

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 3 agosto al 13 settembre 2017)

INDICE

ARRIGONI: sul trasporto pubblico extraurbano in provincia di Lecco (4-05025) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	Pag. 6961	CONSIGLIO: sulla possibile chiusura della squadra mobile della Polizia stradale di Cassino (Frosinone) (4-07667) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	6980
BERNINI: sullo svolgimento contemporaneo di due manifestazioni politicamente opposte davanti al centro per immigrati di Bologna (4-06808) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	6963	DE POLI: sull'inizio dei lavori di costruzione della bretella "dell'Albera" a Vicenza (4-06035) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6982
CANDIANI: sul ripristino dei collegamenti viari in Umbria dopo il terremoto (4-07845) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6966	DI BIAGIO: sulla protesta degli ambulanti a Roma il 23 novembre 2016 contro la direttiva "Bolkestein" (4-06715) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	6984
CARDIELLO: su presunte irregolarità nella gestione di un bando per volontari del servizio civile a Eboli (Salerno) (4-07500) (risp. BOBBA, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali</i>)	6970	FASIOLO: sulla realizzazione di collegamenti ferroviari tra Gorizia e la Slovenia (4-07332) (risp. DELRIO, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6986
CENTINAIO: sulla sicurezza in treno e stazione (4-07220) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	6974	MANCONI: sulla vendita in Siria di dati riservati di aziende e procure italiane (4-06740) (risp. SCALFAROTTO, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	6990
CERVELLINI: sulla garanzia della sicurezza stradale nella strada statale 131 "Carlo Felice" in Sardegna (4-07885) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6977	sul <i>flash mob</i> svoltosi a Roma durante la giornata mondiale del rifugiato (4-07723) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	6993
		PAGLIARI: sull'appalto per la costruzione della sede del Parlamento maltese ad un'azienda di Parma (4-04635) (risp. AMEN-	

DOLA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	6995	sulla gestione dell'aeroporto di Trapani-Birgi da parte della società Airgest SpA (4-06156) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	7009
PERRONE: sull'inserimento della provincia di Barletta-Andria-Trani nell'alta velocità ferroviaria (4-07621) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6998	STEFANI: sulle disposizioni per la ricerca delle persone scomparse (4-07028) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i>)	7015
SANTANGELO ed altri: sulla gestione dell'aeroporto di Trapani-Birgi da parte della società Airgest SpA (4-02900) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	7001	TREMONTI: sulle somme allo Stato rinvenienti dalla razionalizzazione delle proprietà immobiliari all'estero (4-07897) (risp. AMENDOLA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i>)	7017
sulla gestione dell'aeroporto di Trapani-Birgi da parte della società Airgest SpA (4-04341) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	7004		

ARRIGONI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

gli amministratori locali dei territori della provincia di Lecco sono molto preoccupati per la situazione di emergenza che si sta prospettando per il trasporto pubblico extraurbano;

dalle notizie apprese, per l'anno 2016, la Provincia di Lecco, a causa dell'ulteriore diminuzione dei trasferimenti delle risorse nazionali, non sarà in grado di imputare al capitolo del trasporto pubblico locale nessuna risorsa, oltre a quelle che verranno trasferite da parte della Regione Lombardia: da ciò deriverà un ammanco di risorse, rispetto al 2015, di una quota di circa 1 milione di euro in ragione d'anno, pari a circa il 20 per cento del valore dei contratti vigenti;

se confermata tale diminuzione di risorse, si assisterà, fra l'altro, all'impossibilità, da parte dell'ente locale, di far fronte al pagamento dell'I-VA sul contratto di servizio (come noto, l'ente in virtù del patto del trasporto pubblico locale, si fa carico dell'erogazione dell'imposta sui corrispettivi contrattuali dovuti agli operatori, formati dalle risorse trasferite dalla Regione e dal fondo nazionale: viceversa, risulta che dal 2016 il bilancio provinciale non potrà più prevedere tale intervento);

questa drammatica prospettiva, se realizzata, comporterà inevitabilmente la cancellazione di significative quote di servizio extraurbano, privando il territorio e i cittadini, compresi studenti e lavoratori, della possibilità di usufruire del trasporto pubblico e costringerà gli utenti ad utilizzare il mezzo privato, con i relativi danni ambientali e intasamenti, già critici, all'infrastruttura viaria;

a completare il preoccupante scenario che si delineerebbe, si aggiunge anche la conseguente diminuzione dei livelli occupazionali, stimata in diverse decine di unità, poiché le aziende, che nel passato hanno assorbito nei propri bilanci il crescente differenziale di minori risorse, saranno, questa volta, costrette a fermare servizi, soprattutto in orari di punta, e quindi si troveranno con lavoratori in esubero,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga urgente rendere noto l'ammontare delle risorse nazionali che verranno trasferite alla Regione Lombardia per garantire il servizio del trasporto pubblico locale;

se non ritenga doveroso mettere in atto ogni azione necessaria volta a garantire la prosecuzione del servizio di trasporto pubblico locale nella Provincia di Lecco, al fine di scongiurare il prospettato peggioramento della mobilità, in particolare per quanto riguarda il trasporto extra urbano e la conseguente diminuzione della qualità di vita dei cittadini.

(4-05025)

(22 dicembre 2015)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazione pervenute dalla Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e per il trasporto pubblico locale, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Come giù evidenziato in altri atti di sindacato ispettivo, la qualità del trasporto pubblico locale e una mobilità urbana efficiente rappresentano una vera e propria priorità nazionale. È per questo motivo, nonché per l'esigenza di semplificare e rendere più efficiente il settore, che è stato avviato un processo di riforma orientato dal principio della centralità del cittadino-utente.

Nella riforma si introdurranno, tra l'altro, misure a tutela dell'utenza in caso di disservizi e misure di lotta all'evasione tariffaria, sempre nel perseguimento dell'efficienza nell'erogazione dei servizi.

Inoltre, l'acquisizione in tempi rapidi di materiale rotabile su gomma e su ferro consentirà la sostituzione dei mezzi obsoleti e più inquinanti, affinché la qualità del servizio possa raggiungere in tempi rapidi gli *standard* europei in termini di *comfort*, efficienza energetica ed emissioni inquinanti.

Si prevede, altresì, la definizione di un apposito piano strategico nazionale della mobilità sostenibile finalizzato alla complessiva riorganizzazione della mobilità su gomma, ispirata a principi di efficienza e sostenibilità, da attuare attraverso un programma di interventi per il rinnovo degli autobus accompagnato alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa anche con la realizzazione delle necessarie infrastrutture.

Inoltre, occorrerà definire la dinamica delle risorse statali destinate al settore distribuendole con più equità, superando il criterio della spesa storica, tenendo conto in modo premiante dei ricavi da traffico, dei costi

standard e dei livelli adeguati dei servizi, senza tralasciare le agevolazioni fiscali a favore dell'utenza per incentivare l'uso dei mezzi pubblici e ridurre quello dei mezzi privati, così da decongestionare il traffico anche con benefici di carattere ambientale.

In tale quadro è stato approvato il decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, con il quale si prevede la stabilizzazione del fondo destinato al finanziamento del trasporto pubblico locale con 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4932.554.000 euro per gli anni dal 2018 in poi.

Infine, per quanto riguarda il presunto minore importo erogato alla Regione Lombardia per l'esercizio 2017, è necessario rilevare che a seguito delle penalità previste, a carico delle regioni che non raggiungono gli obiettivi di efficientamento fissati, tale minore importo potrebbe essere integrato parzialmente o totalmente dai recuperi derivanti dall'applicazione di tali penalità.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(9 agosto 2017)

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

nei primi giorni di gennaio 2017, il Ministero dell'interno ha predisposto il trasferimento a Bologna, nella sede dell'*hub* di via Mattei n. 60, di oltre 100 dei profughi che si erano resi protagonisti della rivolta nel centro di accoglienza di Cona (Venezia) nei giorni precedenti;

tale provvedimento è stato ritenuto dall'interrogante e da larga parte della cittadinanza di Bologna del tutto inaccettabile. Il movimento politico Forza Italia ha pertanto ritenuto di organizzare un presidio di fronte all'entrata dell'*hub* di via Mattei n. 60, alle ore 11 di sabato 7 gennaio, per protestare contro l'attuale gestione dei migranti, dandone regolare comunicazione alla Questura di Bologna;

per questioni di ordine pubblico è stato chiesto ai manifestanti di spostare il presidio a circa mezzo chilometro di distanza, con la garanzia che non ci sarebbe stato alcun assenso ad altre manifestazioni nel luogo che aveva chiesto precedentemente il movimento politico Forza Italia;

a pochi metri dall'ingresso di via Mattei si sono invece raggruppati i Collettivi, 150 persone circa, alle quali si sono poi aggregati alcuni presun-

ti profughi cui era stato chiesto di rimanere all'interno della struttura, giunti lì per protestare contro il presidio di Forza Italia, dando vita, di fatto, ad un contro presidio non autorizzato proprio nello stesso posto che a quest'ultima era stato negato,

si chiede di sapere:

quali orientamenti il Ministro in indirizzo intenda esprimere in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative voglia intraprendere per porre rimedio, anche attraverso chiarimenti pubblici, a quanto accaduto nella città di Bologna il 7 gennaio 2017;

se sia a conoscenza delle reali motivazioni sulla base delle quali a coloro che hanno compiuto una regolare comunicazione per lo svolgimento di una manifestazione sia stata negata la postazione richiesta, mentre a coloro che non ne hanno fatto comunicazione alcuna sia stato consentito tutto;

se non ritenga che vi siano state delle falle nella gestione della situazione e se non intenda assumere provvedimenti per impedire che l'irregolarità, l'illegittimità e il mancato rispetto delle regole possano essere considerati atteggiamenti accettabili e tollerati;

se e in quale maniera intenda, per il futuro, garantire il diritto di manifestare a chi è rispettoso della legge e delle procedure burocratiche ordinarie previste per ricevere le autorizzazioni necessarie.

(4-06808)

(12 gennaio 2017)

RISPOSTA. - In merito a quanto evidenziato nell'interrogazione, si rappresenta che il 4 gennaio scorso i responsabili locali del partito politico Forza Italia hanno regolarmente preavvisato alla Questura di Bologna una manifestazione da tenersi il successivo 11 gennaio nei pressi dell'*hub* per migranti di via Mattei, per protestare contro il programmato arrivo di circa 100 stranieri provenienti dal centro di accoglienza di Cona, in provincia di Venezia.

Nei giorni successivi, la notizia dell'iniziativa politica ha spinto la locale area antagonista ad indire, per la mattina dello stesso giorno, una contro-manifestazione di solidarietà con gli ospiti della struttura d'accoglienza e contro la paventata trasformazione dell'*hub* in centro per l'identificazione e l'espulsione, senza peraltro fornire alcun regolare preavviso all'Autorità di pubblica sicurezza.

Sulla base di tali presupposti, il questore di Bologna ha predisposto adeguate misure di ordine e sicurezza pubblica che hanno impedito e prevenuto alcuni ripetuti tentativi di gruppi isolati di militanti antagonisti di portarsi a ridosso dell'iniziativa formalmente preavvisata, consentendo il regolare svolgimento della stessa.

Il successivo 24 gennaio, la DIGOS di Bologna ha deferito all'autorità giudiziaria sette attivisti della sinistra radicale, per violazione dell'articolo 18 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (Regio decreto n. 773 del 1931), individuati come promotori della contromanifestazione, nonché un altro soggetto, per accensione pericolosa di un artificio pirotecnico.

Su un piano più generale, si evidenzia che l'attività delle forze di polizia, impegnata nei servizi di ordine pubblico, presenta profili di estrema delicatezza, dovendo realizzare un equo temperamento tra la garanzia dei diritti costituzionali di riunione e di manifestazione del pensiero e l'esigenza del mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica.

La difficoltà del compito scaturisce anche dal fatto che tali tipi di servizi richiedono spesso valutazioni e decisioni tempestive in scenari complessi, connotati da criticità operative.

In considerazione della necessità di bilanciare con un atteggiamento di fermezza ogni eventuale forma di violenza o di illegalità, l'intervento immediato, finalizzato a incidere sullo svolgimento delle manifestazioni, è limitato ai casi di effettivo rischio per la sicurezza pubblica e ciò anche per evitare di innescare più gravi tensioni.

Eventuali fatti illeciti posti in essere durante le manifestazioni vengono attentamente monitorati da personale di Polizia specializzato e le persone individuate come responsabili vengono, poi, come nel caso citato, deferite all'autorità giudiziaria per le valutazioni di competenza in ordine alla sussistenza di profili penali.

Si sottolinea, infine, che le forze di polizia, prima di ciascuna manifestazione, svolgono una costante attività di prevenzione, attraverso un'accurata raccolta finalizzata a cogliere il minimo segnale di turbativa dell'ordine pubblico e di deviazione dalle regole del diritto e della pacifica convivenza.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

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

a distanza di 10 mesi dall'evento sismico di agosto 2016 e di 8 mesi da quello di ottobre 2016, non è stata ancora ripristinata la viabilità danneggiata nella regione Umbria;

soltanto l'8 luglio 2017, e solamente parzialmente, in certi orari e a senso unico alternato, e? stato riaperto al traffico il tratto di 20 chilometri della strada provinciale 477, tra Norcia e Castelluccio;

nella zona umbra colpita dal sisma, le principali vie di collegamento con Norcia e Cascia, da e verso Visso e la regione Marche, la strada regionale Valnerina, la statale 685 delle Tre valli umbre, la galleria di San Benedetto "Forca Canapine" e viadotti annessi, in alcuni tratti, sono ancora completamente chiusi al traffico;

l'efficienza della rete viaria rappresenta un traino essenziale per la rinascita delle zone della Valnerina colpite dal sisma, sia ai fini del ripopolamento dei paesi terremotati e del rilancio economico dei territori, sia ai fini dello sviluppo del settore turistico,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di chiarire le ragioni per le quali ad oggi non siano stati ancora ripristinati i collegamenti, fondamentali per la circolazione delle persone nelle aree terremotate;

quali tempistiche siano previste per la riapertura al traffico delle vie di comunicazione con Norcia e Cascia, da e verso Visso e la regione Marche, della strada regionale Valnerina, della statale 685 delle Tre valli umbre, della galleria di San Benedetto "Forca Canapine" e dei viadotti annessi;

quali siano i soggetti responsabili del ripristino delle opere viabilistiche e quali tempistiche iniziali fossero state definite per la messa in esercizio di tali opere.

(4-07845)

(19 luglio 2017)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per le strade e le

autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali di questo Ministero e dalla società ANAS.

Il Governo e il Parlamento, al fine di garantire pronta operatività agli interventi emergenziali da porre in essere a seguito dei noti eventi sismici verificatisi nell'Italia centrale (2016-2017), ha disposto che Anas provveda in qualità di soggetto attuatore della Protezione civile, ad assicurare il coordinamento delle attività di messa in sicurezza e ripristino delle infrastrutture viabili nazionali, regionali e locali (decreto-legge n. 205 del 2016, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 229 del 2016).

In data 13 febbraio 2017 il capo del Dipartimento della protezione civile ha approvato il 1° stralcio del programma di interventi per il ripristino e la messa in sicurezza della rete stradale interrotta o danneggiata dagli eventi sismici, che hanno recentemente interessato l'Italia centrale (2016-2017). Detto programma è stato predisposto da ANAS di concerto con le Regioni interessate e i gestori stradali.

La società ANAS ha evidenziato che per identificare con esattezza le modalità di realizzazione del programma di ricostruzione, il prospetto degli interventi individuati è stato consegnato agli enti gestori delle strade, chiedendo loro di esprimersi sulla volontà di provvedere autonomamente all'esecuzione dei necessari lavori di ripristino.

ANAS segnala, inoltre, che per l'attuazione del primo stralcio del programma i 411 interventi previsti sono stati aggregati, anche a seguito delle successive rimodulazioni da parte di tutti gli enti attuatori, in complessivi 187 progetti che suddivisi in fase I (160 progetti) e in fase 2 (27 progetti) prevedono la realizzazione dei lavori in base alle urgenze riscontrate.

Attuazione del I stralcio del Programma (*)		
Fase in corso (per regione)	Numero Interventi	Importo Inv.
Abruzzo	14	€ 8607.915
Affidamento progettazione	14	€ 8.607.915
Lazio	38	€ 38.865.385
Affidamento progettazione	25	€ 25.246.967
Approvazione	2	€ 4.699.750
Progettazione	11	€ 8.918.668
Marche	110	€ 295.671.118
Affidamento progettazione	65	€ 151.788.521
Approvazione	3	€ 9.542.775
Da attivare	14	€ 21.304.800
Progettazione	28	€ 113.035.082

Umbria	25	€ 45.116.467
Approvazione	11	€ 25.691.755
Progettazione	14	€ 19.424.711
Totale complessivo	187	€ 388.260.944,99
(*) Tutti gli Enti attuatori, interventi fase 1 e 2		

Di tali interventi, n. 132 verranno realizzati dall'Anas, in qualità di soggetto attuatore, secondo il seguente elenco.

