

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 10 al 17 gennaio 2019)

INDICE

EVANGELISTA ed altri: sulla messa in sicurezza della strada statale 129 tra Nuoro e Macomer (4-00528) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	Pag. 285	<i>viceministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	302
GARAVINI: sull'esecuzione in Turchia dell'accordo con l'Italia sulla previdenza sociale dei lavoratori (4-00289) (risp. MERLO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i> )	289	RICCARDI ed altri: sull'approvazione della variante al piano integrato relativo all'ambito territoriale "Bettola" nel comune di Cinesello Balsamo (Milano) (4-00699) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	304
IWOBI ed altri: sulla liberazione di Asia Bibi (4-00825) (risp. DI STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i> )	291	SACCONE: sulla vicenda di un'azienda italiana operante in Kuwait (4-00967) (risp. MERLO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i> )	307
MARSILIO: sul rispetto degli accordi culturali bilaterali tra Italia e Slovenia in merito agli studenti italiani all'estero (4-00854) (risp. DI STEFANO, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale</i> )	294	SANTILLO, RICCIARDI: sulla taratura degli etilometri (4-00492) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	309
PIARULLI ed altri: sui lavori previsti sulla linea ferroviaria nord barese (4-00567) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	297	SANTILLO ed altri: sull'interruzione del servizio lungo la linea ferroviaria Roma-Napoli, via Formia (4-00479) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	314
QUAGLIARIELLO: sulla rimozione dell'ambasciatore italiano a Madrid per incompatibilità ambientale (4-01011) (risp. DEL RE,		sui problemi per le imprese di autotrasporto che operano nel porto di Napoli (4-00810) (risp. TONINELLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	318



EVANGELISTA, FENU, LICHERI, MARILOTTI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

in Sardegna la strada statale 129 Trasversale sarda, che partendo dalla costa orientale taglia in due la regione e attraversa il suo interno, registra un anomalo numero di incidenti gravissimi, molti dei quali con conseguenze mortali, in particolare lungo il tratto che unisce il capoluogo Nuoro a Macomer;

l'ultimo incidente mortale in ordine di tempo è quello occorso in corrispondenza della curva alla progressiva chilometrica 63+900 in direzione Nuoro-Macomer nel territorio del comune di Orotelli (Nuoro) il 25 dicembre 2017 in cui hanno perso la vita i fratelli Francesco e Matteo Pintor di 23 e 16 anni, dilaniati dal *guardrail* mentre si stavano dirigendo a Pattada per il pranzo natalizio dai nonni insieme a un terzo fratello e un cugino, entrambi sopravvissuti. Questi ultimi nel gennaio 2018 si sono fatti promotori di un comitato denominato "#Sos 129. Adesso basta", il quale ha promosso una petizione che ha raccolto già 10.000 firme e il consenso di diversi sindacati del territorio affinché quel tratto di strada sia messo nella massima sicurezza;

il tratto di strada è teatro di un elevato numero di incidenti gravi o mortali, per perdita di controllo del veicolo sempre secondo le stesse modalità; si ricorda, per citare solo i più recenti, anche quello del 22 febbraio 2017 costato la vita alla ventiquattrenne Gianfranca Deiana;

la criticità del tracciato, ormai inadeguato alle condizioni di traffico intenso, sono legate, oltre alla carenza di manutenzione e pulizia del manto stradale in corrispondenza dei punti di maggiore pericolosità, alla conformazione del *guardrail* (il più delle volte causa prima dell'esito mortale dei sinistri), alla presenza di numerose intersezioni con strade poderali che si affacciano direttamente sulla strada statale nei punti più critici, arrestandovi sporco e detriti che limitano l'aderenza, senza l'interposizione di un'adeguata banchina asfaltata che consenta di riprendere il controllo del veicolo in caso di sbandata, e ancora all'inadeguatezza della segnaletica;

considerato che:

