per tutti i cittadini, anche nel periodo estivo, evitando di lasciare al mercato una variazione così ampia dei valori e così penalizzante per i cittadini italiani e ancor di più per l'economia della Sardegna.

(4-06025)

(29 giugno 2016)

RISPOSTA. - Nel periodo estivo le rotte di collegamento con la Sardegna in regime di convenzione, e quindi sovvenzionate dallo Stato, sono esclusivamente le linee Genova-Olbia, Civitavecchia-Cagliari e Napoli-Cagliari-Palermo. Le altre linee sono esercite da CIN (Compagnia italiana di navigazione) in regime di libero cabotaggio e dunque non soggette a verifica alcuna da parte di questa amministrazione in ordine alle tariffe applicate all'utenza. Si evidenzia, altresì, che le tariffe applicate da CIN sulle tratte in convenzione non devono superare quelle massime previste e, ad oggi, dai controlli effettuati non sono risultati scostamenti in tal senso.

Premesso quanto sopra, in relazione ai quesiti specifici, si informa che la convenzione che assicura i servizi di collegamento con la Sardegna prevede riduzioni tariffarie per i residenti nella regione. La convenzione è stata stipulata da questo Ministero a seguito della procedura di privatizzazione delle compagnie dell'ex gruppo Tirrenia ai sensi del decreto-legge n. 135 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 166 del 2009.

La convenzione stipulata con la CIN verrà a scadenza nel 2020, ad oggi non è ancora stata avviata alcuna procedura per la successiva eventuale gestione degli oneri di servizio pubblico alla data predetta. Si rappresenta, tuttavia, che i tetti tariffari conseguenti all'erogazione dei contributi statali non sono e non possono essere vincolati a requisiti di possesso della cittadinanza ma solo alla fruizione effettiva del servizio da parte dell'utenza, fatte salve le eventuali agevolazioni per i soli residenti nella regione.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(12 aprile 2017)

MORRA, DONNO, SERRA, MORONESE, SANTANGELO, ENDRIZZI, CRIMI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

nella giornata di martedì 19 gennaio 2016, in diverse zone del territorio calabrese, si è abbattuto il maltempo con ordinarie nevicate, causando notevoli disagi alla popolazione;

"il Quotidiano del Sud", edizione della Calabria, pubblicava nella stessa data quanto segue: «Da oggi pomeriggio, poco dopo le 14, centinaia di automobilisti hanno iniziato a vivere un'esperienza drammatica. Imboccata l'autostrada, in entrambe le direzioni» nel catanzarese, «autovetture e camion si sono incolonnati tra la neve e con il termometro fermo anche sotto i zero gradi»;

nel medesimo articolo veniva riportata una testimonianza dell'incredibile situazione in cui si sono trovate molte persone: «La situazione è particolarmente critica. Un automobilista ha dichiarato al Quotidiano: "Ho imboccato l'autostrada a Cosenza, direzione sud, ma nessuno ha segnalato nulla. Dopo nemmeno due chilometri sono rimasto bloccato in una lunga colonna. Così è impossibile rimanere, siamo al freddo e sta ancora nevicando"»;

sulla testata *on line* "lacnews24" si evidenzia come la nevicata che ha interessato l'area di Cosenza, città e provincia, fosse di tipo ordinario e un evento a cui amministrazioni, enti e cittadini sono già abituati, nell'articolo di martedì 19 gennaio viene riportato: «Eppure, è bastata la prima spruzzata di neve della stagione e la città Bruzia è diventata un inferno. Traffico bloccato, auto di traverso, soccorsi in *tilt* (...) centinaia di autoveicoli sono fermi tra Rogliano e Cosenza a causa della nevicata. Tutto sembra bloccato, la gente è fuori dalle autovetture senza nessuna assistenza (...)» tutto ciò accadeva «tra gli svincoli di Rogliano e quello di Cosenza dove le nevicate sono una consuetudine durante la stagione invernale. Tra l'altro le nevicate di queste ore erano state ampiamente previste e già da giorni lungo i guardrail erano stati accumulati quintali di sale per gli spazzaneve. E allora che cosa non ha funzionato? È possibile che solo in questa regione l'Anas continua ad accumulare macroscopiche brutte figure?»;

considerato che a quanto risulta agli interroganti:

la Protezione civile, nella sezione operativa in Calabria, aveva inviato un "Messaggio di allertamento per previsioni meteorologiche avverse" in data 18 gennaio 2016 (protocollo n. 99/prot. Eme.) nel quale preannunciava: "Scenario di Rischio - Dalla mattinata di domani, martedì 19 gennaio 2016, e per le successive 18/24 ore si prevedono: precipitazioni, anche a carattere di rovescio o temporale, che risulteranno a carattere nevoso al di sopra dei 300-500 metri su Calabria settentrionale, al disopra dei 500 -800 me-

tri sulla Calabria centro meridionale. Venti forti sulla Calabria dai quadranti centro orientali, con temporanei rinforzi fino a burrasca";

la Protezione civile nel medesimo messaggio di allerta segnalava e suggeriva le azioni da intraprendere a causa dei fenomeni previsti ovvero "1. Assunzione del livello di allertamento: Pre-Allarme; 2. Messa in atto delle relative misure previste dalla propria pianificazione d'emergenza";

considerato altresì che l'ANAS è l'ente preposto alla gestione della rete stradale ed autostradale italiana, sotto la vigilanza tecnica e operativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che deve provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete, nonché garantire servizi di informazione agli utenti, a partire dagli apparati segnaletici,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quanto esposto;

quali iniziative di competenza si intenda intraprendere, al fine di porre rimedio alla gestione a parere degli interroganti pessima e superficiale della rete stradale ed autostradale in termini di innovazione e, soprattutto, di manutenzione, per evitare che i cittadini si ritrovino nuovamente isolati, così com'è accaduto il 19 gennaio;

se non si ritenga di rimuovere dai propri incarichi i vertici ANAS in Calabria, responsabili a giudizio degli interroganti del *caos* che si è venuto a creare, nonostante l'evento che ha interessato l'autostrada A3 fosse di tipo ordinario o, quantomeno, di intervenire per prendere autorevoli provvedimenti disciplinari.