Attuazione del I stralcio del Programma (**)		
Fase in corso (per regione)	Numero Interventi	Importo Inv.
Abruzzo	1	€ 118.360
Affidamento progettazione	1	€ 118.360
Lazio	14	€ 28.554.466
Affidamento progettazione	9	€ 17.175.472
Approvazione	2	€ 4.699.750
Progettazione	3	€ 6.679.244
Marche	107	€ 278.190.078
Affidamento progettazione	64	€ 142.888.521
Approvazione	2	€ 2.885.025
Da attivare	14	€ 21.304.800
Progettazione	27	€ 111.111.732
Umbria	10	€ 35.200.000
Approvazione	6	€ 19.700.000
Progettazione	4	€ 15.500.000
Totale complessivo	132	€ 342.062.904,43
(**) Ente attuatore Anas, interventi fase 1 e 2		

Per quanto riguarda più specificamente il territorio umbro, le arterie viarie colpite dal terremoto sono: la strada statale 685 "delle Tre Valli Umbre", che costituisce il più importante e diretto collegamento tra le Regioni Umbria e Marche, congiungendo rispettivamente il Comune di Norcia nel perugino al Comune di Arquata del Tronto nell'ascolano; la strada provinciale 209 "della Valnerina", che collega le due citate Regioni unendo il Comune di Spoleto nel perugino con i Comuni di Visso, Ussita e Castel Sant'Angelo nel maceratese.

Circa la strada statale 685 "delle Tre Valli Umbre", ANAS ha comunicato che l'intero itinerario della statale risulta danneggiato in modo rilevante dagli eventi sismici di agosto e ottobre 2016. In particolare sulla vi-

abilità si sono sommati gli effetti del danno infrastrutturale, subito dal corpo stradale e dalle opere d'arte con quelli dovuti all'instabilità dei versanti e delle pareti rocciose prospicienti la strada. La statale è stata chiusa nell'immediatezza degli eventi sismici e poi successivamente riaperta per tratte nel tratto umbro fino ad oltre l'abitato di Norcia, seppur con limitazioni e con tratti a senso unico alternato, grazie alla realizzazione di numerosi interventi di somma urgenza. Per il ripristino della completa funzionalità della statale 685 nel tratto umbro, sono previsti complessivamente 10 interventi di riparazione, sostituzione e ampliamento delle barriere paramassi, ripristino e consolidamento del corpo stradale e delle opere danneggiate, per un importo complessivo di circa 35,2 milioni di euro. Per il ripristino e il consolidamento del corpo stradale sono, poi, previsti altri 4 interventi per 11,9 milioni di euro, tra i quali è compreso quello per il consolidamento della statale nel tratto in adiacenza alle mura dell'abitato di Norcia (6 milioni circa).

Inoltre, sempre ANAS evidenzia che per la suddetta statale sono previsti importanti interventi sia per il ripristino strutturale delle gallerie artificiali tra il chilometro 26+700 e 37+000, per un investimento di 8 milioni di euro sia per la riparazione della galleria di valico S. Benedetto, per un investimento di 2,5 milioni.

ANAS rappresenta che l'intervento sulla galleria S. Benedetto, appaltato già nel mese di maggio 2017, assume un importante rilievo. L'opera infatti ha subito danni rilevanti, il terremoto di ottobre 2016, in particolare, ha provocato la formazione di una lesione continua su tutto il rivestimento della canna con la formazione di un gradino di oltre 15 cm sul piano viabile ed una leggera traslazione trasversale. La gravità dei danni subiti dal manufatto, si è rivelata tale che, anche per eseguire le indagini e le ispezioni necessarie all'elaborazione del relativo progetto esecutivo degli interventi da realizzare, è stato necessario effettuare lavori di messa in sicurezza tramite puntellamenti della galleria. Tali opere, peraltro, hanno consentito di poter organizzare un transito eccezionale della colonna dei mezzi agricoli destinati alla semina nella piana di Castelluccio.

ANAS informa, altresì, che i lavori di ripristino sono stati consegnati il 16 giugno scorso e che per ridurre al massimo i tempi di esecuzione, il loro svolgimento è stato articolato su quattro turni lavorativi.

Infine, per quanto riguarda la strada provinciale 209 "della Valnerina", la medesima ANAS comunica che a seguito degli eventi sismici di agosto e ottobre 2016, la vallata nella quale ha sede la provinciale è stata fortemente interessata da frequenti crolli indotti. In particolare, tra il chilometro 62+000 e 66+500 la strada provinciale 209 è stata invasa da molteplici massi di cospicue dimensioni, mentre alla progressiva chilometrica 65+800 è stata interrotta da un grave dissesto che ha occluso la valle causando la formazione di un bacino lacustre posto in direzione Visso.

Con l'evento sismico di ottobre, infatti, sulla scarpata in sinistra idrografica del Nera, nell'alveo naturale del fiume e sul sedime stradale si sono riversati circa 60.000 metri cubi di materiale crollato dal massiccio sovrastante.

Nell'ambito del piano sisma è stato previsto, pertanto, un intervento di ripristino della viabilità provinciale articolato in due fasi, la prima consistente nella realizzazione, in tempi contenuti, di un collegamento provvisorio, la seconda nel completo ripristino e messa in sicurezza della rete viaria. L'investimento complessivo autorizzato è di 5 milioni di euro.

Con l'approvazione dell'attuazione del piano sisma, il 20 marzo 2017, il soggetto attuatore ANAS è stato delegato dalla Provincia di Macerata per l'esecuzione degli interventi di risanamento.

Attesa l'importanza che il collegamento viario della Valnerina riveste per la vita sociale ed il tessuto economico del territorio, l'ANAS sta provvedendo a redigere internamente la progettazione degli interventi di ripristino provvisorio di prima fase ed ha subito attivato un tavolo tecnico con i Comuni di Visso, di Ussita e di Castel Sant'Angelo sul Nera, la Provincia di Macerata e la Regione Marche per concertare obiettivi e metodi di risoluzione delle criticità. L'obiettivo concordato è stato di riaprire la strada in via provvisoria, sotto un costante monitoraggio ed in fasce orarie circoscritte entro la fine di settembre 2017, in modo da facilitare l'avvio dell'anno scolastico 2017/2018 garantendo, così, agli studenti di raggiungere più agevolmente i rispettivi istituti scolastici.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(9 agosto 2017)

CARDIELLO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

il Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio dei ministri ha pubblicato un bando per la selezione di 2.514 volontari da impiegare in progetti di servizio civile nazionale in Campania;

l'art. 5, "Procedure Selettive", del bando prevede espressamente che "Delle eventuali cause di esclusione è data comunicazione all'interessato a cura dell'ente. Altresì, è disposto che l'ente dovrà attenersi nella procedura selettiva ai criteri verificati e approvati in sede di accreditamento o di valu-

tazione del progetto, ovvero ai criteri di valutazione contenuti nel Decreto n. 173 dell'11 giugno 2009 del Capo dell'Ufficio nazionale per il servizio civile, provvedendo a dare adeguata pubblicità agli stessi sul proprio sito internet. L'ente, terminate le procedure selettive, compila le graduatorie relative ai singoli progetti, ovvero alle singole sedi di progetto in ordine di punteggio decrescente attribuito ai candidati, evidenziando quelli utilmente selezionati nell'ambito dei posti disponibili, tenendo conto della sede indicata dai candidati nella domanda. Si prevede poi che nella graduatoria sono inseriti anche i candidati risultati idonei e non selezionati per mancanza di posti e di seguito i nominativi di tutti i candidati non inseriti nelle graduatorie perché risultati non idonei, ovvero esclusi dalla selezione. Il mancato inserimento nelle graduatorie, con l'indicazione della motivazione, è tempestivamente portato a conoscenza degli interessati da parte dell'ente, che ne dà contestuale comunicazione al Dipartimento. Alla graduatoria è assicurata da parte dell'ente adeguata pubblicità";

considerato che, secondo quanto risulta all'interrogante:

il Comune di Eboli (Salerno) ha presentato il progetto "potenziare le abilità", codice NZ01103, ed è stato ammesso in qualità di ente richiedente per 16 unità;

le domande di partecipazione dovevano pervenire entro il termine perentorio del 30 giugno 2016 e ne sono state depositate 162;

l'ente ha affidato il servizio di selezione, anziché agli uffici interni Informagiovani e politiche giovanili, ad una associazione esterna denominata "AMESCI" con sede legale presso il centro direzionale via G.Porzio, Isola E3 a Napoli, in virtù della delibera n. 103 del 28 settembre 2015 (con cui l'amministrazione comunale aderiva alla proposta di adesione presentata dall'associazione stessa) e dell'accordo di partenariato firmato dal sindaco in data 20 giugno 2016, di durata triennale, per la realizzazione di una serie di attività e per la corresponsione di un contributo annuale forfettario ed onnicomprensivo di 10.000 euro (per 3 anni il valore è pari a 30.000 euro);

l'associazione pubblicava il calendario delle selezioni e, in data 3 novembre 2016, venivano svolti i relativi colloqui;

i candidati hanno atteso per settimane la pubblicazione della graduatoria definitiva sull'albo pretorio, ma solo casualmente, tramite il motore di ricerca "Google", hanno appreso dal sito *internet* del Comune di Eboli l'elenco degli ammessi;

ad esempio, il candidato Giampaolo Visconti non risulta essere stato convocato nell'elenco dei colloqui né risulta menzionato nella graduatoria finale. In pratica, della sua candidatura, nonostante fosse regolarmente depositata come appare nell'elenco iniziale, non si sono avute più notizie;

rilevato che, secondo quanto risulta all'interrogante:

tra i selezionati compaiono numerosi parenti di consiglieri comunali ed assessori, oltre a figli di dipendenti comunali, e la notizia di questa parentopoli è stata riportata da tutti i *media* locali;

in data 20 dicembre 2016 il Dipartimento della Presidenza del Consiglio, in persona del consigliere Raffaele De Cicco, con nota prot. 49022/4.29.3.1, dopo la segnalazione di un consigliere comunale di Eboli, ha sospeso il progetto in attesa di urgenti chiarimenti,

si chiede di sapere:

se sia stata garantita assoluta trasparenza nelle modalità di gestione delle selezioni;

quale sia il motivo per cui il servizio è stato gestito da un'associazione e non dall'ente pubblico, come previsto dall'art. 8 del decreto legislativo n. 77 del 2002;

se si intenda valutare ogni possibile azione finalizzata a sospendere il servizio e destinare ad altri enti i volontari assunti dal Comune di Eboli;

se non ritenga opportuno non concedere, viste le assurde anomalie riscontrate, i fondi per gli anni successivi.

(4-07500)

(11 maggio 2017)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni acquisite dal Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio dei ministri, nonché dal Ministero dell'interno, si rappresenta quanto segue.

Il 12 dicembre 2016, il Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale ha ricevuto una nota, a firma di un consigliere comunale del Comune di Eboli, con la quale sono state rappresentate delle presunte irregolarità nella selezione dei 16 volontari da impegnare nel progetto di servizio civile denominato "Potenziare le abilità" da realizzarsi nel medesimo Comune. In particolare, si lamentava la mancata convocazione di un aspirante volontario alle selezioni.

In relazione a detta segnalazione, il predetto Dipartimento ha chiesto chiarimenti al Comune di Eboli e ha sospeso l'avvio del progetto

che era stato disposto con provvedimento del 7 dicembre 2016. Il Comune, nel riscontrare la richiesta del Dipartimento, ha rappresentato di aver svolto le selezioni nel rispetto dei termini e delle modalità previste dal bando del 30 maggio 2016, nonché di aver pubblicato sul proprio sito istituzionale le date di convocazione dei candidati e, al termine delle prove selettive, anche gli elenchi degli idonei da avviare al servizio civile, degli idonei non selezionati e degli esclusi.

Per quanto riguarda la lamentata mancata convocazione di un aspirante volontario, il Comune ha reso noto che il candidato è stato escluso dalla procedura selettiva per aver ommesso di allegare alla domanda il documento di riconoscimento, condizione prevista esplicitamente dall'ultimo comma dell'art. 4 del bando. Il nominativo di tale candidato è stato, pertanto, inserito nell'elenco dei candidati esclusi.

Il Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale, non avendo rilevato irregolarità e per non disattendere le aspettative dei giovani che si erano utilmente collocati in graduatoria, ha disposto, a decorrere dal 10 gennaio 2017, la ripresa delle attività progettuali precedentemente sospese.

Successivamente, il 18 maggio 2017, il Dipartimento della gioventù e del servizio civile nazionale, congiuntamente alla Regione Campania, ha effettuato un'attività di verifica e controllo dell'intero progetto ammesso al programma di Servizio civile nazionale. Nel corso di tale attività è stata esaminata la documentazione relativa al progetto e, al fine di accertare la corrispondenza tra gli interventi predisposti e gli obiettivi prefissati dal piano, sono stati effettuati controlli sull'attività dei volontari impegnati nella realizzazione del programma.

Per quanto concerne lo svolgimento della procedura selettiva, risulta dagli atti che la stessa è stata curata dall'associazione AMESCI, conformemente a quanto indicato alle voci 18 e 19 del citato progetto e come risulta dalla nota del 28 giugno 2016 indirizzata dalla medesima associazione al comune di Eboli. È stata accettata, altresì, la pubblicazione sull'Albo pretorio del Comune e sul sito dell'ente selezionatore, sia delle graduatorie dei partecipanti alla selezione (degli idonei selezionati, degli idonei non selezionati e dei non idonei), sia dell'elenco dei candidati esclusi,

A conclusione dell'ispezione effettuata non sono state evidenziate irregolarità.

Il Sottosegretario di Stato per il lavoro e le politiche sociali

BOBBA

(7 settembre 2017)

CENTINAIO. - *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

esisterebbe un notevole malcontento nel personale ferroviario di bordo che, anche attraverso proprie realtà associative, esprime timori crescenti circa la propria incolumità?, anche a causa delle tempistiche di intervento delle forze dell'ordine richiesto in viaggio e nelle stazioni;

viene fatto notare, in particolare, un incremento delle persone sprovviste di titolo di viaggio, spesso nel tentativo di compiere furti o chiedere l'elemosina, disturbando i viaggiatori;

in alcune situazioni e soprattutto nelle fasce orarie notturne il personale si trova a confrontarsi con ubriachi e persone aggressive, che cercano lo scontro verbale ed anche fisico con chi si limita a svolgere le mansioni previste dal proprio lavoro;

in alcuni casi limite, l'unico mezzo di difesa del capotreno e? la richiesta di intervento delle forze dell'ordine che, purtroppo, per loro oggettive difficoltà? logistiche, non sempre riescono a intervenire tempestivamente, con il risultato di abbandonare in situazioni ad alto rischio il personale ed i viaggiatori;

i "filtri" eseguiti da "Protezione Aziendale" di Trenitalia e Rete ferroviaria italiana arginano solo parzialmente un problema le cui manifestazioni si stanno comunque evolvendo, a causa di una vera e propria maggior strutturazione organizzativa della minaccia rappresentata da chi cerca di accedere ai treni, seguendo tutte le vie possibili, sfruttando i sottopassi, attraversando i binari o salendo direttamente a bordo nelle fermate intermedie;

non mancano gli episodi degenerati in aggressioni fisiche;

per ovviare a tutto ciò potrebbe forse rivelarsi utile rivedere le procedure d'intervento della Polizia ferroviaria in caso di chiamata da parte del personale di bordo, adottando soluzioni atte a garantire al meglio non solo la sicurezza dei lavoratori ma anche quella dei viaggiatori,

si chiede di sapere:

quali misure i Ministri in indirizzo ritengano di dover adottare per assicurare il personale ferroviario di bordo ed i viaggiatori esposti al rischio crescente della criminalità ferroviaria;

se, in particolare, non ritenga utile procedere al potenziamento dei servizi di bordo e dei pattugliamenti in stazione assicurati dalla Polizia ferroviaria, anche incrementandone gli organici.

(4-07220)

(22 marzo 2017)

RISPOSTA. - L'argomento evidenziato nell'atto di sindacato ispettivo attiene a un settore strategico per la mobilità nel Paese, caratterizzato da imponenti volumi di traffico. Su base giornaliera, sono più di 3 milioni e mezzo le persone che transitano nelle oltre 2.500 stazioni italiane e più di 8.000 i convogli circolanti sulla linea ferroviaria nazionale.

La sicurezza di queste persone viene garantita dalle 4.400 unità della Polizia ferroviaria attraverso assidui e mirati controlli, in coordinamento con le altre forze di Polizia territorialmente presenti.

Nel corso del 2016, sono stati effettuati 205.000 servizi di vigilanza presso le stazioni ferroviarie, 44.000 servizi di scorta a bordo treno con 96.000 treni scortati, 17.000 servizi antiborseggio in abiti civili, oltre 26.000 pattugliamenti lungo le linee ferroviarie e poco meno di 2.000 servizi straordinari di controllo del territorio.