in particolare, il luogo teatro dei sinistri consiste in una curva di raggio ridotto, preceduta da un tratto lungo 6 chilometri con andamento pressoché rettilineo che crea una "condizione di abitudine" e rende del tutto inatteso che alla fine possa trovarsi una curva stretta, per lo più con pendenza sfavorevole poiché in discesa, la cui severità risulta non percepibile;

di contro, la curva precedente presenta un raggio di curvatura molto più ampio: la differenza di velocità di percorrenza rispetto alla curva del sinistro è, quindi, rilevantissima;

considerato inoltre che, a giudizio degli interroganti:

la pericolosità di una transizione così brusca dovrebbe essere assolutamente evitata al fine di impedire il verificarsi di altri eventi luttuosi, di garantire una circolazione stradale sicura e di salvaguardare il bene della vita umana;

lo stato dei luoghi appare del tutto difforme da quanto imposto dall'attuale normativa riguardo all'andamento planimetrico dell'asse, dove la definizione degli elementi del tracciato e la loro combinazione sono connessi soprattutto a esigenze di sicurezza che avrebbero richiesto che il raggio di curvatura della chilometrica 63+900 della strada statale 129 fosse anch'esso pari a 400 metri;

l'ANAS, per limitare la velocità all'approssimarsi della curva, ha apposto una segnaletica inadeguata, sicuramente insufficiente e scarsamente efficace, come del resto dimostrato dal rilievo statistico sui gravissimi incidenti avvenuti, che avrebbe invece dovuto indurre l'ente gestore ad analizzare e affrontare il problema per garantire la sicurezza del traffico;

la ricorrenza dei sinistri occorsi nel percorrere la curva risulta statisticamente del tutto eccezionale, e lungo il tracciato si segnalano anche altri punti particolarmente pericolosi;

la progettazione delle strade e dei suoi elementi costitutivi si riconduce in primo luogo a valutazioni di carattere statistico, a partire da volume e tipologia di traffico: è pertanto imprescindibile considerare i dati statistici relativi ai sinistri e alla loro gravità per stabilire gli interventi necessari e urgenti;

i dati statistici relativi agli incidenti, seppure puntualmente raccolti dalla polizia giudiziaria nel corso degli anni durante l'intervento sui luoghi, risultano non catalogati: non è infatti disponibile un *database* che consenta la catalogazione dei dati e che conseguentemente permetta un'aggiornata analisi di rischio, in modo da individuare le zone di intervento e le priorità per una corretta allocazione delle risorse, nonché per verificare l'efficacia delle misure adottate;

una rilevante criticità del tratto di strada riguarda la conformazione del *guardrail* e quella dei terminali "a manina" collocati nel punto più pericoloso dell'intero tracciato, addirittura sfalsati all'estremità delle due lame doppia onda; per evitare che i terminali possano penetrare nell'abitacolo sarebbe necessario e ampiamente giustificato l'utilizzo di un terminale con attenuatore d'urto, previsto dall'art. 6 del decreto 21 giugno 2004 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oppure l'installazione di una barriera di forma curva;

dal punto di vista della segnaletica verticale, non vi è alcuna segnalazione che distingua la criticità del luogo del sinistro rispetto al tratto che precede. Anche negli altri punti del tracciato dove si è verificata un'elevata incidentalità non sono state adottate adeguate misure atte ad incentivare efficacemente l'attenzione e a far percepire correttamente la gravità del pericolo,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti, vista l'inderogabile urgenza di garantire una circolazione che rispetti i parametri di sicurezza, il Ministro in indirizzo intenda adottare;

quali iniziative di competenza intenda intraprendere affinché sia disposta l'adozione di interventi di immediata realizzazione, ed in particolare la messa in sicurezza dell'intersezione con le strade poderali nei punti di maggiore pericolosità, anche con l'eventuale realizzazione di una banchina asfaltata di adeguata larghezza, la verifica della correttezza e congruenza della segnaletica installata, la verifica del piano di manutenzione e della sua corretta messa in opera, nonché, nei punti di maggiore criticità del tracciato, non solo della strada statale 129, siano prese le misure più opportune per la segnalazione della particolare gravità del pericolo;

se intenda assumere le opportune iniziative per l'istituzione all'interno della banca dati dei sinistri, di cui all'art. 135 del codice delle assicurazioni private (di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005), di un *database* nazionale per la catalogazione dei sinistri che abbiano richiesto l'intervento della polizia giudiziaria, in modo da consentire l'individuazione dei tratti stradali di maggiore pericolosità, mantenere l'informazione costantemente aggiornata, stabilire le priorità di intervento e valutarne l'efficacia.