(4-05130)

(26 gennaio 2016)

RISPOSTA. - Il 18 gennaio 2016 la Protezione civile diramò un avviso di allerta meteo che prevedeva dalla mattinata di martedì 19 gennaio 2016 precipitazioni nevose, con apporti al suolo deboli o localmente moderati, sulla Calabria settentrionale al di sopra dei 300 metri e su quella centro-meridionale al di sopra dei 500-800 metri. La società ANAS riferisce che il bollettino venne trasmesso, nella stessa giornata del 18 gennaio, dalla sala operativa nazionale a tutte le sale compartimentali ai capi compartimento e ai dirigenti tecnici.

L'evento meteorologico interessò, in particolare, la tratta della A3 Salerno-Reggio Calabria compresa tra gli svincoli di Cosenza (al chilometro

253) e Altilia (al chilometro 286). La sala operativa compartimentale ANAS dispose, mediante i pannelli a messaggio variabile in avvicinamento al tratto interessato, l'obbligo di catene a bordo alle ore 10.29 al chilometro 305 in direzione nord ed alle ore 10.38 ai chilometri 253-259 in direzione sud. Tutte le attività poste in essere furono preventivamente condivise in sede di riunioni congiunte presso la Prefettura da tutti i soggetti interessati alle fasi di gestione dell'evento

Le operazioni di salatura preventiva, a cura del centro di manutenzione ANAS Piano Lago, furono avviate già dalla serata del 18 gennaio 2016, a partire dalle ore 20.15 e fino alle ore 6.00 del 19 gennaio, mediante utilizzo di 3 mezzi spargisale in servizio continuativo; furono sparsi circa 11.000 chilogrammi di sali anticongelanti. ANAS informa, altresì, che il trattamento anticongelante riprese nella mattina del 19 gennaio, in concomitanza con l'emissione del codice verde, utilizzando 3 mezzi spargisale. All'inizio della nevicata erano operanti anche altri 2 mezzi sgombraneve. Nel corso della giornata arrivarono a supporto altri 2 mezzi spargisale e sgombraneve da Palmi e da Campotenese. Dalle ore 10.00 e fino alla fine delle attività furono utilizzati circa 13.000 chili di sali anticongelanti.

Il personale ANAS, unitamente a quello della Polizia stradale, rimosse dalle corsie di marcia diversi mezzi pesanti, che, a causa della mancanza di dispositivi antisdrucchiolo montati, erano rimasti bloccati o intraversati; oltre a fornire informazioni sullo stato della viabilità in autostrada, ANAS richiese l'ausilio della Protezione civile per fornire opportuna assistenza agli utenti rimasti bloccati in autostrada.

A seguito degli eventi verificatisi, ANAS nominò una commissione tecnica interna per l'accertamento delle cause che hanno originato gli eventi, la quale ha appurato che l'emergenza del 19 gennaio 2016 poteva sinteticamente ricondursi ai seguenti eventi significativi: a) ore 13.50 blocco per neve al chilometro 277 direzione nord: il blocco venne risolto completamente per i veicoli leggeri alle ore 19.40 e per quelli pesanti intorno alle ore 23.00. Il blocco fu caratterizzato da vari deflussi parziali che generarono la sensazione erronea di sblocco della situazione, poi non completamente avvenuta; b) ore 14.38 blocco per neve ai chilometro 263 direzione sud: il blocco fu risolto completamente per i veicoli leggeri alle ore 20.00 e per quelli pesanti intorno alle ore 24.00. Il blocco fu caratterizzato da un ulteriore blocco al chilometro 258 nella galleria Serra Spiga per indisciplina di veicoli pesanti privi di catene o mezzi idonei antisdrucchiolo, che rifiutandosi di uscire dalla galleria causarono un blocco autonomo; c) ore 14.45 blocco precauzionale al chilometro 304 direzione nord, località Falerna: tale chiusura dell'autostrada (con la deviazione prevista sulla strada statale 18) venne disposta dal dirigente tecnico in maniera precauzionale, al fine di non far entrare traffico su una tratta che più avanti era bloccata per neve. Il blocco venne risolto alle ore 23.00.

ANAS ha evidenziato, che dall'analisi complessiva dell'evento le criticità verificatesi erano principalmente riconducibili alla presenza in autostrada di mezzi pesanti che, disattendendo l'obbligo di transito con dispositivi antisdrucchiolo, transitavano sulla A3 sprovvisti.

Si informa, infine, che ogni operato della società ANAS viene reso oggetto di esame ai fini dell'applicazione di un'eventuale penale nei termini previsti dall'allegato relativo ai servizi del contratto di programma tra il Ministero e ANAS. Si evidenzia, altresì, che la società sta operando una profonda revisione delle modalità di gestione della manutenzione ordinaria ai fini di una sua ottimizzazione.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(12 aprile 2017)

MUSSINI, BENCINI, VACCIANO, SIMEONI, BIGNAMI. - *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

la cultura costituisce un mezzo essenziale tramite cui veicolare l'identità italiana nel mondo, rappresentando essa un patrimonio da cui è possibile attingere nozioni, teoriche e pratiche, utili ad affrontare le sfide della contemporaneità;

tra le finalità espressamente individuate dalla legge 22 dicembre 1990 n. 401, recante "Riforma degli Istituti italiani di cultura e interventi per la promozione della cultura e della lingua italiana all'estero", vi è proprio la diffusione oltre confine del patrimonio culturale e linguistico italiano, per contribuire allo sviluppo della reciproca conoscenza e della cooperazione culturale fra i popoli, nel quadro dei rapporti che l'Italia intrattiene con altri Stati;

a tale scopo, la suddetta legge attribuisce al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, tra gli altri compiti, quello di promuovere il coordinamento tra amministrazioni dello Stato, enti ed istituzioni pubbliche, fatta salva l'autonomia delle università e delle altre istituzioni culturali e scientifiche;

in tale contesto si inseriscono gli istituti italiani di cultura (di seguito Iic), ad oggi 83 attivi in tutto il mondo, tra le cui principali funzioni si annoverano: 1) il mantenimento dei contatti con le istituzioni, gli enti e le personalità del mondo culturale e scientifico del Paese ospitante, al fine di