Sono stati, inoltre, assicurati servizi quotidiani a bordo dei convogli notturni ed è stata intensificata la vigilanza su quei convogli e in quelle tratte ove si sono rilevate maggiori criticità.

Durante i predetti servizi, sono state controllate 941.000 persone, di cui 1.245 arrestate e 11.360 deferite in stato di libertà all'autorità giudiziaria. Sono state inoltre elevate 14.000 contravvenzioni.

Grazie alle misure messe in campo, nel 2016 si è registrata una riduzione degli episodi di criminalità predatoria, con un calo dei furti del 27 per cento rispetto al 2015. Anche gli altri indici di delittuosità lasciano emergere una diminuzione della quasi totalità dei fenomeni: rapine, meno 37 per cento; danneggiamenti, meno 9 per cento; furti di rame, meno 47 per cento; lancio di oggetti contro i treni, meno 24 per cento, con un aumento delle sole frodi ai danni delle imprese ferroviarie.

Si è registrato, infine, un calo delle aggressioni, tanto di quelle al personale delle imprese ferroviarie (meno 5 per cento), quanto di quelle ai viaggiatori (meno 13 per cento).

In relazione a quest'ultimo aspetto si osserva che nel 67 per cento dei casi, i responsabili di condotte criminose sono stati tratti in arresto e deferiti all'Autorità giudiziaria. In tale contesto, risultano essenziali le sinergie informative ed operative instaurate con le diverse imprese ferroviarie.

Al riguardo, si segnala che, con cadenza mensile o all'insorgere di problematicità, la Polizia ferroviaria individua, congiuntamente alle predette imprese, i treni ritenuti "critici" sulla base dell'indice di delittuosità e dell'esposizione degli stessi a potenziale rischio di aggressioni.

In relazione agli elementi di conoscenza così acquisiti, vengono effettuate scorte mirate sui convogli segnalati, nonché servizi negli scali ferroviari interessati dal transito dei convogli medesimi, realizzando in tal modo un efficace dispositivo di filtraggio già all'atto della partenza.

Inoltre, dal 2008 è attivo il numero telefonico di emergenza "1600" per il collegamento terra-treno, che consente al personale ferroviario di mettersi in contatto diretto con la sala operativa della Polizia ferroviaria più vicina per garantire un intervento più immediato delle pattuglie.

Un ruolo importante in termini di elevazione degli *standard* di sicurezza giocano anche le tecnologie a disposizione. E' sempre maggiore il numero delle stazioni ferroviarie e dei treni dotati di dispositivi di videosorveglianza.

Si tratta di una tendenza senz'altro da consolidare, trattandosi di dispositivi basilari, tanto come fattore deterrente quanto per l'individuazione di eventuali responsabili di atti illeciti. Il quadro delle misure e dei risultati illustrati testimonia l'attenzione che questa Amministrazione rivolge alla sicurezza lungo la rete ferroviaria nazionale.

Si assicura l'impegno a raggiungere *standard* sempre più elevati, sia facendo leva sul consolidamento della collaborazione con le imprese ferroviarie, sia, in prospettiva, attraverso la riorganizzazione della Polizia ferroviaria.

Su quest'ultimo punto si rappresenta che il futuro assetto della specialità ferroviaria è oggetto di approfondimento nell'ambito del piano di razionalizzazione dei presidi della Polizia di Stato e dell'Arma dei carabinieri su tutto il territorio nazionale, in via di elaborazione alla luce dei criteri direttivi dettati dalla legge n. 124 del 2015 (cosiddetta legge Madia). Tale piano sarà poi trasposto in un decreto ministeriale, da emanarsi ai sensi della legge n. 121 del 1981.

La Polizia ferroviaria sarà interessata anch'essa da tale riordino, essendo evidente la necessità di adeguarne l'operatività alle notevoli trasformazioni registratesi nella sicurezza dei traffici ferroviari, in ragione di

molteplici fattori di cambiamento, a cominciare dallo sviluppo dell'alta velocità per arrivare alla separazione della rete di traffico dai gestori di servizio e alla trasformazione delle grandi stazioni, diventate, da semplici luoghi di transito, punti di incontro e di allocazione di attività commerciali.

Per giungere a una compiuta definizione del piano di razionalizzazione dei presidi, sono stati istituiti appositi gruppi interforze presso l'ufficio coordinamento e pianificazione delle forze di polizia del Dipartimento della pubblica sicurezza.

I gruppi di lavoro non hanno ancora terminato la loro attività, ma si assicura fin d'ora che non vi sarà alcun depotenziamento delle capacità operative della specialità ferroviaria, né in ambito nazionale, né negli specifici ambiti locali.

D'altra parte, si informa che, al fine di fronteggiare, in particolare, i fenomeni dell'evasione, delle vendite abusive e dei furti in danno dei viaggiatori e dei reati in danno del personale ferroviario, Rete ferroviaria italiana ha avviato un progetto di istituzione di appositi varchi di accesso nelle principali stazioni.

I predetti varchi, ubicati in prossimità dei binari, vengono monitorati da personale di sicurezza del gruppo Ferrovie e, consentendo un maggior controllo nella zona di arrivo/partenza dei treni, contribuiscono a ridurre in maniera determinante i fenomeni illeciti in stazione ed a bordo treno.

Considerato che circa il 90 per cento delle aggressioni si verifica a bordo in conseguenza della mancanza di titolo di viaggio, Trenitalia ha anche costituito uno specifico "pool antievasione", composto da personale debitamente formato che, muovendosi su tutto il territorio e coadiuvato all'occorrenza dalla Polizia ferroviaria, offre supporto al personale di *front line* sia a terra che a bordo treno, intervenendo in modo particolare sui convogli ritenuti maggiormente a rischio.

Questa attività contribuisce in maniera significativa alla prevenzione delle aggressioni ai clienti e al personale ferroviario.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

CERVELLINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*
- Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

il cavalcavia di Mesu Mundu, al chilometro 184,960 della strada statale 131 «Carlo Felice», principale asse viario che attraversa la Sardegna da nord a sud, realizzato alla fine degli anni '60, è stato danneggiato nel 2009 da un convoglio in regime di transito eccezionale e in conseguenza di tale danneggiamento, alla luce delle valutazioni di idoneità statica e in considerazione del pericolo per l'incolumità pubblica, la Provincia di Sassari ha emesso l'ordinanza n. 32 del 2009, con la quale ha istituito il divieto di transito per le categorie di veicoli di peso superiore ai 35 quintali, nonché il senso unico alternato lungo la strada provinciale 80 nel tratto corrispondente al suddetto cavalcavia;

la situazione di pericolo sulla strada statale 131 e sulla strada provinciale 80 ha indotto il sindaco di Siligo (Sassari) ad adottare, nel settembre 2015, un'ordinanza contingibile e urgente, con la quale si impone ad Anas e alla Provincia, ciascuno per la propria competenza, di procedere alle verifiche e di adottare tutte le misure necessarie per garantire la sicurezza stradale e la pubblica incolumità; in risposta Anas, invece di disporre una verifica immediata sulla staticità e sicurezza del ponte, nel novembre 2015 ha proposto ricorso al Tar Sardegna, chiedendo la sospensiva dell'ordinanza; nel ricorso, Anas ha sostenuto che il cavalcavia seppure in assenza di atto formale di consegna, era di fatto stato consegnato alla Provincia di Sassari, ente proprietario della strada provinciale 80 Siligo-Sardara. La richiesta di sospensiva, negata all'Anas dal Tar che riconosceva in quella sede gli ovvi presupposti della sicurezza pubblica, è stata avanzata come ricorso al Consiglio di Stato, che ad oggi non si è ancora espresso;

lunedì 13 marzo 2017 a Siligo presso il cavalcavia si è tenuta una manifestazione di protesta dei sindaci e della cittadinanza dei comuni del Meilogu per denunciare le condizioni di pericolosità e abbandono in cui versa il cavalcavia Anas, sotto il quale transitano ogni giorno migliaia di automobili;

considerato che la situazione di pericolo viene riportata all'attenzione dalle ricorrenti vicende di crolli di cavalcavia che hanno interessato altri tratti della rete viaria nazionale e impone l'urgenza di chiedere all'Anas e alla Provincia di Sassari di intervenire e verificare, attraverso una puntuale ricognizione, la pericolosità (o meno) del cavalcavia,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tali fatti e quali urgenti iniziative di competenza intenda assumere per garantire immediate verifiche sull'idoneità statica del cavalcavia e per avviare in tempi brevi gli interventi necessari a ripristinare la sicurezza stradale e garantire l'incolumità pubblica nella strada statale 131 e nella strada provinciale 80, anche in previsione dell'incremento del traffico sulla statale abituale nella stagione estiva.

(4-07885)

(25 luglio 2017)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza delle infrastrutture stradali di questo Ministero e dalla società ANAS.

ANAS riferisce che il 10 novembre 2009 un *tir* che effettuava un trasporto eccezionale sulla strada statale 131 Carlo Felice, a seguito di un incidente danneggiava l'impalcato del cavalcavia Mesu Mundu, situato al chilometro 185+000, sul quale si sviluppa la strada provinciale 80.

La Provincia di Sassari, con ordinanza n. 32/2009, imponeva quindi il divieto di transito sul cavalcavia per tutti i veicoli di peso superiore ai 35 quintali stabilendo, altresì, che il transito veicolare si svolgesse a senso unico alternato lungo la strada provinciale nel tratto corrispondente al citato cavalcavia.

La Provincia avviava, inoltre, le necessarie attività propedeutiche all'intervento di manutenzione straordinaria da realizzare volte alla verifica statica del cavalcavia.

Dal canto suo, ANAS evidenzia che nell'ambito del progetto di risoluzione dei nodi critici presenti lungo la statale Carlo Felice, tra Pauletanino e Sassari, ha programmato la demolizione e ricostruzione dell'infrastruttura da effettuare di concerto con la Provincia di Sassari.

L'intervento risulta inserito nel piano pluriennale ANAS 2016-2020 con appaltabilità 2018, e rientra nel 3° stralcio dei lavori della strada statale 131, nell'ambito delle opere finanziate di adeguamento e messa in sicurezza dal chilometro 108+300 al chilometro 209+500 — Risoluzione dei nodi critici.

Per completezza d'informazione, si informa che lungo il tratto Macomer-Porto Torres della strada statale 131, compreso tra le progressive

chilometriche 142+500 e chilometro 229+843, ANAS ha effettuato, negli ultimi quattro anni, interventi di manutenzione straordinaria del piano viabile per un importo totale di circa 3,8 milioni di euro.

Inoltre, sulla citata statale sono in corso di esecuzione due ulteriori interventi di manutenzione straordinaria.

Entrambi gli interventi riguardano il ripristino delle pavimentazioni rispettivamente tra le progressive chilometriche 152+000 e 160+000 "Campeđa" e tra le progressive chilometriche dal 172+700 a 176+400 "Thiesi"; l'ultimazione dei lavori è prevista entro il corrente anno.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(9 agosto 2017)

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

recentemente è già stato deciso l'accorpamento del distaccamento della Polizia stradale di Cassino con la sottosezione autostradale della stessa "città martire";

secondo quanto riportato dalle notizie di stampa e da quanto annunciato dal SIULP (Sindacato italiano unitario lavoratori polizia), in tempi stretti potrebbe essere chiusa anche la sezione specializzata della squadra mobile della Polizia di Stato presso il commissariato di Cassino, sezione distaccata della Questura di Frosinone;

tale sezione, istituita presso il commissariato di Cassino nel 1999, per contrastare la criminalità organizzata, negli anni ha raggiunto brillanti risultati nella lotta contro il traffico di sostanze stupefacenti, contro il riciclaggio di denaro e contro le infiltrazioni camorristiche e malavitose, legate anche alla vicinanza del nord della Campania;

il presidio è di vitale importanza in una città come Cassino, secondo centro della provincia di Frosinone, che una recente statistica pone al 42° posto per infiltrazioni malavitose, riciclaggio, usura ed attività predatoria, per vedere garantita la sicurezza dei luoghi pubblici, della persona e della famiglia;

nella città martire, inoltre, si registra la presenza di un elevato numero di immigrati nord-africani che in questi ultimi tempi hanno dato vita a risse per il monopolio delle attività sul territorio;

la notizia della ventilata chiusura della squadra mobile presso il commissariato di Cassino desta grande preoccupazione, per l'eccellente lavoro svolto dalle forze dell'ordine che ha consentito di far emergere collegamenti di gruppi mafiosi con attività anche al di là dei confini nazionali;

più volte il SIULP ha sottolineato la necessità di incrementare gli organici, più che pensare a tagli di risorse umane, per non incorrere nella condizione di riuscire a garantire una minore sicurezza del territorio e dei cittadini del cassinato,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della chiusura della sezione specializzata della squadra mobile della Polizia di Stato presso il commissariato di Cassino;

se non ritenga di attivarsi con sollecitudine e quali iniziative intenda intraprendere per la salvaguardia di un presidio di pubblica sicurezza di enorme importanza e per garantire la tutela di un territorio ad alto rischio di criminalità.

(4-07667)

(15 giugno 2017)

RISPOSTA. - Il 20 febbraio 1999 il Questore *pro tempore* della città di Frosinone, con propria ordinanza, ha disposto l'istituzione, presso il Commissariato di pubblica sicurezza di Cassino, di una "Sezione Specializzata" con compiti info-investigativi.

Il successivo 12 maggio 2011, il Questore della predetta città, "al fine di ottimizzare le risorse umane da impiegare nell'attività investigativa sul territorio provinciale", ha disposto la revoca della summenzionata ordinanza.

Contemporaneamente è stata messa a disposizione una stanza all'interno della struttura del Commissariato, da utilizzare per le esigenze di indagine che la squadra mobile continuava ad avere sul territorio di Cassino.

Da allora ad oggi, il susseguirsi di diversi procedimenti penali, conclusi con importanti operazioni di Polizia giudiziaria, aventi risalto a carattere nazionale, ha portato a disporre l'invio in quella sede, di volta in volta, di due/tre unità di personale, per ragioni logistico-operative.

Inoltre, il Questore di Frosinone, lo scorso 29 maggio, in sede di incontro tenutosi con alcuni dirigenti sindacali del personale della Polizia di Stato, ha chiarito che l'allarmismo in relazione ad un presunto disimpegno investigativo della Polizia di Stato nel Cassinate è stato solo il frutto della diffusione, specie a mezzo stampa, di notizie errate concernenti questioni di carattere meramente formale, che non hanno mai inciso sulla effettiva operatività del Nucleo della squadra mobile attivo a Cassino.

Inoltre, il Questore, il 25 maggio scorso, ha trasferito, presso il Commissariato di pubblica sicurezza di Cassino, un vicequestore aggiunto della Polizia di Stato, già aggregato da settembre 2016, funzionario di comprovata esperienza pluriennale e specifica professionalità nella lotta al crimine organizzato.

Si precisa, altresì, che, permanendo l'esigenza di una presenza costante sul posto di personale della squadra mobile per le necessità connesse ad una complessa attività di investigazione, coordinata dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Cassino, è stata disposta la formale aggregazione presso il locale Commissariato, per tre mesi, di due dipendenti del ruolo ispettori della Polizia di Stato in forza alla squadra mobile della Questura di Frosinone.

Si rappresenta, infine, che attualmente il Commissariato di pubblica sicurezza di Cassino opera in una situazione di pieno organico (52 unità di personale dei vari ruoli della Polizia di Stato).

Quanto alla Questura di Frosinone vi prestano servizio, complessivamente, 325 unità appartenenti ai vari ruoli della Polizia di Stato, rispetto ad una previsione organica di 335 operatori, nonché 37 dipendenti dei ruoli tecnici. L'organico provinciale presenta quindi una carenza del 3 per cento, particolarmente favorevole rispetto alla carenza media del comparto di riferimento, pari al 13,6 per cento.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

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

da fonti di stampa, si apprende della fase di stallo in cui si trovano i lavori di costruzione della bretella "dell'Albera", importante infrastruttura attesa dalla città di Vicenza da anni. La variante alla strada provinciale 46

"del Pasubio", che collegherà viale del Sole a Costabissara, in località Moracchino, rappresenta il primo lotto del primo stralcio del progetto per il completamento della tangenziale di Vicenza, che collegherà via Aldo Moro con viale del Sole, per la cui realizzazione è stata indetta regolare procedura di gara pubblica chiusa il 23 settembre 2015 con solo 24 offerte dotate dei requisiti di ammissione;

entro poco tempo dalla chiusura della gara si sarebbero dovute concludere le analisi tecniche per l'aggiudicazione provvisoria dell'appalto e il vincitore avrebbe avuto 90 giorni per presentare il progetto esecutivo;

a tutt'oggi, a quasi un anno dalla chiusura della gara d'appalto, non si conoscono né la data di inizio lavori né la loro durata,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare e, conseguentemente, quali iniziative voglia intraprendere affinché vengano avviati e completati, in tempi brevi, i lavori della bretella dell'Albera.