(4-00528)

(11 settembre 2018)

RISPOSTA. - La strada statale 129 "Trasversale sarda" è una strada a carreggiata unica a due corsie per ogni senso di marcia, che attraversa la Sardegna da est a ovest, da Orosei a Macomer, in provincia di Nuoro, dove si innesta sulla strada statale 131; ha una lunghezza complessiva di circa 92 chilometri e, per la sua scorrevolezza, anche grazie ad alcune varianti che in diversi tratti evitano l'attraversamento dei centri abitati, si presta ad essere percorsa velocemente.

A causa dell'elevata incidentalità del tratto, soprattutto tra Nuoro e Macomer tra i chilometri 55 e 92, il compartimento ANAS di Cagliari ha effettuato già nel 2012 un riordino della segnaletica riguardante i limiti di velocità e ha emesso un'apposita ordinanza di riduzione dei limiti a 50 e a 70 chilometri orari in diversi tratti.

A seguito del grave incidente del 25 dicembre 2017, che ha colpito in maniera particolare la popolazione, la Regione si è fatta parte attiva convocando ANAS e i sindaci interessati per individuare eventuali iniziative finalizzate ad aumentare il livello di sicurezza dell'arteria stradale.

Nel giugno 2018 ANAS ha definito alcuni possibili interventi da eseguire nel tratto maggiormente interessato dagli incidenti, dandone specifica comunicazione alla Regione Sardegna. Di questi, alcuni interventi sono stati immediatamente eseguiti. Si tratta dell'integrazione della segnaletica stradale al chilometro 64, realizzata con due cartelli luminosi indicanti la doppia curva, dove peraltro vi era già abbondanza di segnalazioni, quali delineatori modulari di curva, bande rumorose, limiti di velocità e divieti di sorpasso.

Quanto al progetto per la realizzazione della rotatoria di accesso all'abitato di Bortigali, di cui si era fatto carico il Comune, è stato consegnato il 29 ottobre 2018 alla società ANAS e al momento è in corso di approvazione. ANAS informa che prevede di concludere la procedura entro la fine dell'anno 2018, con l'avvio del cantiere nel mese di gennaio 2019, in quanto l'impresa esecutrice è già stata selezionata poiché aggiudicataria di un accordo quadro per interventi di manutenzione lungo la rete stradale della Sardegna gestita da ANAS.

Inoltre, tra gli interventi eseguibili nel medio periodo, economicamente meno onerosi, rientrano: alcune nuove rotatorie, una rettifica plano-altimetrica nella tratta dal chilometro 63+700 al chilometro 64+700 e alcune modifiche agli innesti in ingresso all'abitato di Birori. La medesima ANAS comunica che per questi interventi ha già individuato la società con la quale a breve stipulerà il contratto per la progettazione delle opere, attività che partirà nel mese di gennaio.

Altri interventi, invece, più consistenti e impegnativi anche dal punto di vista finanziario, includono il possibile adeguamento in sede della

statale 129 alla categoria C1, con inserimento anche di alcuni tratti in variante all'attuale tracciato e la modifica di altre intersezioni.