favorire le proposte ed i progetti per la conoscenza della cultura e della realtà italiane, o comunque finalizzati alla collaborazione culturale e scientifica; 2) il sostegno delle iniziative per lo sviluppo culturale delle comunità italiane all'estero, per favorire, sia la loro integrazione nel Paese ospitante, che il rapporto culturale con la patria di origine; 3) la promozione di iniziative per la diffusione della lingua italiana all'estero, avvalendosi anche della collaborazione dei lettori d'italiano presso gli atenei del Paese ospitante, e delle università italiane, che svolgono specifiche attività didattiche e scientifiche connesse con le finalità precedentemente espresse;

considerato che:

al vertice di ogni istituto italiano di cultura vi è un direttore, il quale ne programma e coordina le attività ed i servizi, assicurando adeguate e specifiche iniziative linguistiche e culturali, oltre a mantenere i rapporti con le istituzioni e le personalità culturali del Paese ospitante;

i direttori sono nominati dal Ministro in indirizzo, mediante apposito decreto;

come previsto dall'art. 14, comma 6, della citata legge n. 401, la funzione di direttore può essere conferita, in relazione alle esigenze di particolari sedi, "a persone di prestigio culturale ed elevata competenza" (cosiddette nomine "di chiara fama"), entro il limite massimo di 10 unità, con incarichi biennali rinnovabili una sola volta per una pari durata;

tali nomine, di matrice altamente discrezionale, nel passato sono state spesso oggetto di contestazioni e denunce, le quali hanno avuto ad oggetto presunte assegnazioni clientelari dovute a potenziali interconnessioni ed interessenze tra i soggetti nominati, da una parte, e rappresentanti politici o personale dell'Amministrazione dello Stato, dall'altra;

nella specie, la Federazione lavoratori pubblici e funzioni pubbliche ha focalizzato la denuncia sulla palese incompetenza di alcuni designati e sulla totale mancanza di verifica della bontà dell'operato di queste direzioni da parte del Ministero medesimo, con ripercussioni sfavorevoli nei circoli culturali dei Paesi di accoglimento interessati, fino ad arrivare a casi di richiesta da parte del Paese ospitante di sostituzione per palese incompatibilità ambientale;

con la deliberazione 29 dicembre 2015 n. 14/2015/G, emessa all'esito della verifica sull'attività degli istituti italiani di cultura all'estero per il quadriennio 2011-2014, la sezione centrale di controllo sulla gestione della amministrazione dello Stato della Corte dei conti ha evidenziato che, "al fine di ricorrere a criteri trasparenti e il più possibile inclusivi, la procedura di selezione si è progressivamente strutturata sulla base di "linee guida", approvate dalla Commissione nazionale per la promozione della cultura all'e-

stero, di cui all'art. 4 della legge n. 401 citata (oggi sostituita dal gruppo di lavoro consultivo per la promozione della cultura e della lingua italiana all'estero), le quali recepiscono i requisiti ed i criteri già previsti dall'art. 168 del decreto del Presidente della Repubblica n. 18 del 1967 e dall'art. 14, comma 6, della legge n. 401 del 1990;

segnatamente, tali "linee guida" prevedono: 1) elevato prestigio culturale, che si evince dalla produzione scientifica e dalle iniziative realizzate nel corso dell'attività professionale, nonché dalla notorietà acquisita negli ambienti culturali, ovvero nel mondo dell'informazione e dei mezzi di comunicazione, in Italia e nel Paese di destinazione; 2) competenze nella gestione di risorse umane e finanziarie acquisite in attività svolte per un congruo periodo pluriennale presso soggetti pubblici o privati; 3) conoscenza del Paese di destinazione, che non sia unicamente basata sulla competenza linguistica o sua esperienza esclusiva di studi sul Paese stesso; 4) conoscenza della lingua indicata dalla direzione generale come necessaria per poter operare nella sede di destinazione;

considerato ancora che come emerge dalla richiamata deliberazione della Corte dei conti, presso gli Iic possono prestare servizio anche esperti nominati ai sensi dell'art. 16, comma 1, della legge n. 401 del 1990, appartenenti ad altre amministrazioni dello Stato, università ed enti pubblici non economici, i quali si aggiungono a quelli di cui all'art. 168 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18;

rilevato che:

come si evince dal contenuto della suddetta deliberazione, "è emersa l'opportunità di una maggiore specificazione circa le particolari esigenze delle sedi che giustifichino il conferimento dell'incarico a personalità di chiara fama", che non si limiti all'impiego della formula di stile "in considerazione della rilevanza della sede per la politica estera e culturale italiana", nonché la necessità del richiamo al "requisito essenziale dell'adeguata conoscenza della lingua locale quale condizione per poter operare nella sede, non sempre valorizzato in passato";

nel mese di dicembre 2016, il Ministro in indirizzo ha nominato il direttore "di chiara fama" dell'Istituto italiano di cultura di Pechino, che come noto rappresenta uno dei maggiori istituti culturali nazionali all'estero;

rilevato, altresì che sebbene l'attività di verifica relativa al quadriennio 2011-2014 non abbia fatto emergere particolari criticità sull'osservanza della procedura diretta all'accertamento della sussistenza dei presupposti legittimanti la nomina degli esperti, di cui all'art. 168 del decreto del Presidente della Repubblica n. 18 citato, tuttavia è stata stigmatizzata "l'opportunità di una maggiore definizione dei compiti assegnati agli esperti, anche a livello contrattuale", stante l'omessa indicazione dell'oggetto della presta-

zione nei decreti di nomina degli stessi, nonché dell'individuazione degli obiettivi e dei progetti specifici loro assegnati, corrispondenti alle esigenze di funzionalità dell'istituto conferente,

si chiede di sapere:

quali siano stati i requisiti curriculari valutati nel corso dell'attività istruttoria che ha condotto al conferimento dell'incarico dirigenziale per l'istituto italiano di cultura a Pechino;

se, in particolar modo, si sia tenuto conto delle "linee guida" indicate dalla Corte dei conti;

quanti siano, ad oggi, gli esperti, presso quali istituti italiani di cultura siano collocati, quali siano state le esigenze evidenziate dai singoli Iic, che ne hanno reso necessaria la nomina, quali siano gli obiettivi ed i progetti loro assegnati, quale sia l'oggetto della loro prestazione indicato nel decreto di nomina, come siano stati contrattualizzati e quale sia la loro retribuzione annua lorda.