(4-06035)

(30 giugno 2016)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali di questo Ministero e dalla società ANAS.

Il finanziamento per la realizzazione del 1° stralcio della tangenziale di Vicenza è pari a 92,54 M di euro, di cui: 54 M di euro a valere sul contratto di programma 2014; 18,36 M di euro a carico di Autostrada BS PD; 20 M di euro a carico della Regione Veneto.

La gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del completamento della tangenziale di Vicenza 1° stralcio (bretella dell'albera), pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* il 29 dicembre 2014, si è conclusa il 15 luglio 2016 con l'aggiudicazione definitiva a favore del raggruppamento di imprese Consorzio integra - Consorzio stabile infrastrutture.

Contro il provvedimento di aggiudicazione definitiva della gara l'impresa Cerruti, seconda classificata, ha notificato ricorso al TAR, ma non lo ha depositato, pertanto, il suddetto ricorso deve intendersi decaduto.

ANAS riferisce che il 27 gennaio 2017 ha stipulato il contratto di appalto con il raggruppamento di imprese primo classificato.

Entro 90 giorni, a partire dal 3 febbraio 2017, data di emissione dell'ordine di consegna attività, con cui è stato disposto l'inizio delle attività di progettazione, l'appaltatore ha redatto il relativo progetto esecutivo che ha presentato all'ANAS lo scorso mese di luglio.

Detto progetto dovrà ottenere l'approvazione di ANAS, propedeutica alla stipula di un apposito atto aggiuntivo al contratto stesso, che recepisca le modifiche tecnico-economiche introdotte dalla progettazione esecutiva e che consenta l'avvio dei lavori che avranno durata di 720 giorni.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(9 agosto 2017)

DI BIAGIO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

in data 23 novembre 2016, il traffico nel centro di Roma è stato bloccato per la protesta degli ambulanti contro la direttiva "Bolkestein" (2006/123/CE), che impone la messa al bando dei permessi di vendita su strada entro maggio 2017;

sul lungotevere hanno sfilato a passo d'uomo circa un centinaio di autisti con furgoni partiti dalle zone di Testaccio e ponte Milvio, per confluire a piazza Venezia, con staffette organizzate di motociclisti, che gestivano il corteo a loro piacimento;

ciò ha creato una situazione particolarmente caotica in piazza Venezia, con ripercussioni in tutte le vie limitrofe, dove verso le 19 i furgoni con cartelli "No Bolkestein" hanno paralizzato l'intera zona;

si è anche reso necessario deviare gli autobus su percorsi alternativi, con evidenti disagi per l'utenza;

la manifestazione ha avuto luogo per ore senza che vi fosse la presenza della Polizia municipale o delle forze dell'ordine;

nel pieno rispetto delle motivazioni della protesta, a giudizio dell'interrogante assolutamente legittime rispetto ad un provvedimento risalente al Governo *pro tempore* Berlusconi III, ci si interroga come sia possibile che una manifestazione che ha coinvolto numerose persone e oltre 100 furgoni in pieno centro a Roma si sia potuta svolgere senza la presenza delle forze dell'ordine, che avrebbero dovuto garantire la tutela della collettività;

sebbene si trattasse di una manifestazione spontanea, non autorizzata, non si comprende il ritardo nell'intervento delle pattuglie dei vigili urbani, chiamate a regolare il traffico in *tilt*, e delle forze dell'ordine;

ciò, a maggior ragione avuto riguardo alla consistenza numerica dei manifestanti, al blocco delle arterie principali del centro di Roma e alla durata stessa della manifestazione;

è di tutta evidenza che il fatto di non essere stati avvertiti preventivamente della manifestazione non può rappresentare da sola una giustificazione di quanto accaduto, in quanto si tratterebbe di un precedente pericoloso che potrebbe fungere da stimolo ad altre future manifestazioni abusive;

di tali fatti, successivamente ripresi dagli organi di stampa, il firmatario del presente atto di sindacato ispettivo è stato personalmente testimone, essendosi in più occasioni imbattuto nella manifestazione nei due sensi di marcia del lungotevere,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, per quanto di sua competenza, abbia individuato cause e responsabilità del mancato e tardivo intervento di Polizia municipale e forze dell'ordine, a garanzia della pubblica incolumità, in occasione della manifestazione tenutasi a Roma il 23 novembre 2016 per la protesta degli ambulanti contro la direttiva "Bolkestein", che ha bloccato il centro della città per molte ore, tenendo in scacco e creando disagi alla collettività.

(4-06715)

(6 dicembre 2016)

RISPOSTA. - Con l'interrogazione in oggetto si richiama l'attenzione sulla manifestazione degli ambulanti contro la direttiva dell'Unione europea "Bolkestein" 2006/123/CE, che si è svolta a Roma in data 23 novembre 2016, intorno alle ore 19.00, con gravi ripercussioni per la viabilità, soprattutto a piazza Venezia.

La Questura di Roma ha riferito che l'iniziativa di protesta, non preavvisata, ha coinvolto circa 150 venditori ambulanti a bordo di circa 100 furgoni cabinati, i quali, raggiunto il centro, hanno parcheggiato i loro veicoli nel mezzo di piazza Venezia ed in prossimità dell'Altare della Patria, creando criticità al regolare flusso del traffico capitolino.

Il personale del Commissariato di pubblica sicurezza sezionale "Trevi Campo Marzio", competente per territorio, si è recato sul posto, unitamente al personale della Polizia locale di Roma Capitale, al fine di evitare

che il blocco non preavvisato congestionasse il traffico serale piuttosto intenso della zona, deviando le autovetture, i motocicli e gli autobus di linea sulle arterie adiacenti alla piazza.

Le Forze di polizia hanno subito preso contatti con i responsabili dei dimostranti, al fine di persuaderli alla rimozione dei furgoni dalla piazza.

All'esito della trattativa, i veicoli sono stati spostati nell'area di parcheggio presso l'adiacente piazza Madonna di Loreto.

Ciò ha permesso la regolare riapertura del traffico veicolare su piazza Venezia e sulle vie adiacenti, mentre i manifestanti sono rimasti in piazza Madonna di Loreto controllati da personale e contingenti di Polizia.

Una delegazione composta da sei manifestanti, che aveva chiesto di consegnare un documento al Prefetto di Roma sul tema oggetto della protesta, è stata quindi accompagnata presso la sede della Prefettura, dove ha incontrato un funzionario dell'ufficio territoriale di Governo.

Verso le 21.25 i venditori ambulanti hanno lasciato spontaneamente piazza Madonna di Loreto a bordo dei furgoni, senza creare ulteriori turbative all'ordine pubblico.

Sulla base della ricostruzione dei fatti fornita dalla Questura capitolina, non si rilevano disfunzioni nella gestione dell'emergenza da parte delle Forze dell'ordine, considerata l'imprevedibilità dell'iniziativa e il particolare contesto urbano in cui si è svolta.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

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

da notizie pervenute all'interrogante la Commissione trasporti del Parlamento europeo, in un recente studio sulle connessioni ferroviarie regionali, evidenzia che nell'Unione mancano ancora collegamenti ferroviari (cosiddetti *missing link*) in corrispondenza di 27 confini, tra cui quello fra Gorizia e Nova Gorica/Sempeter-Vrtojba, nodo ferroviario che si colloca tra i 15 mancanti più rilevanti;

il nodo ferroviario di Gorizia, uno dei 2 valichi ferroviari operativi tra Italia e Slovenia, rappresenta un'infrastruttura strategica di sviluppo della rete di trasporto transeuropea (TEN-T), di collegamento per il corridoio mediterraneo (ex corridoio n. 5) e di intersezione con il corridoio adriatico-baltico;

il "Documento di sintesi degli obiettivi, azioni e proposte progettuali per la programmazione comunitaria e la stesura del piano strategico", approvato dall'assemblea del gruppo europeo di cooperazione territoriale goriziano (GECT GO), prevede che, per rilanciare l'economia e le strutture intermodali ferroviarie dell'area, è necessario realizzare: a) 2 raccordi ferroviari, le cosiddette lunette, destinati a completare il collegamento tra la rete ferroviaria italiana e quella slovena (in particolare, in territorio italiano, la lunetta in uscita dalla linea Gorizia-Nova Gorica con direzione Monfalcone, linea n. 14 RFI); b) un armamento a semplice binario, parallelo alla linea Trieste-Monfalcone, fino all'innesto col nuovo raccordo, di circa 800 metri, per la sosta dei convogli merci, tipologia "Ro-La" inclusa; c) gli impianti di trazione elettrica nei tratti di raccordo tra la linea Gorizia-Trieste e l'autoporto fino al confine di Stato; d) il collegamento diretto (armamento ferroviario e inerenti apparecchi) tra lo scalo intermodale in area autoporto SDAG e le linee slovene, che si sviluppano dalla vicina stazione di Vrtojba. Si tratta di circa 700 metri di binario con un ponte in ferro (di circa 35 metri) a scavalcare la viabilità locale del comune di Sempeter-Vrtojba; e) il prolungamento di circa 150 metri per armamento ferroviario a raso di 2 binari di sosta e scarico tradotte in area autoporto SDAG; f) gli apparati di sicurezza da installare sulle strutture ferroviarie dello scalo intermodale, collegate ed integrate agli analoghi impianti adottati dalle ferrovie italiane e slovene;

nel corso dei progetti transfrontalieri Italia-Slovenia *Adria-A* ("Accessibility and development for the re-launch of the inner Adriatic area") e *TIP* ("transborder integrated platform"), sostenuti da fondi europei, sono stati condotti studi preliminari sulle modalità con cui realizzare i *missing link* tra la rete infrastrutturale slovena e quella italiana, in particolare per questa linea; nello specifico, nell'ambito del *TIP*, è stata realizzata una progettazione preliminare e definitiva;

considerato che:

il nodo ferroviario di Gorizia è stato inserito nell'accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana come comunicato già nell'ottobre 2016;

l'azione di collegamento ferroviario tra Italia e Slovenia è uno degli elementi strategici per il rilancio economico dell'area, della regione Friuli-Venezia Giulia, del Governo italiano e di quello sloveno,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda effettuare azioni a sostegno della realizzazione del collegamento ferroviario tra Gorizia e Nova Gorica/Sempeter-Vrtojba e, nello specifico, delle opere infrastrutturali elencate, fondamentali per lo sviluppo delle vie di comunicazione europee in ambito ferroviario, dando così seguito ai progetti;

se, a tale proposito, possa essere indicato il cronoprogramma quantomeno per l'avvio dei lavori della lunetta italiana.

(4-07332)

(5 aprile 2017)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie di questo Ministero, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Al fine di risolvere i problemi comuni dell'area transfrontaliera e facilitare la cooperazione territoriale tra l'Italia e la Slovenia, è stato istituito il GECT Gorizia, cui la nuova programmazione europea 2014-2020 ha assegnato un ruolo centrale sia in termini di sviluppo strategico che di attuazione dei programmi e assorbimento dei fondi. Lo scopo del GECT è dunque quello di fornire uno strumento giuridico in grado di semplificare la gestione dei fondi e delle iniziative a carattere transfrontaliero.

Tra le altre attività, il GECT ha messo a punto una progettazione (progetto TIP) che si propone appunto di "Rivitalizzare il nodo Ferroviario Gorizia-Nova Gorica". Purtroppo, le opere previste dalla progettazione non hanno trovato copertura finanziaria nell'ambito del programma per la cooperazione transfrontaliera Italia-Slovenia 2014-2020; sono stati comunque richiesti ulteriori 4,7 milioni di euro direttamente dal GECT alla UE, ma a tutt'oggi non si hanno notizie sull'esito di tale richiesta.

A livello nazionale il nodo ferroviario Gorizia-Nova Gorica non rientra tra gli interventi prioritari inseriti nel nuovo contratto di programma 2017-2021 con RFI, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 7 agosto scorso. Occorre infatti sottolineare che, facendo leva sulla realizzazione del corridoio Baltico-Adriatico, è stato ritenuto prioritario l'obiettivo del rafforzamento infrastrutturale della Linea di RFI Tarvisio Udine-Cervignano-Trieste, sia per il trasporto dei passeggeri che, soprattutto, per le merci.

Nel citato contratto di programma è previsto infatti un investimento di 350 milioni di euro (i finanziamenti ammontano a 5 milioni di euro relativi alle fasi di progettazione) per il raddoppio della linea Udine-

Cervignano. Con l'intervento di sistemazione del nodo di Udine, del costo complessivo di 186 milioni di euro con finanziamenti disponibili pari a 53 milioni di euro, è prevista l'attivazione della bretella tra linea Gorizia e linea per Cervignano. Ciò conferma l'interesse a potenziare lo sviluppo del traffico merci, con conseguente incremento di capacità sul corridoio Baltico Adriatico, e quindi in direzione Nord-Sud, rispetto all'incremento sul corridoio Mediterraneo, e quindi in direzione Est Ovest.

Per "L'adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Baltico-Adriatico/I fase" nel contratto sono previsti ulteriori 101 milioni di euro. Si tratta di un programma pluriennale di interventi di adeguamento prestazionale delle linee del corridoio merci Baltico-Adriatico, in risposta alle esigenze del mercato e in coerenza con gli *standard* di interoperabilità previsti dalla normativa europea. Il perimetro degli interventi originariamente previsti (61 milioni di euro nel CdP-I agg. 2016) è stato esteso nel predetto nuovo contratto di programma 2017-2021 con ulteriori opere, tra cui la Lunetta di Gorizia, funzionali allo sviluppo del traffico merci del nord-est e ulteriori risorse pari a 39 milioni di euro.

La Lunetta di Gorizia, che realizzerà il collegamento della linea Udine-Gorizia-Monfalcone con l'attuale linea che collega Gorizia-Nova Gorica, consentirà ai treni merci il collegamento diretto da Trieste/Venezia alla linea per la Slovenia, e viceversa, senza necessità di inversione di marcia a Gorizia. Oltre a potenziali servizi in transito la Lunetta consente di collegare il Terminal intermodale SDAG in maniera diretta con Monfalcone.

Infine, riguardo al collegamento ferroviario tra Italia e Slovenia si fa presente che è in corso un intervento di *upgrading* tecnologico del sistema di distanziamento in sicurezza dei treni che consentirà di aumentare gli *standard* di regolarità e puntualità della circolazione ferroviaria. L'intervento consiste nell'adeguamento a STI della linea storica Bivio Aurisina-Villa Opicina-Confini di Stato e rappresenta un primo lotto funzionale allo sviluppo dei traffici merci nell'orizzonte di breve-medio periodo.

I lavori sono previsti nel nuovo contratto di programma 2017-2021 e costeranno in totale 35 milioni di euro, interamente finanziati.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

DELRIO

(4 agosto 2017)

MANCONI. - *Ai Ministri dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia e della difesa.* - Premesso che:

nei giorni scorsi gli organi di informazione hanno riferito dell'attività di indagine della procura di Milano riguardante la società "Area" di Vizzola Ticino (Varese), azienda che svolge incarichi per oltre 100 uffici giudiziari con un fatturato di circa 20 milioni di euro, ordinando il sequestro di oltre 7 milioni e mezzo di euro sui conti della società;

tale indagine, condotta inizialmente dalla procura di Busto Arsizio e passata a Milano nel 2012, è riconducibile all'attività della società svolta negli anni 2010-2011, attività che avrebbe portato ad esportare un sistema informatico di intercettazioni;

il materiale sarebbe stato fornito ad un'azienda di telecomunicazioni siriana dietro alla quale si celavano i servizi segreti di quel Paese;

per tali forniture, cosiddette duali, vale a dire con una valenza civile e militare, la normativa europea e italiana impone una speciale autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico;

nel caso in questione, l'autorizzazione, inizialmente nemmeno richiesta, in un secondo tempo sarebbe stata aggirata con dichiarazioni non veritiere;

l'uso del sistema esportato illegalmente in Siria, dove la guerra civile ha causato oltre 270.000 vittime, avrebbe consentito di intercettare telefonate e traffico *internet* degli oppositori del regime;

l'inchiesta si intreccia con un'altra attività di accertamento concernente la società lombarda, quest'ultima condotta dalla procura di Trieste e riferita ad un'indagine portata avanti dalla Guardia di finanza. La stessa Guardia di finanza, nel tentativo di chiarire le caratteristiche del *software* con il quale la società gestisce dalla sede centrale la teleassistenza nel caso di guasti, il 15 dicembre 2015 avrebbe trovato sulla postazione di lavoro di un'impiegata dell'*help desk* migliaia di intercettazioni di 14 procure italiane, dati che per legge avrebbero dovuto risiedere solo sui *server* di quelle procure,

si chiede di sapere:

se i fatti siano veri e se i Ministri in indirizzo ne siano a conoscenza;

quali misure siano state adottate, al di là delle inchieste in corso, per fare luce su tutti gli aspetti ancora da chiarire della vicenda;

quali provvedimenti intendano adottare per evitare che aziende italiane aggirino i divieti di esportare materiale che può favorire l'attività di controllo e di *intelligence* di regimi illiberali;

in che modo operino per impedire l'esportazione di sistemi di informazione che possano mettere a rischio l'operato degli organi dello Stato, nel caso di specie le procure della Repubblica, e costituire pertanto una minaccia per la sicurezza nazionale.