(4-07125)

(7 marzo 2017)

RISPOSTA. - I direttori degli istituti italiani di cultura (IIC) sono individuati tra i dirigenti e funzionari dell'area promozione culturale del Ministero. Per alcune sedi di particolare rilevanza, individuate in coerenza con gli indirizzi di politica estera, l'art. 14, comma 6, della legge n. 401 del 1990 attribuisce al Ministro la facoltà di conferire l'incarico di direttore, entro il limite massimo di 10 unità, a "persone di prestigio culturale ed elevata competenza anche in relazione all'organizzazione della promozione culturale", i cosiddetti direttori "di chiara fama". Pur trattandosi di un esercizio discrezionale riconosciuto al Ministro, sono state stabilite delle "linee guida" che dal luglio 2014 orientano la valutazione dei *curricula* presentati dai candidati, al fine di assicurare omogeneità dei criteri di selezione e trasparenza delle procedure di nomina. Tali linee guida sono correttamente riportate nel testo dell'interrogazione.

L'art. 1 del decreto ministeriale n. 2935 del 14 marzo 2016 indica i componenti del gruppo istruttorio informale incaricato di effettuare la selezione dei "chiara fama". La presidenza è affidata al direttore generale per la promozione del sistema Paese (DGSP) del Ministero; altri membri sono: il rappresentante del Ministro, il capo di gabinetto o il vice capo di gabinetto; il rappresentante del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo; il rappresentante del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

il presidente della commissione nazionale italiana per l'Unesco; una personalità proveniente dal mondo economico imprenditoriale; il direttore centrale per la promozione della cultura e della lingua italiana della DGSP e il capo dell'ufficio IV della DGSP.

Anche in occasione della selezione del direttore dell'IIC di Pechino il gruppo istruttorio informale, dopo aver analizzato i 16 *curricula vitae* pervenuti, ha invitato a colloquio 8 candidati il 3 ottobre 2016. In aggiunta ai punti di cui alle linee guida, i colloqui hanno riguardato la pregressa esperienza professionale (con particolare riferimento alla gestione di risorse umane e finanziarie), le motivazioni, la conoscenza diretta della realtà locale, la visione del ruolo di direttore di un IIC, la diffusione della cultura italiana all'estero con particolare riferimento ai corsi di lingua italiana, la rete di rapporti professionali in ambito culturale e scientifico in Italia e Cina, le precedenti esperienze in organizzazione di eventi. Si è altresì verificato il livello di conoscenza della lingua cinese.

A seguito delle interviste, sono state sottoposte al Ministro *pro tempore* Gentiloni 3 candidature. Tra queste la selezione è caduta sul dottor Franco Amadei. Ai fini della scelta, hanno assunto rilievo: l'esperienza professionale di oltre 26 anni in Cina; l'ampio portafoglio di contatti con le autorità cinesi e con enti pubblici e privati del settore industriale, essendo egli stato per molti anni rappresentante del gruppo FIAT in quel Paese; la perfetta conoscenza della lingua cinese; l'esperienza nella gestione del personale e delle risorse finanziarie; la capacità di negoziazione con le autorità locali e la visione della promozione del sistema Italia come "azione integrata" volta a realizzare sinergie fra promozione della cultura in senso ampio, valorizzazione della nostra lingua, rafforzamento dei flussi verso l'Italia (turismo culturale ed enogastronomico); ciò con l'obiettivo di attrarre un pubblico più vasto interessato, coinvolgendo aziende cinesi e puntando su espressioni culturali italiane contemporanee poco conosciute in Cina, quali le più recenti produzioni cinematografiche e musicali.

In tale quadro, la scelta è avvenuta in linea con le raccomandazioni di cui alla deliberazione della Corte dei conti n. 14/2015/G, tenendo in primaria considerazione il dinamismo manageriale del neodirettore, caratteristica fondamentale per un incisivo inserimento dell'attività dell'IIC nel mercato culturale cinese, profondamente interessato all'Italia e ai suoi "prodotti culturali". Tale preferenza ha dato anche applicazione alle priorità del Governo in materia di politica di promozione della lingua e cultura italiana all'estero, nella cornice dell'autonomia riconosciuta alla Farnesina e nel quadro della valutazione complessiva delle candidature.

Con riguardo al terzo quesito sugli esperti nominati direttori di IIC ai sensi dell'art. 16, comma 1, della legge n. 401 del 1990, si segnala che, rispetto alle 10 unità previste, sono stati finora nominati 3 esperti, rispettivamente presso gli IIC di Città del Messico, El Cairo e Tokyo. Nel giugno 2015 è stato rinnovato per l'ultimo biennio (scadenza prorogabile al 1°

settembre 2017) il mandato all'esperto a Tokyo, con l'obiettivo di consolidare la cooperazione scientifica e culturale bilaterale. L'esperto ha intensificato tale attività nel corso degli anni, contribuendo al miglioramento significativo delle relazioni politiche e culturali tra i due Paesi. D'intesa con l'IIC e in sintonia con l'ambasciata, nel 2016 l'esperto ha curato un fitto calendario di manifestazioni nella capitale nipponica e in altre grandi città del Giappone celebrative del 150° anniversario dell'avvio delle relazioni diplomatiche bilaterali; egli è anche molto attivo nell'ambito delle relazioni interuniversitarie e la sua presenza garantisce continuità dei rapporti e dei programmi di collaborazione con gli ambienti universitari giapponesi.

L'esperto a Città del Messico è stato nominato nell'agosto 2015, con l'incarico di ampliare e rafforzare la collaborazione artistica e culturale bilaterale, con particolare riguardo alla tutela e al restauro dei beni culturali e rafforzando gli scambi tra studiosi, con positivi effetti per la visibilità dell'Italia in Messico.

Nel novembre 2015 è stato nominato l'esperto presso l'IIC a El Cairo. Il suo incarico risponde all'esigenza di ristabilire la nostra tradizionale presenza nel settore archeologico in una sede così prestigiosa e di collaborare con la locale sezione dell'IIC denominata centro archeologico italiano/biblioteca di archeologia. La presenza dell'esperto arricchisce le relazioni culturali bilaterali contribuendo alla cooperazione in atto attraverso le 17 missioni archeologiche italiane finanziate con i contributi del Ministero (dato 2015).

Come previsto dall'art. 168 del decreto del Presidente della Repubblica n. 18 del 1967, l'esperto a Tokyo ha un trattamento economico equiparato a quello di consigliere, mentre quelli a Città del Messico e El Cairo hanno un trattamento economico equiparato a quello di primo segretario. In tutti e 3 i casi l'amministrazione eroga l'indennità di servizio estero prevista dall'art. 171. Quest'ultima non ha natura retributiva ed è destinata a sopprimere agli oneri legati al servizio estero. La retribuzione è anticipata dall'amministrazione di appartenenza e successivamente rimborsata dal Ministero.

Il Vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale

GIRO

(11 aprile 2017)

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

la legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità per il 2016), tramite il comma 901 dell'art. 1, estende l'ambito applicativo della norma di cui al comma 4 dell'articolo 15 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, anche ai dispositivi di cui alla lettera *f*) del comma 1, dell'articolo 7 del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285);

è bene specificare che il citato comma 4 dell'articolo 15 del decreto-legge n. 179 del 2012 stabilisce che, a decorrere dal 30 giugno 2014, i soggetti che effettuano l'attività di vendita di prodotti e di prestazione di servizi, anche professionali, sono tenuti ad accettare anche pagamenti effettuati attraverso carte di debito e carte di credito; tale obbligo non trova applicazione nei casi di oggettiva impossibilità tecnica;

si configurerebbe pertanto l'obbligo, in capo alle amministrazioni comunali, di predisporre i dispositivi di controllo della durata della sosta, per il pagamento, tramite carte di credito e debito, a meno che il Comune non dimostri (come menzionato precedentemente), l'oggettiva impossibilità tecnica di adempiere a quanto previsto dal citato comma 901 della legge di stabilità per il 2016;

tuttavia, la stringatezza del disposto normativo e l'assenza di precedenti giurisprudenziali in materia, rendono particolarmente difficoltosa l'individuazione certa degli obblighi in capo ai cittadini e alle amministrazioni comunali in tale ambito;

difatti, come riportato da numerosi articoli di stampa, secondo l'interpretazione corrente delle disposizioni concernenti il pagamento, i cittadini che intendono usufruire dei parcheggi a pagamento possono sentirsi legittimati a sostare gratuitamente nel caso in cui il parchimetro non sia adeguatamente attrezzato per i pagamenti tramite Pos. Tuttavia, l'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) ha fatto presente che l'interpretazione della norma non è così semplice né così scontata, anche perché non tiene conto di elementi fondamentali, quali, ad esempio, la tipologia della sosta che può essere regolamentata o tariffata,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, al fine di ridurre i disagi recati alla cittadinanza dall'incertezza normativa derivante dall'entrata in vigore della citata norma:

stia monitorando la progressiva attuazione delle disposizioni citate e intenda indicare in quanti e quali comuni l'obbligo è al momento rispettato;

non reputerà opportuno chiarire, tramite specifici decreti attuativi, quali obblighi ricadano in capo ai cittadini, nel caso in cui il Comune non abbia predisposto il pagamento del parcheggio con carta di credito o debito;

non ritenga opportuno, al fine di garantire la concorrenza, imporre l'obbligo di accettare tutte le principali carte di credito e altre modalità di pagamento elettronico, quali ad esempio un'applicazione *on line* dedicata o *paypal*.

(4-06140)

(19 luglio 2016)

RISPOSTA. - Occorre premettere che i dispositivi per il controllo della durata della sosta nei parcheggi su strada pubblica sono omologati dal Ministero a norma dell'articolo 7, comma 5, del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992). In attuazione di tale previsione normativa il Ministero provvede ad omologare i dispositivi di controllo della durata della sosta (parcometri) avendo come principale riferimento tecnico la norma UNICEI EN 124 14:2001. La norma prevede la possibilità di omologare dispositivi che consentono diverse modalità di pagamento, tra cui anche quella con mezzi elettronici comunque con il rilascio di un giustificativo per segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario di inizio della sosta da esporre a bordo del veicolo.

Tutti i dispositivi omologati dal Ministero prevedono la possibilità del pagamento con almeno 2 modalità e in molti casi anche con mezzi elettronici (carta di credito o di debito).

Secondo quanto previsto dall'articolo 192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992), che regola in via generale le procedure di omologazione, poiché deve essere garantita la conformità dei dispositivi al modello omologato, qualsiasi modifica da apportare ai parcometri omologati è soggetta ad una procedura di estensione di omologazione o nuova omologazione, secondo i casi. Tale procedura prevede che il dispositivo sia sottoposto a specifiche prove che interessano i nuovi elementi da inserire o modificare. La richiesta di estensione può essere presentata solo dal titolare dell'omologazione.

Qualora i produttori intendessero implementare i propri dispositivi che ne sono sprovvisti con sistemi aggiuntivi di pagamento, anche elettronici, dovranno avanzare richiesta di estensione dell'omologazione o nuova omologazione e ottenere il relativo decreto prima di poter commercializzare i parcometri modificati. È evidente che le amministrazioni che intendono

avvalersi della possibilità di utilizzare la modalità di pagamento attraverso sistemi elettronici devono installare parcometri che abbiano anche tale funzione.

Va inoltre ricordato che la regolamentazione della circolazione, ivi compresa la disciplina della sosta, e la scelta di assoggettare a pagamento la medesima, così come la scelta della modalità di riscossione, compete agli enti proprietari della strada ed in particolare ai Comuni. Gli stessi enti, nel caso di riscossione mediante parcometri, provvedono ad acquisire i dispositivi necessari tra quelli disponibili sul mercato, e provvisti di omologazione, nel momento in cui ne hanno necessità. Pertanto, nel caso di parcometri già installati che non hanno la predisposizione per il pagamento con carta di credito e carta di debito, gli enti non hanno la possibilità tecnica di adeguare autonomamente i dispositivi. Infatti, se dovessero implementare nuove funzioni su un dispositivo omologato, inevitabilmente lo dovrebbero modificare, e quindi il dispositivo non risulterebbe più conforme al prototipo omologato e neppure si avrebbe certezza sulla sua idoneità poiché non risulterebbero verificate e certificate le sue prestazioni. Cosa che, come detto, deve essere eseguita dal titolare dell'omologazione con la procedura descritta.