(4-06740)

(13 dicembre 2016)

RISPOSTA. - Sulla base della documentazione agli atti, si evidenzia quanto segue.

Nel 2010, la società Area SpA di Vizzola Ticino (Varese) si aggiudicava una gara internazionale (bandita nell'ottobre 2008, con un'ampia partecipazione di concorrenti occidentali) indetta dalle autorità di Damasco per la fornitura di prodotti e tecnologie concernenti la "installazione di un sistema di monitoraggio per la PDN, internet e telefonia di terza generazione nella Repubblica Araba Siriana" per la società Syrian Telecommunications Establishment (Syrian Telecom). Si specifica a riguardo che "il sistema PDN" è un apparato di trasmissione di dati tra punti remoti a larga distanza operato dalle società telefoniche.

Si vuole evidenziare che:

a) la commessa e il cui valore da contratto era pari a 13.446.482 euro, riguardava in massima parte beni che in quel periodo erano di libera esportazione, poiché il legislatore europeo ha sottoposto a controllo governativo i "software di intrusione" (*dual use*) solo a partire dal 31 dicembre 2014 attraverso l'adozione del regolamento delegato (UE) della Commissione del 22 ottobre 2014;

b) peraltro AREA SpA, in data 13 dicembre 2010, richiedeva comunque a questo Ministero un'autorizzazione all'esportazione in base alle norme *dual use* per alcuni beni costituenti una piccola parte (in particolare la parte *hardware*) della commessa pari a 1.079.927 euro (circa l'8 per cento del valore totale);

c) l'istanza era sottoposta (come da procedura prevista dall'art. 11 del decreto legislativo n. 96 del 2003) al parere del Comitato consultivo interministeriale, composto dai rappresentanti del Ministero degli affari esteri, dell'economia, della difesa, dell'interno, dell'istruzione, della salute, dell'A-

genza delle dogane e dello sviluppo economico, il quale, nella seduta svolta il 2 febbraio 2011, esprimeva il proprio parere favorevole.

Successivamente a tale valutazione obbligatoria, il 4 febbraio 2011, il Ministero rilasciava ad Area l'autorizzazione specifica individuale n. PCI/2011/20144, ex art. 3 del Regolamento (CE) n. 428/2009 e art.4 del decreto legislativo n. 96 del 2003;

d) sulla base di detta autorizzazione, Area SpA, in data 8 febbraio 2011, dava seguito alla esportazione in Siria della parte *hardware* della fornitura relativa alla commessa.

Così come stabilito dalla procedura per il rilascio dell'autorizzazione per i beni duali, il 17 maggio 2011 veniva inviata una dichiarazione di presa in carico della merce con cui la stessa Area SpA forniva prova dell'avvenuta consegna al reale utilizzatore finale (Syrian Telecom);

e) successivamente, preso atto della rivolta politica iniziata nella primavera del 2011 e sfociata in Siria in una vera e propria guerra civile tra forze governative e ribelli alla fine del mese di ottobre 2011, il Ministero dello sviluppo economico, anche su attivazione del Ministero degli affari esteri, in data 9 novembre 2011 procedeva alla revoca dell'autorizzazione anzidetta (n. PCI/2011/20144) rilasciata il 4 febbraio 2011, informandone l'impresa;

f) contestualmente, con procedura separata, questo Ministero, in applicazione delle misure previste dall'art. 8, comma 1, del Regolamento (CE) n. 428/2009 (cioè per motivi di sicurezza pubblica e rispetto dei diritti dell'uomo) attivava una procedura di *catch-all* nei confronti della società Area SpA, in modo da poter assoggettare a controllo autorizzatorio anche tutti gli altri beni della fornitura non sottoposti ad autorizzazione, e quindi ancora, di libera esportazione;

g) in tal modo il Governo sottoponeva l'intera commessa di Area SpA sotto il proprio controllo, vista anche la possibile esecuzione continuata della fornitura (ad esempio attraverso l'assistenza e la manutenzione del sistema) successivamente al mero momento esportativo. Ciò ha anticipato le misure restrittive nei confronti della Siria che l'Unione europea ha adottato successivamente col Regolamento (UE) n. 36/2012 del 18 gennaio 2012 e che prevedevano espressamente, tra l'altro, il divieto di esportazione dall'Unione europea in Siria di apparecchiature destinate ad essere usate dal regime siriano per il controllo delle telecomunicazioni;

h) in seguito la società Area SpA proponeva ricorso al TAR avverso la revoca dell'autorizzazione: in esito a tale ricorso il Tribunale ha però negato la richiesta di sospensione; subito dopo Area SpA ha restituito la licenza originale di esportazione ormai revocata dal Ministero;

i) per quanto concerne le iniziative che il Governo ha intrapreso nella materia, è in corso di ultimazione la predisposizione del decreto legislativo di adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni dell'Unione europea e agli accordi internazionali in materia di prodotti e di tecnologie a duplice uso.

Detta disciplina, la cui entrata in vigore è prevista entro l'anno, andrà quindi a dettare una nuova regolamentazione, inerente al controllo delle esportazioni, del trasferimento, dell'intermediazioni e del transito di prodotti a duplice uso, grazie alla quale potranno essere esercitate le opportune azioni a tutela di tutti gli interessi coinvolti.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

SCALFAROTTO

(4 agosto 2017)

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

il 20 giugno 2017, in occasione della giornata mondiale del rifugiato, Amnesty international ha organizzato una manifestazione "flash mob" a piazza della Rotonda, nei pressi del Pantheon a Roma;

all'iniziativa hanno preso parte diverse associazioni, rappresentanze e altre realtà, che nel nostro Paese si occupano del tema delle migrazioni;

al termine della *performance*, è intervenuto il portavoce di Amnesty international Italia, Riccardo Noury, il quale, poco dopo, ha passato la parola, presentandolo, al dottor Gianluca Di Candia, praticante avvocato abilitato iscritto all'ordine degli avvocati di Roma, attivista di "Resistenza meticcias", rete di sportelli legali e scuole di italiano per migranti;

nel suo intervento, il dottor Di Candia ha preso posizione contro i decreti-legge n. 13 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 46 del 2017) e n. 14 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 48 del 2017) del 2017, a firma dei ministri Orlando e Minniti e recentemente convertiti in leggi della Repubblica, criticandone i contenuti e l'applicazione da parte dell'amministrazione capitolina;

subito dopo il suo intervento, Di Candia è stato avvicinato e fermato da due agenti della Polizia di Stato che gli hanno chiesto di mostrare i documenti per farsi identificare, malgrado fosse già stato pubblicamente presentato, anche nella qualità di operatore del diritto;

solo a seguito di reiterate richieste, anche degli altri partecipanti all'evento, gli agenti, nel frattempo raggiunti da altri colleghi, hanno motivato l'azione intrapresa con l'esigenza di conoscere l'identità di chi era intervenuto, adducendo tra le finalità anche la possibilità di una "denuncia", e rinviando, a fronte della richiesta di specificare meglio quale reato fosse configurabile, a un non meglio specificato "vilipendio";

considerato che:

dalle immagini disponibili su *internet*, in particolare sul sito *web* "youmedia.fanpage", emergerebbe con chiarezza che in nessun modo le parole utilizzate da Di Candia possono integrare il reato di vilipendio, né sono individuabili espressioni ingiuriose, tali da configurare un reato;

in un regime democratico, quale quello previsto dalla Costituzione repubblicana, sono ammesse critiche, anche severe, alle istituzioni e alle leggi, senza nulla togliere al dovere di rispettare obblighi e prescrizioni; ne è prova, su tutti, l'articolo 21 della Costituzione, che tutela il diritto di espressione;

nel caso di specie le critiche mosse erano del tutto urbane e rispettose delle istituzioni,

si chiede di sapere:

per quale motivo il dottor Gianluca Di Candia sia stato fermato e identificato dalle forze dell'ordine durante il *flash mob* organizzato da Amnesty international per la giornata mondiale del rifugiato e quale reato si ipotizzava che egli potesse avere commesso;

se gli agenti presenti in piazza abbiano preso autonomamente l'iniziativa o se abbiano adempiuto a un ordine o ad una direttiva superiore;

se nella condotta degli agenti presenti in piazza siano ravvisabili profili individuali di responsabilità.

(4-07723)

(28 giugno 2017)

RISPOSTA. - Nella serata del 20 giugno 2017, in piazza della Rotonda, a Roma, si è svolta una manifestazione patrocinata dall'associazione Amnesty International, per sensibilizzare la cittadinanza in occasione della giornata mondiale del rifugiato.

Al termine dell'iniziativa, una persona, utilizzando l'impianto stereofonico amplificato, ha incitato la folla, pronunciando parole offensive e ingiuriose nei confronti delle istituzioni e, in particolare, della Polizia di Stato.

Nella circostanza, poiché nessuno degli organizzatori era in grado di fornire notizie sulla sua identità, il personale in servizio di ordine pubblico ha provveduto all'identificazione della persona, Gianluca Di Candia, deferendola all'Autorità giudiziaria per i reati di cui agli articoli 290 (vilipendio della Repubblica, delle istituzioni costituzionali e delle forze armate) e 336 (violenza o minaccia a pubblico ufficiale) del codice penale.

Nel frangente, altre 4 persone, che avevano cercato di ostacolare le attività di identificazione degli operatori di Polizia, circondandoli e inveendo nei loro confronti con ingiurie e minacce, sono state deferite all'Autorità giudiziaria per il reato di violenza o minaccia a pubblico ufficiale.

Su un piano più generale, si assicura che la gestione dei servizi di ordine pubblico predisposti dalle Autorità di pubblica sicurezza, in occasione di manifestazioni pubbliche, è costantemente ispirata a criteri di equilibrio e di prudenza, in modo da contemperare i diritti costituzionalmente garantiti di riunione e di libera espressione del pensiero con le esigenze di tutela della sicurezza e della pubblica e privata incolumità.

Eventuali fatti illeciti posti in essere durante tali eventi vengono attentamente monitorati dal personale di Polizia in servizio di ordine pubblico e le persone individuate sono tempestivamente deferite all'Autorità giudiziaria per la valutazione di eventuali profili di rilevanza penale, come avvenuto nel caso di specie.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

PAGLIARI. - *Ai Ministri dello sviluppo economico e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

nel settembre 2010 la Grand harbour regeneration corporation (GHRC), per conto del Governo maltese, ha aggiudicato l'appalto per la realizzazione della sede del Parlamento di Malta, progettato da Renzo Piano;

tale appalto è stato aggiudicato alla "Bovis Land Lease" in qualità di *general contractor*, mentre la gara per la realizzazione delle attività ha visto diversi partecipanti, tra cui la "Bib Jv.", una *joint venture* di aziende, tra le quali vi è l'azienda di Bedonia (Parma), CFF Filiberti Srl, che è stata incaricata della realizzazione delle facciate esterne in pietra del nuovo palazzo del Parlamento (valore dell'appalto: 8,3 milioni di euro) e, nell'ottobre 2010, anche delle facciate interne (valore dell'appalto: 3,1 milioni di euro);

la Cff Filiberti è un'azienda di eccellenza a livello mondiale nell'estrazione e lavorazione di pietra, marmo e granito, che opera prevalentemente con l'estero. Occupa circa 100 addetti (tra dipendenti diretti ed indotto) e rappresenta, ormai, uno dei pochi presidi occupazionali rimasti della montagna parmense, il cui patrimonio imprenditoriale si è fortemente depauperato in questi anni di crisi;

i lavori di realizzazione del Parlamento maltese si sono conclusi a fine dicembre 2014 ed il 5 maggio 2015 si è tenuta, presso il nuovo palazzo, la prima seduta;

l'azienda CCF Filiberti dichiara di vantare ancora un credito di circa 2,5 milioni di euro, oltre a 536.000 euro di ritenute di garanzia, a fronte delle quali il *general contractor* Bovis Land Lease intende riconoscere una somma certa di soli 516.000 euro, oltre ai 536.000 di ritenute di garanzia, quale pagamento "tombale" su tutti i crediti vantati;

l'azienda CFF Filiberti, anche a causa del contenzioso in atto con le istituzioni maltesi, si trova ad affrontare una situazione di difficoltà, che si sta manifestando nell'accumularsi di un arretrato di ormai 3 mensilità nel pagamento dei lavoratori e nell'impossibilità di effettuare alcuni necessari ed urgenti interventi, sotto il profilo della sicurezza sul lavoro, oltre ad evidenziare una situazione di crisi finanziaria e di difficoltà di dialogo con gli istituti bancari, che ne stanno mettendo a serissimo repentaglio la sopravvivenza;

il 21 settembre si è svolto presso la Provincia di Parma il tavolo istituzionale al termine del quale è stata definita la necessità che l'azienda elabori ed illustri uno specifico piano industriale entro la fine del mese di ottobre 2015, ma anche l'opportunità di supportare l'impresa nel contenzioso in atto con le istituzioni di un Paese membro dell'Unione europea,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza del contenzioso in atto tra la CFF Filiberti di Bedonia e le autorità maltesi e se non intendano intervenire con atti di competenza al fine di agevolare i contatti tra le parti e facilitare così il risolversi di una situazione di crisi che coinvolge un'impresa sana, con un importante portafoglio di commesse ed in grado di competere con le migliori eccellenze mondiali, la cui situazione di

crisi sta avendo, com'è inevitabile, un impatto negativo sulla tenuta sociale dell'intero territorio dell'appennino parmense.

(4-04635)

(6 ottobre 2015)

RISPOSTA. - La vicenda commerciale della CFF Filiberti srl, che si era aggiudicata un contratto per la realizzazione delle facciate del nuovo Parlamento maltese, è stata seguita con molta attenzione sin dalle prime fasi da questo Ministero, per il tramite dell'Ambasciata italiana a La Valletta e dal Ministero per lo sviluppo economico.

Occorre precisare che la questione è di natura strettamente commerciale. L'appalto assegnato alla società Filiberti non è stato bandito dal Governo maltese, ma da una società pubblica, la Grand Harbor Regeneration Corporation (GHRC), dipendente dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture maltese.

I contrasti tra la Filiberti e la GHRC sarebbero nati a seguito di ritardi nel completamento dei lavori poi conclusi nel maggio 2015 con l'inaugurazione ufficiale alla presenza delle massime cariche istituzionali maltesi. Il committente ha annunciato sin dall'estate 2014 di aver richiesto il pagamento di multe alle ditte assegnatarie per ritardi subiti.

La società CFF Filiberti srl, nel novembre 2014, rappresentava all'Ambasciata italiana talune difficoltà nel vedersi riconoscere la corresponsione di consistenti costi extra per i lavori di costruzione, sostenuti in ragione di problemi riscontrati nella lavorazione della materia prima.

La Farnesina, per il tramite dell'Ambasciata d'Italia a La Valletta, nonostante la questione fosse di natura commerciale, si è subito attivata mettendo l'impresa italiana in contatto con la società multinazionale che funge da *general contractor* per il progetto del Parlamento maltese, la Bovis Lend Lease, con il Presidente della GHRC. E' stato inoltre interessato della questione l'ufficio del Primo Ministro di Malta.

Per quanto riguarda in particolare i contatti con la GHRC, l'Ambasciata è intervenuta in diverse occasioni, cercando di facilitare una soluzione fra le parti. La GHRC, da parte sua, ha riconosciuto che la lavorazione della pietra ha rappresentato uno degli elementi più problematici dell'intero progetto, che vi sono stati consistenti ritardi nella consegna dell'edificio e che tutte le pendenze sarebbero state regolate con una sanatoria a fine 2013. Per gli importi contrattuali, la GHRC si è trincerata dietro l'impossibilità di modificare quanto certificato contrattualmente dal *general contractor*.

La questione è stata sollevata nel corso dell'incontro tra il Ministro degli esteri maltese George Vella e il sottosegretario di Stato Gozi all'inizio del 2016, durante la sua visita a Malta. Il Ministro Vella si è reso disponibile a favorire un incontro diretto tra i rappresentanti della GHRC e la Filiberti per cercare una composizione conciliativa della vicenda. Analogo impegno è stato assunto dall'Ambasciata maltese a Roma.

Nel marzo 2016 la questione era stata anche dibattuta in occasione della visita a Malta del Ministro degli affari esteri *pro tempore*, Gentiloni.