Quindi, per garantire l'adempimento di cui al comma 901 dell'art. 1 della legge di stabilità per il 2016 occorrerebbe sostituire i parcometri che non hanno la funzione di pagamento con carte; ciò non sembra coerente né sotto il profilo logico né economico con il dettato normativo. Infatti, il comma 900, che ha modificato l'articolo 15, comma 4, del decreto-legge n. 179 del 2012 ha escluso l'obbligo di accettare pagamenti con carte di credito e carte di debito per i soggetti che effettuano attività di vendita di prodotti e di servizi nel caso di oggettiva impossibilità tecnica. Peraltro i parcometri sprovvisti della specifica funzione di pagamento di cui si discute sono quelli di più vecchia approvazione ed oggetto di progressiva sostituzione per obsolescenza e si ritiene che la modifica operata con il comma 900 sia stata introdotta proprio per consentire un periodo transitorio per una progressiva sostituzione delle apparecchiature che non possono essere facilmente adeguate.

Inoltre, come già ampiamente argomentato, poiché non vi è un obbligo di sostituzione dei parcometri, per il cittadino non cambia il comportamento da tenere: se è previsto il pagamento per usufruire di un parcheggio, questo deve essere effettuato tanto più che anche i parcometri più datati consentono almeno 2 modalità di pagamento. Tuttavia non è esclusa la possibilità di omologare parcometri che consentono ulteriori modalità di pagamento elettronico oltre a quella con carte di credito o debito. Va anche evidenziato che non si può prevedere la sospensione del pagamento del parcheggio dove non vi siano parcometri che accettano carte di debito o di credito per non creare situazioni di diverso trattamento tra gli utenti.

Infine, fermo restando che nessuna norma vigente stabilisce che il Ministero debba effettuare il monitoraggio sull'attuazione di queste dispo-

zioni normative, sarà cura di questo dicastero porre in essere ogni azione utile al fine di ridurre il disagio degli utenti.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(13 aprile 2017)

PEPE, BOCCHINO, CAMPANELLA, SANTANGELO, AI-ROLA, BUCCARELLA, GIARRUSSO, GIROTTO, CASTALDI, FUCSIA, SIMEONI, NUGNES, MORONESE. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

il 17 novembre 2012 "il Fatto Quotidiano", in un articolo a firma Luca Teolato titolato "Tivoli, allarme per l'azienda di pneumatici: Per 12 anni senza permessi", riportava: «In una lettera inviata alla Trelleborg a settembre 2011 il Dipartimento Servizi e Tutela Ambientale della Provincia di Roma dichiara che "è stata constatata la presenza nello stabilimento di 73 "presse di vulcanizzazione" le cui emissioni - si legge nella nota - non sono captate e convogliate in atmosfera attraverso appositi punti ma sono inviate in atmosfera tramite 101 'sfiati e ricambi d'aria' posti sulle falde dei cannoni a circa 12 metri dal livello del piano di lavoro". La Provincia inoltre, nel prescrivere all'azienda dei sistemi per captare e convogliare con un idoneo sistema di abbattimento le emissioni inquinanti, dichiara che "detti punti devono, inoltre, essere autorizzati ai sensi del decreto legislativo 152 del 2006»;

Trelleborg è una multinazionale svedese che produce pneumatici agricoli: nello storico insediamento industriale lungo la via Tiburtina, che prima faceva capo alla Pirelli, lavorano centinaia di operai, e su di esso la procura di Tivoli ha avviato un'indagine per verificare la conformità delle emissioni in atmosfera;

nello stesso articolo sopra indicato si citano le dichiarazioni in merito dell'ingegnere Massimiliano Ammannito, presidente del Wwf di Tivoli che affermava: "Per almeno 12 anni, a Villa Adriana, frazione di Tivoli alle porte di Roma, la Trelleborg, situata in pieno centro abitato, ha prodotto pneumatici agricoli senza i permessi dovuti: 73 presse di vulcanizzazione, dove viene cotta la carcassa della gomma, hanno lavorato ininterrottamente senza le necessarie autorizzazioni";

prosegue l'articolo: «Almeno 12 anni perché le presse in questione erano presenti anche durante la precedente gestione Pirelli. Non solo: "Non ci risulta che l'azienda disponga dell'Aia, l'Autorizzazione integrata ambien-

tale della Provincia di Roma e abbiamo anche richiesto al Comune di Tivoli copia dell'Autorizzazione comunale all'esercizio dell'attività, di cui finora non siamo riusciti a trovare traccia. Purtroppo dagli uffici competenti non ci hanno ancora risposto" (...) È nel primo periodo di raffreddamento dei pneumatici, non appena gli stampi si aprono, che il grosso delle sostanze chimiche si disperde nell'aria - spiega Ammannito - Se mancano degli impianti di captazione dedicati i fumi si disperdono nell'ambiente di lavoro, fuoriuscendo poi da finestre e feritoie molto vicine al terreno, senza alcun abbattimento delle sostanze nocive. È ovvio che i residenti lamentino odori insopportabili, ci sono case vicinissime a questi capannoni. Per friggere delle patatine - prosegue il presidente del WWF - se non hai un impianto di aspirazione ti fanno chiudere, qui parliamo dell'azienda più importante d'Europa per produzione di pneumatici agricoli, si lavora la gomma con prodotti potenzialmente pericolosi e c'è un inquietante silenzio su tutta la vicenda»;

l'azienda rispondeva all'articolo con precisazioni che, pur smentendo nella forma i fatti narrati, facevano riferimento a controlli periodici delle emissioni da parte di ditte indipendenti, sempre nei limiti di legge, e al fatto che i controlli da parte degli organi competenti fossero ineludibili, senza far riferimento alcuno alla citata lettera inviata alla Trelleborg, nel settembre 2011, dal Dipartimento servizi e tutela ambientale della Provincia di Roma;