In seguito a ciò, la Farnesina unitamente al Ministero dello sviluppo economico, era tornata a sensibilizzare l'Ambasciata di Malta a Roma, mentre la nostra Ambasciata a La Valletta tornava a contattare le competenti Autorità maltesi per sollecitare un incontro tra le parti.

Allo stato attuale risulta che, nonostante i ripetuti interventi italiani, l'incontro per una composizione amichevole della vicenda non si è mai tenuto, mentre essa prosegue sul piano legale, con diversi procedimenti aperti presso il Tribunale di Malta. In relazione ad uno di essi, con sentenza della Corte d'Appello di Malta, la Filiberti è stata condannata nel maggio 2017 al pagamento di 30.000 euro alla ditta maltese fornitrice della materia prima.

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

AMENDOLA

(5 settembre 2017)

PERRONE. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per la coesione territoriale e il Mezzogiorno.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

il 19 maggio 2017 il sindaco di Barletta, Pasquale Cascella, avrebbe inviato una lettera, sottoscritta da tutto il Consiglio comunale, indirizzata tra gli altri al sottosegretario di Stato alle infrastrutture e ai trasporti, Umberto Del Basso De Caro, ed ai presidenti dell'8^a Commissione permanente (lavori pubblici e comunicazioni) del Senato e della VIII Commissione permanente ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, in merito all'ipotesi di far passare l'alta velocità nel capoluogo pugliese;

nello specifico, il sindaco Cascella, in tale missiva, ha chiesto alle Autorità preposte di valutare la proposta di inserire la fermata di Barletta nella linea Frecciarossa "Milano - Bari", giacché strategica ai fini della pro-

mozione turistica del territorio, carente delle infrastrutture essenziali per avviare un reale sviluppo delle proprie potenzialità;

in questo senso, le risultanze del documento redatto dall'Agenzia regionale per il turismo Puglia Promozione, "Il turismo in Puglia nei primi mesi del 2016", ha evidenziato un flusso turistico verso il territorio dell'area della provincia Barletta-Andria-Trani superiore alle aspettative, con incrementi riguardanti gli arrivi e le presenze dei visitatori e l'offerta di strutture ricettive, rivolta ad una potenziale utenza di 700.000 cittadini del nord barese e delle aree interne della Basilicata;

il Patto per il Sud, che ha stanziato per la Puglia 2 miliardi e 71 milioni di euro, a cui vanno aggiunti ulteriori 1,4 miliardi di euro da parte del Cipe, solo in minima parte prevede interventi ed opere che riguardano la Provincia di Barletta, Andria, Trani;

effettivamente, tra gli interventi infrastrutturali previsti dal Patto per il settore ferroviario, pari a quasi 850 milioni, risultano tra gli altri, il completamento della bretella ferroviaria sud-est barese, il *terminal* intermodale a Taranto-Nasisi, la piattaforma logistica integrata a Borgo Incoronata a Foggia, l'interconnessione delle reti Bari Nord e RFI a Bari Lamasinata, e l'elettrificazione della metropolitana Martina Franca-Lecce-Gagliano;

in questo contesto, il sindaco di Barletta, già nel 2016, rappresentò alle autorità locali competenti, alle Ferrovie dello Stato ed al Governo l'iniqua situazione, che si era venuta a creare con la decisione di Trenitalia di escludere Barletta dalle fermate intermedie della linea di nuova istituzione servita dai Frecciarossa 9598 Lecce-Milano e 9597 Milano-Lecce, che invece attraversa le città di Brindisi e Bari, dal momento che la stazione di Barletta stessa rappresenta un nodo con la Ferrotramviaria, con la linea Barletta-Spinazzola di Ferrovie Italiane, con il porto, l'aeroporto e l'autostrada;

nel dicembre 2016 è stato, altresì, inaugurato il secondo collegamento Frecciarossa in Puglia con la linea Taranto-Milano che, privilegiando la dorsale ionico-tirrenica, attraversa Roma, da e per Taranto, passando nelle stazioni di Potenza, Salerno e Napoli, escludendo ancora una volta la città di Barletta;

al riguardo, si rappresenta che il presidente della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati, onorevole Michele Pompeo Meta, nell'ambito della discussione di una risoluzione sulla sicurezza ferroviaria, evidenziò come il disastro ferroviario verificatosi il 12 luglio 2016 lungo la linea regionale Bari-Barletta abbia portato alla luce la disparità nella dotazione di tecnologie per la sicurezza tra la rete ferroviaria nazionale, gestita da RFI e le reti ferroviarie regionali, nonché l'esigenza del potenziamento infrastrutturale del Sud;

in particolare, l'amministrazione comunale specifica che in occasione della presentazione, nel settembre del 2016, del Frecciarossa ETR 1000 dedicato a "Pietro Mennea" nella città d'origine del popolare atleta olimpionico, ebbe modo di esporre ai rappresentanti di Trenitalia e della Regione Puglia e del Governo la questione dell'inserimento della fermata di Barletta lungo la linea ferroviaria che collega il nord Italia con il Mezzogiorno senza avere ad oggi alcuno riscontro;

secondo quanto riportato dal sindaco Cascella, sembrerebbe che Ferrovie dello Stato abbiano motivato la scelta di escludere Barletta dalla fase di avvio del servizio dei Frecciarossa, con "l'esigenza di rispettare tempi di percorrenza tali da assicurare una maggiore corrispondenza tra "l'offerta" aziendale e la "domanda" delle maggiori località attraversate;

lo scorso 31 maggio il Presidente della regione Puglia, Michele Emiliano, e l'Assessore regionale ai trasporti, Giovanni Giannini, hanno inviato una lettera all'amministratore delegato di Trenitalia, Barbara Morgante, per chiedere un incontro sulla questione dei collegamenti ferroviari pugliesi e, nello specifico, chiedendo di valutare le opzioni possibili per incrementare i collegamenti tra la città di Foggia e quella di Roma, senza far cenno nella missiva alla situazione inerente al capoluogo della Provincia di Barletta-Andria-Trani,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga, nell'ambito delle sue competenze, di avviare un tavolo di confronto interministeriale, con la partecipazione di tutte le istituzioni locali, nonché dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato, ovvero qualsiasi altra azione opportuna per valutare la fattibilità di un progetto Frecciarossa anche per la città di Barletta, inserendo nelle tratte già attive la fermata di Barletta, come infrastruttura necessaria per lo sviluppo economico e culturale di un'area geografica e culturale molto vitale del Paese, soprattutto per collegare in maniera veloce e frequente la Provincia BAT con la Capitale, snodo importante per raggiungere qualsiasi altra località nazionale e internazionale.

(4-07621)

(1° giugno 2017)

RISPOSTA. - Sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie e dalla società Ferrovie dello Stato, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Occorre premettere che i servizi ferroviari denominati "Frece" sono effettuati in regime di mercato, pertanto, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico;

la programmazione di tali servizi si basa su valutazioni di carattere commerciale, finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

I treni "Frecciarossa", in particolare, sono destinati a servire stazioni sulle quali convergono flussi di traffico rilevanti, con un numero limitato di fermate (sul percorso di oltre 850 chilometri tra Bari e Milano, la coppia di "Frecciarossa" 9806-9809 ne effettua pochissime, delle quali già due in Puglia).

La società Ferrovie dello Stato ha evidenziato che i volumi di traffico di media-lunga percorrenza della stazione di Barletta da/per il Nord (lungo la direttrice adriatica), attualmente registrati, non consentono di prevedere la fermata della coppia di "Frecciarossa" Milano-Bari e viceversa.

Per quanto riguarda il prolungamento su Potenza/Taranto di una coppia di treni "Frecciarossa" Milano-Salerno (e viceversa) si rappresenta che il nuovo servizio, attuato in via sperimentale da dicembre 2016 è stato richiesto dalla Regione Basilicata che sostiene, con risorse proprie, l'onere economico della tratta di prolungamento.

Infine, per quanto concerne i servizi ferroviari di media-lunga percorrenza presso la stazione di Barletta, Trenitalia informa che detta stazione è attualmente collegata con il Centro-Nord da 3 coppie di treni "Frecciargento" (da/per Roma), 9 coppie di "Frecciabianca" (da/per Milano, Venezia e Torino), 6 coppie di Intercity e 3 di Intercity Notte. Comunica, altresì, che effettuano fermata a Barletta anche 6 Intercity/Intercity Notte periodici di fine settimana (da/per Roma e Milano).

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(9 agosto 2017)

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

dalla comunicazione della commissione europea (2014/C 99/03) "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree", si apprende che nel 2012, per la prima volta, le compagnie *low cost*, con quota 44,8 per cento, hanno superato quella di mercato delle compagnie aeree tradizionali, che si attesta al 42,4 per cento; una tendenza che è continuata nel

2013 con il 45,94 per cento per le compagnie *low cost* e il 40,42 per cento per le compagnie aeree tradizionali;

in Europa la crescita di passeggeri che si sono serviti di compagnie *low cost* è stata esponenziale, ad esempio la sola Ryanair ha trasportato nel 2013 ben 23,04 milioni di passeggeri contro i 23,99 milioni di Alitalia;

John Alborante, sales and marketing manager Ryanair per l'Italia, ha infatti annunciato che il vettore irlandese ha come obiettivo per il 2014 il raggiungimento di 26 milioni di passeggeri, con una crescita del 12 per cento;

le basi della compagnia Ryanair in Italia sono: Alghero, Ancona, Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Comiso, Crotone, Cuneo, Genova, Lamezia Terme, Palermo, Parma, Perugia Pescara, Pisa, Roma - Ciampino, Roma - Fiumicino, Torino, Trapani, Treviso, Trieste;

la detta compagnia Ryanair grazie alla sottoscrizione di contratti di *co-marketing* con le società di gestione aeroportuali delle varie basi italiane, ha goduto, e gode e godrà in futuro di contributi pubblici stimati intorno a 100 milioni annui circa;

i contributi giungono attraverso i "fondi sviluppo rotte e *marketing*" stanziati dagli aeroporti italiani per riuscire ad attirare il traffico *low-cost*, con la compartecipazione anche di Regioni, Province e Comuni. Malgrado ciò, detti contratti di *co-marketing* si sono rivelati anti-economici, comportando perdite di bilancio milionarie (vedasi il caso della società di gestione dell'aeroporto di Verona e di quella di Rimini) o ancora costringendo altre basi, come Alghero e Trapani, a sottoscrivere altri contratti milionari pur di non perdere i servizi della Ryanair e mantenere il traffico passeggeri negli aeroporti, soprattutto per una ricaduta promozionale turistica del territorio interessato;

per mantenere l'accordo di *co-marketing* con Ryanair, l'aeroporto di Verona è arrivato sull'orlo del *crac* (con una perdita di 26 milioni su 34 di ricavi) dopo aver garantito a Dublino ben 24 euro a passeggero;

l'aeroporto di Trapani dal 2007 al 2013 ha emesso 20 milioni in 5 anni alla *Airport marketing limited* di Dublino, una controllata Ryanair, per la co-promozione pubblicitaria sul suo sito facendo crescere il numero dei passeggeri dai 533.000 del 2008 a 1,6 milioni del 2012, ma perdendo nello stesso periodo 10 milioni;

per i prossimi 3 anni Ryanair continuerà a fare scalo al "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi, per l'accordo raggiunto lo scorso gennaio 2014 che prevede anche l'intervento economico dei comuni del territorio con la corresponsione, nei 3 anni, di quote da 300.000 a 5.000 euro, per un importo

complessivo di circa 2 milioni di euro, in relazione alla incidenza demografica e alle potenzialità turistiche;

notizie di stampa, pubblicate dai maggiori quotidiani locali e nei siti di informazione in rete, accreditano per la prossima estate 2015 il taglio di 6 rotte da parte della compagnia *low cost* irlandese Ryanair, maggiore, se non unico, operatore presso l'aeroporto di Trapani-Birgi;

considerato che:

la suddetta comunicazione della Commissione europea coinvolge direttamente le procedure e gli accordi del *co-marketing* aeroportuale: la "cooperazione commerciale" tra gestori aeroportuali e vettori (in prevalenza compagnie *low cost*) per l'avviamento e lo sviluppo di rotte destinate a soddisfare e a promuovere la domanda di trasporto aereo nei rispettivi bacini di utenza;

il nuovo contratto economico con la Ryanair è regolato attraverso accordi di *co-marketing*, uno dei quali interamente a carico della società aeroportuale Airgest SpA a valere sul bilancio della società, mentre in un altro accordo sono stati coinvolti anche i 24 comuni della provincia di Trapani;

considerato inoltre che:

in conseguenza della partecipazione italiana alle missioni in Libia, in attuazione della risoluzione n. 1973 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni unite del 17 marzo 2011, l'intera Provincia di Trapani ha dovuto fronteggiare una grave situazione socio-economica. Nel marzo 2011, infatti, sono stati interdetti i voli civili dell'aeroporto di Trapani-Birgi e del tutto improvvisamente è stata quindi disposta la chiusura del predetto scalo;

l'interdizione di tale scalo aereo ha fortemente penalizzato l'attività civile e soprattutto condizionato la stessa ragione economica dell'aeroporto e del territorio che si riconosce in una spiccata destinazione turistica. La provincia di Trapani ha investito sul citato aeroporto ingenti risorse economiche finalizzate proprio ad assicurare nuovi livelli occupazionali;

considerato altresì che:

con l'articolo 4-*bis* del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, sono state previste misure di sostegno e di rilancio dei settori dell'economia locale interessati da limitazioni imposte da attività operative *ex* risoluzione ONU n. 1973;

la legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità per il 2014) al comma 91 stabilisce una prima misura di compensazione dei danni economici subiti dalla società per le limitazioni imposte alle attività aeroportuali dalle opera-

zioni militari conseguenti all'applicazione della risoluzione n. 1973 dell'ONU;

il Ministro in indirizzo ha emanato in data 2 ottobre 2014 le "Linee guida" inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n.145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9,

si chiede di sapere:

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

se intenda adoperarsi con urgenza, in ogni opportuna sede e anche presso la compagnia irlandese Ryanair, per la revisione del piano dei collegamenti con l'aeroporto di Trapani, già in precedenza assicurati, soprattutto in considerazione degli accordi in essere;

se intenda verificare la regolarità dei contratti e/o accordi di *co-marketing* stipulati dalla società aeroportuale Airgest SpA con la Ryanair, in considerazione del piano di collegamenti previsto nei prossimi mesi dalla compagnia aerea;

se non intenda, in ottemperanza all'articolo 4-*bis* del decreto-legge 12 luglio 2011, n. 107, indire con urgenza il tavolo di concertazione per l'individuazione degli interventi che dovevano attuarsi, per il sostegno e il rilancio dell'economia locale nel territorio trapanese, come ristoro della chiusura dell'aeroporto civile "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi a causa delle operazioni militari in Libia, in applicazione della risoluzione n. 1973 dell'ONU.