comunque, nonostante le dichiarazioni della Trelleborg, i cittadini di Villa Adriana, nel comune di Tivoli, lamentano ancora malesseri e turbamento per i cattivi odori emessi dall'impianto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti e se risulti che l'esecuzione dei lavori prescritti dalla Provincia sia stata accertata e certificata e, nel caso, quali lavori di adeguamento siano stati eseguiti e quali controlli effettuati;

se non intenda attivarsi, nell'ambito delle proprie attribuzioni, presso tutte le amministrazioni competenti al fine di verificare se le autorizzazioni, di cui la stessa Provincia di Roma denunciava la mancanza quando prescriveva l'adeguamento degli impianti alle norme di legge, siano state concesse e quali siano i criteri utilizzati, se siano state valutate le condizioni di sicurezza nel rispetto della salubrità della zona immediatamente limitrofa all'azienda;

quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di garantire la tutela della salute pubblica e ambientale, anche in considerazione dell'inchiesta della procura di Tivoli in corso.

(4-00653)

(25 luglio 2013)

RISPOSTA. - Lo stabilimento industriale nasce nei primi anni del '90 ad opera della Pirelli e C. SpA che si occupa della produzione di articoli in gomma e che diviene poi una delle principali aziende produttrici di pneumatici. Negli anni '90 lo stabilimento passa alla gestione della Trelleborg Wheel Systems Italia SpA che continua le attività atte alla produzione di pneumatici per l'agricoltura.

Tutti gli impianti presenti nello stabilimento (fatta eccezione per le "presse di vulcanizzazione", la cui presenza non è mai stata dichiarata né dalla Pirelli, né dall'attuale società che lo gestisce) sono stati autorizzati. Il primo provvedimento rilasciato alla Trelleborg risale al febbraio 1999 per la continuazione delle emissioni in atmosfera ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203, che, a seguito di alcune modifiche sostanziali apportate, è stato sostituito con successivi provvedimenti.

A seguito degli esposti dei cittadini di Villa Adriana, l'autorità giudiziaria di Tivoli ha attivato le indagini di polizia giudiziaria incaricando personale della Asl RmG di effettuare un sopralluogo presso lo stabilimento, da cui è emerso che, nel reparto "vulcanizzazione" dello stabilimento erano presenti 73 "presse di vulcanizzazione" le cui emissioni inquinanti, prodotte durante l'apertura dei macchinari, non erano captate e convogliate in atmosfera attraverso idonei punti di evacuazione.

L'esito del sopralluogo è stato inoltrato in data 3 settembre 2011, dopo apposita autorizzazione della Procura, all'amministrazione provinciale che, attraverso il servizio preposto, ha provveduto ad esaminare l'intera documentazione in proprio possesso e dal quale è emerso che tali "presse" non erano mai state dichiarate nelle documentazioni presentate per il rilascio dei precedenti atti autorizzativi.

In data 21 settembre 2011 il servizio provinciale competente ha inoltrato una diffida alla società, al fine di regolarizzare la posizione autorizzativa delle presse di vulcanizzazione, con la presentazione di un progetto di captazione e convogliamento in atmosfera delle emissioni inquinanti. A seguito della diffida, la società ha inoltrato domanda di autorizzazione ai sensi dell'art. 269 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, parte V, con

allegato il progetto per la captazione ed il convogliamento in atmosfera, attraverso appositi canali di evacuazione, delle emissioni prodotte dalle presse di vulcanizzazione.

Il servizio competente ha avviato il procedimento istruttorio che ha coinvolto anche il Comune di Tivoli, il servizio di igiene pubblica ed il servizio per la sicurezza degli ambienti di lavoro della Asl RmG e l'Arpa Lazio, sezione provinciale di Roma. Tale procedimento si è concluso, dopo la conferenza dei servizi che ha esaminato il progetto di convogliamento e di “modifica sostanziale” di alcuni impianti, con il rilascio del provvedimento con la determinazione dirigenziale n. 1586 del 18 aprile 2012, nella quale sono riportate anche le prescrizioni indicate dalla Asl RmG nelle materie di propria competenza.

Nel provvedimento sono state imposte alla società varie prescrizioni tra cui: i limiti di concentrazione degli inquinanti nelle emissioni per tutti gli impianti in esercizio nello stabilimento; l'obbligo annuale di effettuare, su tutti i punti di emissione autorizzati, le analisi chimiche al fine di controllare il rispetto dei limiti imposti; di effettuare, unitamente ai controlli analitici delle emissioni, anche l'esecuzione di analisi sugli “idrocarburi policiclici aromatici” (IPA) in ossequio al decreto ministeriale 25 novembre 1994 in materia di limiti di concentrazione e livelli di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane.

La società, dopo la messa a regime degli impianti modificati e del convogliamento in atmosfera delle presse di vulcanizzazione, ha prodotto i certificati di analisi dai quali risulta il rispetto dei limiti imposti nel provvedimento autorizzativo.

Arpa Lazio ha effettuato i controlli di competenza, a seguito delle comunicazioni della Trelleborg Wheel Systems Italia di “messa in esercizio” e di “messa a regime” dei relativi macchinari. Nei giorni 25 ottobre 2012, 20 novembre 2012 e 23 novembre 2012, l'Arpa ha eseguito le analisi su alcuni punti di emissione dove erano convogliate alcune presse di vulcanizzazione, riscontrando il rispetto dei limiti imposti per quei punti. Nelle date 15, 19, 18 aprile e 10 maggio 2016, a seguito di un esposto inoltrato ad ARPA Lazio, il personale dell'Agenzia ed un funzionario della Città metropolitana di Roma capitale hanno effettuato visite ispettive presso lo stabilimento, nel corso delle quali sono state rilevate alcune anomalie inerenti alle prese di campionamento e, tempestivamente, con nota prot. n. 88349 del 15 giugno 2016, è stata inoltrata alla società formale diffida ai sensi dell'art. 278, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Alla luce di quanto sopra, la società ha presentato un nuovo progetto di adeguamento, visionato e ritenuto idoneo dall'Arpa Lazio. Tale esito è stato successivamente inoltrato alla stessa Trelleborg.