(4-02900)

(23 ottobre 2014)

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

la gestione totale dell'aeroporto militare aperto al traffico civile di Trapani-Birgi, con decreto interministeriale (Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della difesa) n. 507 del 2012, è stata affidata alla società Airgest SpA, ai sensi dell'art. 7 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 521 del 1997;

la società di gestione dell'aeroporto civile "Vincenzo Florio" di Trapani-Birgi è costituita per il 49 per cento dalla Regione Siciliana, per il 2 per cento dalla Camera di commercio di Trapani e per il rimanente 49 per cento da soci privati;

la Regione è entrata nella compagine sociale di Airgest SpA nel mese di ottobre 2013, in esecuzione della delibera di Giunta n. 321 del 12 settembre 2013 ed in particolare con la delibera di Giunta n. 341 del 9 ottobre 2013. Tale delibera, nell'autorizzare l'acquisto delle azioni già detenute dalla Provincia regionale di Trapani, stabiliva di "limitare il mantenimento della partecipazione azionaria di cui in discorso, ad un periodo di tempo limitato alla valorizzazione ed alla cessione ad altro soggetto della partecipazione azionaria medesima". La Regione possiede il 48,89 per cento ed è dunque il socio di maggioranza relativa;

l'attuale consiglio di amministrazione dell'Airgest SpA, nominato a seguito dell'assemblea degli azionisti del 27 marzo 2012, è così composto: Salvatore Castiglione, Paolo Angius, Fabrizio Bignardelli, Vittorio Fanti e Gino Lo Presti. Il consiglio ha proceduto poi alla nomina del dottor Castiglione per la carica di presidente e dell'avvocato Angius per la carica di vice-presidente;

il mandato triennale del consiglio di amministrazione dell'Airgest SpA, guidato dal presidente Salvatore Castiglione, è scaduto nel giugno 2014, visto l'insediamento del mese di giugno 2012, e dunque, attualmente opera in regime di proroga, a parere degli interroganti nel silenzio generale;

dal settembre 2006, la compagnia *low cost* Ryanair ha operato voli da e per l'aeroporto di Trapani-Birgi, fino ad arrivare ad essere nel maggio del 2009 la prima base Ryanair in Sicilia;

le basi della compagnia Ryanair in Italia sono: Alghero, Ancona, Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Cagliari, Catania, Comiso, Crotone, Cuneo, Genova, Lamezia Terme, Palermo, Parma, Perugia Pescara, Pisa, Roma-Ciampino, Roma-Fiumicino, Torino, Trapani, Treviso, Trieste;

la compagnia Ryanair, grazie alla sottoscrizione di contratti di *co-marketing* con le società di gestione aeroportuali delle varie basi italiane, ha goduto, e gode e godrà in futuro di contributi pubblici stimati intorno a 100 milioni annui circa;

i contributi giungono attraverso i "fondi sviluppo rotte e marketing" stanziati dagli aeroporti italiani per riuscire ad attirare il traffico *low cost*, con la compartecipazione anche di Regioni, Province e Comuni. Malgrado ciò, i contratti di *co-marketing* si sono rivelati anti-economici, comportando perdite di bilancio milionarie, come nel caso della società di gestione dell'aeroporto di Verona e di quella di Rimini, o costringendo altre

basi, come Alghero e Trapani, a sottoscrivere altri contratti milionari, pur di non perdere i servizi della Ryanair e mantenere il traffico passeggeri negli aeroporti, soprattutto nell'ottica di una ricaduta promozionale turistica del territorio interessato;

l'aeroporto di Trapani, nel quinquennio che va dal 2007 al 2013, ha emesso 20 milioni di euro alla Airport Marketing Services Limited (AMS) di Dublino, una controllata Ryanair, per la co-promozione pubblicitaria sul suo sito, facendo così aumentare il numero dei passeggeri dai 533.000 del 2008 a 1,6 milioni del 2012;

tra i Comuni della provincia di Trapani e la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura è stato previsto un accordo, ex art. 16 della legge regionale n. 10 del 1991, finalizzato allo sviluppo turistico del territorio, in particolare mediante l'incremento dei flussi turistici in entrata attraverso l'aeroporto, e diretto a definire i ruoli e gli impegni giuridici dei soggetti pubblici firmatari in ordine ad una azione di *co-marketing* da attuare mediante la stipula di un contratto con la società AMS con sede legale in Irlanda, società esclusivista del *marketing* e della promozione *web* della propria attività di impresa attraverso il sito *internet* di Ryanair, principale vettore aereo che opera rotte aeree con scalo nell'aeroporto di Birgi;

in data 27 marzo 2014 il legale rappresentante della Camera di commercio ha provveduto alla sottoscrizione del contratto di *co-marketing* con AMS, con durata triennale decorrente dalla sottoscrizione, in conformità all'impegno previsto dall'accordo di collaborazione per ciascun ente pubblico di trasferire al rappresentante della coalizione le risorse finanziarie per ciascun anno, secondo il piano di riparto condiviso, che prevede anche l'intervento economico dei comuni del territorio con la corresponsione, nei 3 anni, di quote da 300.000 a 5.000 euro, per un importo complessivo di circa 2 milioni di euro, in relazione all'incidenza demografica e alle potenzialità turistiche;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

il contratto di *co-marketing* oneroso promosso dalla Camera di commercio di Trapani da un lato prevedeva la promozione del territorio trapanese attraverso le riviste distribuite sugli aeromobili e negli aeroporti dove Ryanair fa scalo, e dall'altro prevedeva che sarebbe stato garantito il livello di impegno da parte di Ryanair per quanto attiene alle rotte da e per l'aeroporto, e dunque la presenza di un certo numero minimo annuo di passeggeri all'aeroporto "Vincenzo Florio" di Birgi;

risulta agli interroganti, relativamente all'accordo di *co-marketing*, che per il 2015 siano stati versati complessivamente 263.750 euro sul totale di 2.225.000 euro, mentre per il 2014 sono stati versati 219.000 euro sul totale di 2.225.000 euro;

a causa dei mancati pagamenti di molti comuni aderenti al contratto sottoscritto con l'AMS per i servizi di *co-marketing*, ad oggi, non sono state versate le prime 2 rate, di 4, per il 2015 alla società AMS, pari a 1.112.500 euro. In conseguenza di ciò Ryanair minaccia l'abbandono dell'aeroporto di Birgi;

a seguito di tali inadempienze l'attuale coordinatore dell'accordo di *co-marketing* Ryanair-Birgi e attuale presidente della Camera di commercio di Trapani, viste le palesi difficoltà all'adempimento contrattuale, ha reso le proprie dimissioni, richiamando i sindaci a riunirsi per la nomina del nuovo coordinatore; in assenza della nuova nomina entro 8 giorni dalla sua missiva, avrebbe inviato formale disdetta del contratto sottoscritto con AMS;

con deliberazione della Giunta regionale della Regione n. 337 del 19 novembre 2014, in conformità alla nota prot. n. 5440/Gab. del 13 novembre 2014, è stato deliberato l'aumento del capitale sociale dell'Airgest SpA a pagamento inscindibile e sopra la pari, di 5.811.390,72 euro nominali, con emissione di 6.053.532 nuove azioni al prezzo di emissione di 1.15 euro per azione. Ciò comporta per la Regione un impegno finanziario pari a 3.472.904,55 euro, a tal fine è stato incaricato il ragioniere generale della Regione, ai sensi dell'art. 4 della legge regionale n. 20 del 2003, all'utilizzo dei fondi, *ex art.* 38 dello Statuto, esistenti alla data del 31 ottobre 2014;

con l'articolo 4-*bis* del decreto-legge n. 107 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 130 del 2011, sono state previste misure di sostegno e di rilancio dei settori dell'economia locale interessati da limitazioni imposte da attività operative, *ex* risoluzione ONU n. 1973, come nel caso della chiusura dell'aeroporto di Trapani-Birgi nel 2011;

la legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità per il 2014), al comma 91, stabilisce una prima misura di compensazione dei danni economici subiti dalla società per le limitazioni imposte alle attività aeroportuali dalle operazioni militari conseguenti all'applicazione della risoluzione n. 1973 dell'ONU;

considerato inoltre che, a quanto risulta agli interroganti:

il consiglio di amministrazione della società Airgest SpA è scaduto e la Regione Siciliana, che detiene le quote di maggioranza della società che gestisce lo scalo, non ha provveduto alla convocazione della nuova assemblea dei soci e a procedere alla nomina della nuova *governance*;

il 13 febbraio 2015, il Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dell'economia, del Ministro dell'interno, del Ministro della difesa e di quello delle infrastrutture, ha emesso il decreto che stanziava, in attuazione delle disposizioni di cui all'art. 3, comma 6-*bis*, del decreto-legge n. 2 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 28 del

2014, al libero consorzio comunale di Trapani la cifra di 5 milioni di euro da destinare all'adozione di misure di sostegno al territorio soggetto a danni, a seguito delle limitazioni imposte dalle attività operative militari *ex* risoluzione ONU n. 1973;

il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 13 febbraio è stato registrato dalla Corte dei conti il 12 maggio 2015;

il commissario straordinario del libero consorzio comunale di Trapani, con deliberazione n. 32 del 7 luglio 2015, ha individuato i soggetti beneficiari del predetto decreto nelle seguenti misure percentuali: 70 per cento, corrispondente alla somma di 3.500.000 euro da assegnare all'Airgest SpA e il 30 per cento, corrispondente alla somma di 1.500.000 euro, da ripartire tra i Comuni del territorio provinciale che ne faranno richiesta a mezzo di proposta per la programmazione di iniziative dirette all'incremento del turismo *incoming*, entro il 28 luglio 2015;

non è possibile avere contezza della reale situazione finanziaria dell'aeroporto, dato che, risulta agli interroganti, la stessa Airgest SpA non pubblica nel sito all'interno della sezione "Amministrazione trasparente" i dati dei bilanci, come invece stabilito dal decreto legislativo n. 33 del 2013;

il sito *internet* "Globalist" in data 15 marzo 2015, in un articolo intitolato "Dopo lo scandalo all'aeroporto di Palermo: inchieste in tutta Italia", evidenzia che «l'Enac sta per aprire in tutta Italia una ispezione sui meccanismi di "comarketing" attraverso cui gli aeroporti "convincano Ryanair a atterrare sulle proprie piste. Un tema su cui indaga anche la Guardia di Finanza"»;

nel mese di giugno 2015 è stata siglata un'intesa tra Airgest e la compagnia aerea ungherese Wizz Air Hungary Kft, per collegare Trapani con Paesi dell'est europeo, con un costo di un milione di euro, somma prelevata dai 2 milioni stanziati dalla Regione per i danni economici provocati dalla chiusura dello scalo nel 2011, a seguito delle operazioni militari in Libia;

precedentemente, a garantire il pagamento del contratto con Ryanair era la Provincia di Trapani, azionista di maggioranza di Airgest; in seguito, con delibera di Giunta del 12 settembre 2013, il Governo regionale guidato da Rosario Crocetta ha deliberato l'acquisto, per 1.200.000 euro, delle azioni della Provincia di Trapani;

la Camera di commercio di Trapani, vista la difficoltà nel reperire le somme per ottemperare al rispetto degli accordi presi con Ryanair, aveva assunto l'impegno di invitare tutti i 24 Comuni interessati a contribuire, in quota parte, al pagamento del costo annuale del contratto di *co-marketing* entrando nella compagine sociale di Airgest,

si chiede di sapere:

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

se, per quanto di competenza, non ritenga di dover verificare attraverso l'Ente nazionale aviazione civile (Enac) se la società Airgest SpA ha amministrato e gestito l'aeroporto di Trapani nel rispetto di quanto previsto all'articolo 705 del codice della navigazione (di cui al regio decreto n. 327 del 1942), secondo criteri di trasparenza e organizzando l'attività aeroportuale in modo da garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse e la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato;

se intenda, attraverso l'Enac, verificare quali siano le ragioni per cui non vengano pubblicizzati nel sito di Airgest SpA, all'interno della sezione "Amministrazione trasparente", i dati dei bilanci, la composizione societaria e quant'altro riguardi la gestione dell'aeroporto di Trapani-Birgi, così come stabilito dal decreto legislativo n. 33 del 2013;

se non ritenga opportuno, nell'ambito delle proprie attribuzioni, sollecitare la Regione Siciliana, affinché chieda la convocazione del consiglio di amministrazione e, conseguentemente, il rinnovo del consiglio, nel rispetto dei poteri di vigilanza attribuiti all'Enac;

se intenda verificare, nell'ambito delle proprie competenze, se la società Airgest SpA, società partecipata a maggioranza pubblica, abbia erogato risorse alla società irlandese AMS (del gruppo Ryanair) per i servizi di pubblicità di cui si è detto, senza ricorrere a procedure ad evidenza pubblica;

se intenda adoperarsi con urgenza, in ogni opportuna sede nonché, in particolare, presso la compagnia irlandese Ryanair, per la revisione del piano dei collegamenti con l'aeroporto di Trapani, già in precedenza assicurati, soprattutto in considerazione degli accordi in essere.

(4-04341)

(22 luglio 2015)

SANTANGELO, DONNO, MANGILI, CASTALDI, BERTOROTTA, GIARRUSSO, PUGLIA, CRIMI, MORONESE, MARTON, MORRA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità 2016), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 302 del 30 dicembre 2015, supplemento ordinario n. 70, all'articolo 1, comma 486, prevede: "Al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia, che consenta la ri-

duzione dei disagi derivanti dalla condizione di insularità e assicuri la continuità del diritto alla mobilità anche ai passeggeri non residenti, è attribuita alla Regione siciliana una somma di 20 milioni di euro per l'anno 2016. Le risorse di cui al presente comma sono impiegate in conformità alle vigenti disposizioni europee e nazionali in materia di oneri di servizio pubblico nei collegamenti aerei infracomunitari";

la Sicilia, in quanto isola, soffre di svantaggi ambientali e strutturali che richiedono interventi specifici e un regime particolare rispetto ad altre regioni italiane più centrali;

il tema dei trasporti, e in particolare del trasporto aereo, assume una particolare importanza per quanti, per diverse ragioni, intendano raggiungere le regioni più periferiche d'Europa. La Sicilia e altre regioni d'Europa soffrono di *deficit* strutturali e ambientali che le collocano in una posizione di svantaggio rispetto ad altri territori europei più centrali e connessi;

il primo firmatario della presente interrogazione, in relazione ad alcune vicende legate all'aeroporto militare aperto al traffico civile di Trapani Birgi, ha presentato l'atto 4-04341, pubblicato il 22 luglio 2015; si evidenziava un previsto accordo tra i Comuni della provincia di Trapani e la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, *ex art.* 16 della legge regionale n. 10 del 1991, finalizzato allo sviluppo turistico del territorio, in particolare mediante l'incremento dei flussi turistici in entrata attraverso l'aeroporto, e diretto a definire i ruoli e gli impegni giuridici dei soggetti pubblici firmatari in ordine ad un'azione di *co-marketing* da attuare mediante la stipula di un contratto con la società AMS con sede legale in Irlanda, società esclusivista del *marketing* e della promozione *web* della propria attività di impresa attraverso il sito *internet* di Ryanair, principale vettore aereo che opera rotte aeree con scalo nell'aeroporto di Birgi;

da notizia riportata dal quotidiano *on line* "Tp24" del 18 luglio 2016 dal titolo "Aeroporto di Birgi. I nodi Airgest e Ryanair e le possibili soluzioni che non arrivano" si apprende che "L'Airgest, infatti, affronta una difficilissima situazione economica con i suoi conti ormai in rosso. La società alla guida dell'aeroporto trapanese, dopo aver chiuso con un utile di un milione e mezzo di euro il 2013, ha chiuso gli ultimi due con una netta inversione di tendenza. Nel 2014 le perdite hanno superato i quattro milioni e mezzo, mentre nel 2015 sono state di due milioni. I debiti ammontano a 15 milioni di euro, la conferma è arrivata qualche giorno addietro dallo stesso presidente Franco Giudice, (...) l'Airgest non è più in grado di pagare quanto stabilito dall'accordo di *co-marketing* con Ryanair che scadrà il 31 Marzo 2017. Accordo che deve essere onorato ancora da diversi Comuni che devono versare le proprie quote";

considerato che:

risulta agli interroganti che doveva svolgersi una conferenza dei servizi sulla continuità territoriale, tra la Regione Siciliana, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAC (Ente nazionale dell'aviazione civile) per decidere sui contenuti della nuova gara per il rinnovo degli oneri di servizio pubblico già in vigore, ovvero quelli delle isole minori, e dell'imposizione di nuove tratte sociali da Comiso (Ragusa) e Trapani;

nell'ambito della mobilità e continuità territoriale e agli aiuti di Stato per gli aeroporti siciliani, il 21 giugno 2016, è stato organizzato al Parlamento europeo l'evento intitolato "Departing for future: sfide e opportunità europee per gli aeroporti siciliani";

all'evento erano presenti i responsabili dei 4 aeroporti siciliani e diversi *stakeholder* istituzionali e territoriali; la loro partecipazione ha permesso di avviare un dibattito sull'attuale processo di revisione normativa e di evidenziare le opportunità finanziarie offerte dai vari fondi comunitari e dal fondo europeo di investimenti strategici;

come riportato dalla nota informativa del giugno 2016 a cura dell'Ufficio di Bruxelles della Regione, la Commissione europea ha proposto una modifica del regolamento sugli aiuti di Stato e ha avviato le consultazioni. La nota evidenzia che "Dalla bozza contenente alcune modifiche alla disciplina di settore, prevista dal Regolamento UE n. 651/2014, emerge che la fase iniziale del procedimento mira ad agevolare l'utilizzo di determinate tipologie di finanziamento pubblico destinate a porti ed aeroporti riducendo al minimo la fase di controllo. La proposta prevede la compatibilità con gli aiuti di Stato per gli aeroporti, con un flusso anno di passeggeri inferiore ai 3 milioni, situati entro 100 km o a 60 minuti di percorrenza in auto ad un altro aeroporto";

considerato infine che:

risulta agli interroganti che ad oggi non risulterebbero novità circa lo stanziamento dei fondi previsti dalla legge di stabilità per il 2016, stabiliti nella misura di 20 milioni di euro;

risulta agli interroganti che la cifra di 5 milioni di euro possa essere destinata alle isole di Pantelleria e Lampedusa mentre i restanti dovrebbero essere indirizzati agli aeroporti di Comiso e Trapani per favorirne lo sviluppo attraverso l'istituzione di voli a tariffe scontate per i siciliani,

si chiede di sapere:

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

se risulti quando verranno resi disponibili in favore della Regione Siciliana i fondi stabiliti con la legge di stabilità per il 2016, come riportato all'articolo 1, comma 486;

quali determinazioni siano scaturite dalla conferenza dei servizi sulla continuità territoriale, tra la Regione, il Ministero e l'ENAC, circa i contenuti della nuova gara per il rinnovo degli oneri di servizio pubblico già in vigore, ovvero quelli delle isole minori, e dell'imposizione di nuove tratte sociali per Comiso e Trapani;

di quali informazioni disponga relativamente alla proposta della Commissione europea circa una modifica del regolamento sugli aiuti di Stato;

se abbia attivato tempestivamente la prevista procedura per garantire la prosecuzione delle tratte sociali da Lampedusa e Pantelleria verso gli aeroporti di Trapani, Palermo e Catania che andranno a scadere il 30 giugno 2017;

se non ritenga di dover verificare, nell'ambito delle proprie attribuzioni, attraverso l'ENAC se la società Airgest SpA abbia amministrato e gestito l'aeroporto di Trapani nel rispetto di quanto previsto all'articolo 705 del codice della navigazione, di cui al regio decreto n. 327 del 1942, secondo i dovuti criteri di trasparenza e organizzando l'attività aeroportuale in modo da garantire l'efficiente ed ottimale utilizzo delle risorse e la fornitura di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo.