Si evidenzia, comunque, che il servizio 3 “Tutela aria ed energia”, ufficio “Emissioni in atmosfera” dell'amministrazione provinciale, in caso di segnalazione di inconvenienti da parte degli impianti della società, ha fatto presente che si attiverà sistematicamente, al fine di predisporre i controlli di competenza. Qualora dovessero pervenire ulteriori e utili elementi informativi si provvederà a fornire un aggiornamento.

Alla luce delle informazioni esposte, per quanto di competenza, il Ministero continuerà a tenersi informato e a svolgere le proprie attività mantenendo alto il livello di attenzione, anche al fine di valutare un eventuale coinvolgimento di altri soggetti istituzionali.

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

GALLETTI

(6 aprile 2017)

PETRAGLIA, DE PETRIS, BAROZZINO, CERVellini, DE CRISTOFARO. - *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dell'interno e per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento.* - Premesso che:

in data 20 settembre 2016, è emersa, da numerosi organi di stampa, la vicenda di uno studente di 16 anni, cui è stata rifiutata l'iscrizione al terzo e ultimo anno scolastico dell'Ente cattolico per la formazione di Monza;

già nel settembre 2015 alcuni quotidiani nazionali avevano riportato notizie circa le discriminazioni di cui era stato oggetto lo studente presso l'istituto, a causa di una fotografia pubblicata all'interno di un *social network*, che lo ritraeva in compagnia di un altro ragazzo;

il preside dell'istituto, Adriano Corioni, aveva allora deciso di allontanare lo studente dalla propria classe, collocandolo in un corridoio lontano dall'aula. Nell'articolo del quotidiano *on line* "la Repubblica" del 29 settembre 2015, dal titolo "Monza, 16enne gay lasciato fuori dalla classe per una foto. "Intervenga il ministero", apparivano alcune allarmanti dichiarazioni del preside volte a spiegare la propria decisione: "I compagni del ragazzo, a cui lui aveva mostrato la foto sul social network, hanno prima chiesto e ottenuto dal sito la rimozione dell'immagine pedopornografica, e dopo si sono rivolti agli insegnanti. A quel punto abbiamo deciso di sistemare il ragazzo in un postazione a parte, insieme con un educatore, come facciamo quando uno dei nostri corsisti di approfondire un argomento di studio. In attesa di parlare sia con la famiglia, sia con i servizi sociali che hanno in cari-

co il ragazzo. E per capire come affrontare la questione con i compagni ed evitare discussioni in classe";

la madre dello studente, Ionela Asinoara, aveva dunque deciso di presentare denuncia ai Carabinieri, il cui intervento aveva condotto alla ri-ammissione del ragazzo all'interno della propria classe. L'anno scolastico sembrava essersi chiuso senza ulteriori problemi, anche a seguito del ritiro della denuncia da parte della madre "per non inasprire gli animi";

quando si è trattato, tuttavia, di presentare la domanda di ammissione per il nuovo anno scolastico, la signora Asinoara avrebbe ricevuto indicazioni fuorvianti, con il solo scopo di procrastinare il successivo rifiuto dell'istituto. A settembre 2016 le è stato infatti comunicato che tutte le classi risultavano già formate e al completo;

considerato che:

a parere degli interroganti, appare singolare e preoccupante che, in una vicenda dai contorni potenzialmente delicati, il dirigente scolastico abbia scelto la strada dell'isolamento e dell'alienazione di uno studente, a causa del suo orientamento sessuale. L'articolo 33 della Costituzione della Repubblica recita, infatti "(...) Enti e privati hanno il diritto di istituire scuole ed istituti di educazione, senza oneri per lo Stato. La legge, nel fissare i diritti e gli obblighi delle scuole non statali che chiedono la parità, deve assicurare ad esse piena libertà e ai loro alunni un trattamento scolastico equipollente a quello degli alunni di scuole statali";

si configura dunque a parere degli interroganti una gravissima lesione del diritto allo studio per lo studente rifiutato dall'istituto in questione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti descritti e quali iniziative di propria competenza intendano intraprendere, per impedire che si possano verificare tali atteggiamenti gravemente discriminatori verso gli studenti e le studentesse;

se non intendano intervenire celermente per consentire l'iscrizione del ragazzo presso altro istituto pubblico e garantirne il diritto allo studio;

quali finanziamenti l'Ente cattolico per la formazione di Monza abbia ricevuto dallo Stato e quali azioni i Ministri in indirizzo intendano porre in essere per garantire un serio e completo monitoraggio delle istituzioni scolastiche paritarie sul piano dell'offerta formativa e sulla gestione e la pubblicità dei bilanci, garantendo la completa trasparenza circa i finanziamenti alle scuole paritarie degli enti locali, come richiesto nell'atto di

sindacato ispettivo 3-01702 del 25 febbraio 2015, a firma della senatrice Alessia Petraglia.

(4-06369)

(21 settembre 2016)

RISPOSTA. - L'Ente cattolico per la formazione di Monza (Ecpof) è giuridicamente un centro di formazione professionale. In quanto tale, è incardinato nel sistema di istruzione e formazione professionale gestito dalla Regione Lombardia; l'ufficio XI, articolazione periferica del Ministero, che si occupa del sistema di istruzione nazionale statale e paritario, non ha dunque alcun potere di vigilanza e di intervento.

In Lombardia, i centri di formazione professionale sono materia normata dalla legge regionale 6 agosto 2007, n. 19, recante "Norme sul sistema educativo di istruzione e formazione della Regione Lombardia"; tale disciplina imputa alla Regione le funzioni di vigilanza, controllo e verifica del sistema di istruzione e formazione professionale (art. 5, lett. C) ed individua, altresì, i soggetti pubblici e privati che possono erogare i servizi di istruzione e formazione professionale, tra cui tutti i CFP accreditati (capo III, rete degli operatori).

Per quanto concerne la tutela del diritto allo studio del minore, si assicura che lo stesso risulta regolarmente iscritto e frequentante la classe terza del CFP di cui si tratta.

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

FEDELI

(12 aprile 2017)