(4-06156)

(21 luglio 2016)

RISPOSTA.^(*) - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per gli aeroporti ed il trasporto aereo di questo Ministero e dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

In ordine alla gestione e amministrazione dell'aeroporto di Trapani da parte della società Airgest, l'ENAC asserisce che conduce un costante monitoraggio economico finanziario sui gestori aeroportuali, dal quale risulta che gli aeroporti con passeggeri annui fino a tre milioni, tra i quali rientra Trapani, coprono con difficoltà i propri costi di esercizio, a prescindere dalle percentuali di proprietà, sia essa pubblica o privata. Il progressivo venir meno di contributi pubblici rende indubbiamente più gravosa la sopravvivenza

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

delle società di gestione, molte delle quali restano lontane da un accettabile condizione di equilibrio finanziario.

Nel caso rappresentato la società di gestione dello scalo di Trapani, vale a dire la società Airgest, a fine esercizio 2015 si è trovata nella condizione di legge prevista dall'articolo 2446 del codice civile (riduzione del capitale per perdite). Peraltro, la perdita di esercizio del 2015 risulta mitigata nel suo ammontare complessivo a seguito del riconoscimento di un ristoro per i danni economici, subiti negli anni 2011 e 2012, a causa delle operazioni militari decise dalla risoluzione ONU 17 marzo 2011 n. 173.

ENAC informa che la situazione economico-finanziaria della società è costantemente monitorata nell'ambito delle verifiche periodiche tecnico amministrative.

In merito all'organizzazione che la società stessa si è data, ENAC evidenzia che su tale profilo non ha titolo ad intervenire, essendo compito precipuo dell'ente vigilare sulla puntuale osservanza, da parte del gestore, degli obblighi derivanti dalla convenzione di gestione totale sottoscritta, nonché di verificare che restino immutate le condizioni che giustificano il permanere del titolo concessorio. Di conseguenza, l'azione dell'ENAC non può estendersi ad una valutazione di merito sulle modalità organizzative adottate da Airgest SpA, che resta così libera di determinare la propria organizzazione aziendale.

L'ente, attraverso appositi *team*, svolge la sorveglianza ai fini della conformità dei requisiti per il mantenimento del certificato di aeroporto, rilasciato in conformità a prescrizioni normative comunitarie, verificando, tra l'altro, l'organizzazione aziendale ed operativa del gestore, le sue dotazioni tecnologiche, i mezzi, il personale, le procedure di gestione e tutti gli altri elementi atti a garantire l'operatività dell'aeroporto in condizioni di sicurezza.

Per quanto attiene alla trasparenza, ENAC rappresenta che le notizie richieste non si trovano nella sezione "Amministrazione trasparente", bensì in altra sezione dedicata. In tale sezione è possibile individuare la composizione societaria, l'organigramma, ed altre informazioni, ma non i dati di bilancio, la cui pubblicazione sul sito aziendale non è obbligatoria, sebbene gli stessi debbano essere resi pubblici.

Inoltre, l'ente è in grado di controllare ogni manifestazione delle diverse dinamiche societarie attraverso le visure camerali, che riportano in dettaglio i dati, compresi i bilanci d'esercizio.

Per quanto concerne l'ipotesi di sollecitare la Regione Sicilia per una convocazione del consiglio di amministrazione, ENAC evidenzia che non ha in proposito alcuna competenza, dovendosi ricondurre tali scelte alle

determinazioni autonome che lo statuto speciale riconosce unicamente alla Regione Sicilia.

ENAC fa presente anche che monitorando le erogazioni di risorse alla società irlandese Airport marketing services (AMS), del gruppo Ryanair per i servizi di pubblicità, ha analizzato il bilancio del 2015 di Airgest individuando, tra le immobilizzazioni, significative spese per pubblicità pari ad euro 9.082.227.

Dalla nota integrativa al bilancio 2015, si evince espressamente che si tratta di costi (capitalizzati) derivanti, esclusivamente, dal contratto di *marketing* stipulato con la Airport Marketing Service LTD, società esclusiva di Ryanair del *marketing* e della promozione *web* della propria attività d'impresa (attraverso il sito *internet* di Ryanair).

Al riguardo, ENAC informa che la società di gestione dello scalo trapanese Airgest SpA, ha informato ENAC, con propria comunicazione dello scorso 17 maggio, di avere sostenuto, nel corso dell'esercizio 2016, costi di *co-marketing* per complessivi 1.416.004,05 euro.

Inoltre, sempre ENAC informa che ha pubblicato sul sito aziendale l'avvio di una procedura ristretta per l'affidamento di servizi di promozione e comunicazione, per la realizzazione di una campagna di *advertising* finalizzata ad incrementare le presenze turistiche nell'ambito territoriale afferente l'aeroporto civile di Trapani Birgi.

L'appalto è articolato in tre lotti relativi a collegamenti con mercati nazionali già consolidati, collegamenti con mercati internazionali già consolidati e collegamenti con mercati internazionali da sviluppare, per un valore complessivo di 20.280.000 euro. Il contratto prevede una durata di 28 mesi.

Infine, al fine di assicurare la continuità territoriale aerea per le isole di Lampedusa e Pantelleria, per il periodo 1° luglio 2017-30 giugno 2018, è stata esperita la gara europea (GUUE C 442 del 29 novembre 2016) aggiudicata alla società Mistral Air.

Lo scorso 17 maggio si è svolta una nuova Conferenza di servizi con lo scopo di individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per le isole di Lampedusa e Pantelleria successivamente alla data del 30 giugno 2018 e su quelli da e per gli scali di Trapani e Comiso; a breve verrà fissata una nuova e definitiva seduta.

In tale sede è stato stabilito che l'entità delle risorse ammontano a un importo complessivo di circa 74.000.000 euro, di cui 18.300.000 provenienti dai fondi residui dell'articolo 1, comma 486 della legge n. 208 del 2015, 10.965.855 euro derivanti dal residuo delle disponibilità dei fondi

ENAC, 14.700.000 euro circa dai fondi della Regione Siciliana ed 30.000.000 euro da attingersi dalla recente delibera CIPE 54 del 2016.

Per quanto riguarda la possibilità di estendere la continuità territoriale agli scali di Trapani e Comiso, i partecipanti alla predetta Conferenza hanno convenuto sulla necessità di dare precedenza nella conclusione dei lavori alla definizione della tematica del rinnovo del bando per le tratte di Lampedusa e Pantelleria, fermo restando l'impegno al prosieguo della trattazione delle istanze degli aeroporti di Comiso e Trapani in successivi tavoli tecnici.

Da ultimo, per quanto riguarda le rotte aeree da/per la Sicilia non a carattere di continuità territoriale, si ricorda che queste sono soggette al libero mercato e, pertanto, non è possibile incidere sul regime tariffario scelto dal vettore nell'osservanza della normativa del Regolamento europeo n. 1008/2008.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(3 agosto 2017)

STEFANI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

quando una persona scompare capita spesso di imbattersi in caserme in cui parrebbe sia in vigore, come indicato dall'associazione di volontariato "Penelope Italia" *onlus*, una prassi errata, ma, a dire dell'associazione indicata, alquanto radicata, e tra l'altro priva di un fondamento normativo, secondo la quale il familiare che presenta la denuncia di scomparsa di un suo caro viene esortato a tornare dopo 24 o, in alcuni casi, addirittura 48 ore. Questa errata consuetudine ha provocato e continua a provocare un danno enorme, in quanto, come è facilmente intuibile, proprio le prime ore dalla scomparsa risultano indispensabili, non solo ai fini del ritrovamento, ma anche in termini di maggiori possibilità di ritrovare la persona scomparsa ancora in vita;

non a caso moltissimi sono i ritrovamenti di persone ormai cadaveri, anche a pochissima distanza dal luogo della scomparsa, proprio in virtù dell'ingiustificato ritardo nell'inizio delle ricerche;

la legge 14 novembre 2012, n. 203, attualmente in vigore in materia di disposizioni per la ricerca delle persone scomparse, prevede l'immediatezza delle ricerche, a partire dalla presa in carico della denuncia. Ne

conseguenze che più si posticipa questo momento, più si ritarda l'inizio delle ricerche e comunque un'esortazione ad attendere 24 o 48 rappresenta una prassi *contra legem*,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della prassi indicata, secondo la quale il familiare che presenta la denuncia di scomparsa di un suo caro viene esortato a tornare dopo 24 o, in alcuni casi, addirittura 48 ore;

quali interventi urgenti intenda adottare, anche attraverso una circolare o altro atto similare, affinché sia ribadito che vi è un obbligo giuridico da parte delle forze di Polizia di prendere immediatamente in carico la denuncia presentata dal familiare di una persona scomparsa, al fine di assicurare, senza ritardo, il tempestivo inizio delle ricerche.

(4-07028)

(21 febbraio 2017)

RISPOSTA. - Nell'atto di sindacato ispettivo, riprendendo un'indicazione dell'associazione di volontariato "Penelope Italia", si riferisce che, in caso di scomparsa di una persona, sarebbe in vigore "una prassi errata ma alquanto radicata", secondo la quale il familiare che si reca presso un ufficio di polizia per denunciare la scomparsa di un congiunto verrebbe esortato ad attendere 24-48 ore prima di formalizzare la denuncia.

In merito, occorre precisare che tale prassi non trova alcun riscontro nelle disposizioni impartite agli uffici dipendenti dal Dipartimento della pubblica sicurezza e dal Comando generale dell'Arma dei carabinieri, che, al contrario, hanno evidenziato l'importanza di procedere senza ritardi all'acquisizione della denuncia e all'attivazione delle ricerche.

Come indicato dalla legge n. 203 del 2012, l'ufficio di polizia che ha ricevuto la denuncia di scomparsa deve avviare immediatamente le ricerche, dandone contestuale comunicazione al Prefetto territorialmente competente che, oltretutto, interessare tempestivamente il commissario straordinario per le persone scomparse, attiva, all'occorrenza, il piano provinciale di ricerca delle persone scomparse da lui stesso predisposto.

Gli interventi di ricerca vedono coinvolti, a seconda delle singole circostanze, gli enti locali, il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco e il sistema di Protezione civile, le associazioni del volontariato sociale o altri enti, anche privati, attivi nel territorio. Inoltre, sentiti l'Autorità giudiziaria e i

familiari della persona scomparsa, il Prefetto valuta di volta in volta l'eventuale coinvolgimento degli organi d'informazione.

D'altra parte, si evidenzia che le notizie relative alle persone scomparse vengono inserite nella banca dati interforze SDI del Dipartimento della pubblica sicurezza, che contiene anche le segnalazioni di rinvenimento di cadaveri non identificati.

Le informazioni sulle persone scomparse e sui cadaveri non identificati vengono riversate dagli operatori di polizia nella correlata banca dati "Ri.Sc." (attiva presso il Centro elaborazione nazionale di Napoli dal mese di aprile 2010) per il monitoraggio dei soggetti scomparsi, ai fini dell'accertamento del loro reale numero e delle relative ricerche, attraverso il possibile abbinamento di un cadavere non identificato con un soggetto scomparso.

Per quanto concerne le informazioni riguardanti le persone scomparse, viene compilata una scheda *ante mortem* contenente una serie dettagliata dei dati antropologici riferiti allo scomparso; per quanto attiene ai cadaveri non identificati, si compila il modello *post mortem* riportante complessivamente gli stessi dati della scheda *ante mortem*.

I dati a cui si è fatto riferimento sono rilevati dalle Forze di polizia (*ante mortem*) o dai medici legali (*post mortem*).

Si informa poi che sul sito *web* del Ministero dell'interno è possibile accedere al "Registro generale dei cadaveri non identificati", nel quale sono contenute tutte le informazioni più significative riguardanti i segni fisiognomici particolari, le circostanze del rinvenimento dei corpi e i riferimenti relativi alle procure e agli uffici che hanno in trattazione i singoli casi.

Il Vice ministro dell'interno

BUBBICO

(2 agosto 2017)

TREMONTI. - *Ai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale e dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

il 23 marzo 2017 il senatore Micheloni ha presentato l'interrogazione 3-03614 avente ad oggetto il piano di dismissione dei beni immobili italiani all'estero;

a tale interrogazione è stata data risposta, in 3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione), il 17 maggio;

il rappresentante del Governo ha in specie ricordato che la legge di stabilità per il 2016 e la legge di bilancio per il 2017 hanno stabilito quali somme il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale è tenuto a versare al bilancio dello Stato come rinvenienti dalle dismissioni di beni immobili oggetto del piano di dismissione,

si chiede di conoscere:

relativamente al 2016, quale sia l'elenco degli immobili che sono stati effettivamente ceduti, le date in cui sono stati ceduti, le entrate che ne sono derivate;

quali effetti ne siano derivati per il bilancio dello Stato;

quali fondi, e in che misura, siano stati decurtati a norma di legge a causa di eventuali mancati introiti;

quale sia, ad oggi, la situazione sul 2017;

quali politiche i Ministri in indirizzo intendano seguire, nel prossimo futuro, su questo tema.

(4-07897)

(26 luglio 2017)

RISPOSTA. - La legge di stabilità per il 2016 (legge n. 208 del 2015) ha introdotto alcuni obiettivi di risparmio per questo Ministero, in particolare un *target* di 26 milioni di euro tra proventi ottenuti da dismissioni di immobili all'estero non più utili alle finalità istituzionali e maggiori entrate derivanti dall'incremento della tariffa consolare.

Per quanto riguarda le vendite immobiliari, nel 2016 sono stati versati nelle casse dello Stato circa 15,2 milioni di euro (precisamente 15.210.613,55) derivanti dalla dismissione di cinque immobili.

Quattro di questi immobili si trovano in Svizzera. Si tratta dell'ex Agenzia consolare a Bellinzona (per un valore di 1.757.437,07 euro); dell'ex Vice consolato e Casa d'Italia, nonché dell'ex Scuola italiana a Locarno (entrambi gli immobili hanno generato un introito complessivo di 6.403.176,48 euro); dell'ex Consolato a San Gallo (per 2.850.000 milioni di euro). Il quinto edificio si trova in Germania: si tratta dell'ex Consolato generale ad Amburgo per 4.2 milioni di euro).

Tra i proventi da dismissioni immobiliari e le maggiori entrate legate all'incremento della tariffa consolare, nel 2016 questa Amministrazione ha versato all'Erario, in complesso, circa 44 milioni di euro, superando largamente l'obiettivo assegnato, e non ha subito alcuna decurtazione dei propri capitoli.

Per quanto concerne le vendite di immobili già acquisite all'entrata del bilancio dello Stato per il 2017, si tratta di nove proprietà, per un totale di circa 4.536.000 euro. Tali proprietà sono ubicate in Lussemburgo (ex Consolato a Esch-Sur-Alzette), Regno Unito (edificio a Edimburgo), Nicaragua (edificio con terreno a Managua), Madagascar (ex Ambasciata a Antananarivo), Ucraina (terreno a Kiev), Namibia (ex Ambasciata a Windhoek), Belgio (ex Vice Consolato a Mons), Paesi Bassi (edificio a L'Aja) e Francia (ex Consolato a Chambéry). Inoltre, si sono concluse altre due operazioni di dismissione i cui proventi, pari a circa 750.000 euro, non sono ancora stati versati all'Erario (due edifici di proprietà al 75 per cento a Tunisi).

Al di là degli obiettivi fissati negli ultimi anni dal legislatore, il Ministero, dando sostanza al principio costituzionale del buon andamento della pubblica amministrazione, crede fermamente nell'importanza della razionalizzazione e della valorizzazione dei propri cespiti all'estero. Tale politica immobiliare, che include anche accorpamenti logistici, condivisione di servizi e realizzazione di aree comuni laddove possibile, consente alle ambasciate e ai consolati di liberare risorse altrimenti destinate a mantenere e sorvegliare strutture non più utili, contribuendo a ridurre i costi e al tempo stesso a migliorare il decoro e la funzionalità degli uffici. Questo Ministero intende proseguire anche nel corso dei prossimi anni nella direzione intrapresa.

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

AMENDOLA

(5 settembre 2017)