In merito alla banca dati dei sinistri, di cui all'articolo 135 del codice delle assicurazioni private (decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209), il Ministero dello sviluppo economico ha comunicato che la banca dati dei sinistri ha lo scopo di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti nel settore delle assicurazioni obbligatorie per i veicoli a motore. Tale finalità ne circoscrive gli ambiti di utilizzabilità e condiziona la tipologia di dati e informazioni che la banca dati stessa raccoglie e elabora. Tra i dati che attualmente raccoglie, figura l'informazione circa l'eventuale intervento, come il luogo di accadimento, l'autorità intervenuta (Polizia locale, Polizia stradale, Carabinieri), ma non anche l'eventuale intervento della polizia giudiziaria nell'ambito delle successive e eventuali indagini disposte dalla pubblica autorità.

Tuttavia, alla luce delle rappresentate esigenze di garanzia e messa in sicurezza delle sedi stradali, in particolare nei punti di maggior pericolosità, il Ministero dello sviluppo economico ha manifestato la piena disponibilità ad approfondire, unitamente a questo Ministero, la fattibilità degli ulteriori utilizzi dei dati acquisiti alla banca dati dei sinistri.

Per completezza d'informazione il Ministero dello sviluppo economico ha segnalato che l'ISTAT elabora periodicamente i dati sugli incidenti e sulla pericolosità delle strade, dati reperibili sul sito dello stesso istituto.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)

---

GARAVINI. - *Ai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali e della salute.* - Premesso che:

con la legge 11 marzo 2015, n. 35, è stato ratificato l'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Turchia in materia di previdenza sociale, che ha sostituito la Convenzione europea di sicurezza sociale ratificata da entrambi gli Stati;

l'accordo si applica ai lavoratori dipendenti, autonomi, dipendenti pubblici e agli iscritti alla "gestione separata", e modifica le disposizioni in materia di legislazione applicabile e distacchi;

in base all'articolo 3, l'accordo si applica, a prescindere dalla loro cittadinanza, alle persone che siano o siano state soggette alla legislazione di una o di entrambe le parti contraenti, nonché ai familiari e superstiti di tali persone;

l'articolo 4 prevede che le persone residenti nel territorio di una delle parti contraenti godano degli stessi diritti e siano soggette ai medesimi obblighi previsti dalla legislazione dello Stato contraente nel cui territorio risiedono, come se fossero cittadini di tale Stato;

nonostante quanto stabilito dall'articolo 4, risulta all'interrogante che ai lavoratori italiani distaccati in Turchia al seguito di imprese italiane e ai loro familiari (che rientrano nel campo di applicazione soggettivo dell'accordo in base all'articolo 7) non viene garantita la parità di trattamento in materia di assistenza sanitaria e che tali lavoratori sono costretti a contrarre assicurazioni private per non rischiare di restare senza le cure necessarie in caso di malattia od infortunio;

risulta inoltre all'interrogante che le competenti autorità turche giustificano tale grave violazione dell'accordo sulla base della mancata stipula tra le parti contraenti dell'accordo amministrativo che normalmente esplica le modalità di attuazione dell'accordo di base,

si chiede di sapere:

quali urgenti iniziative i Ministri in indirizzo, ciascuno secondo le proprie competenze, intendano assumere, a 3 anni dall'entrata in vigore dell'accordo sulla sicurezza sociale tra Italia e Turchia, al fine di garantire la sollecita stipula degli accordi amministrativi necessari ai fini dell'applicazione dell'accordo in tutti i suoi contenuti;

quali misure, nelle more della definizione di tali accordi amministrativi, intendano adottare al fine di garantire ai lavoratori italiani distaccati in Turchia e alle loro famiglie la copertura sanitaria garantita dall'accordo di base.

(4-00289)

(27 giugno 2018)

RISPOSTA. - Il Governo italiano è a conoscenza della condizione in cui versano i connazionali che si trovano in Turchia quali lavoratori distaccati al seguito di imprese italiane, dipendenti pubblici, loro familiari, pensionati o persone che avrebbero maturato i diritti per la richiesta di pensione dall'INPS. In assenza degli accordi amministrativi indispensabili per



dare piena operatività alla convenzione di sicurezza sociale tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Turchia dell'8 maggio 2012, ratificata con legge 11 marzo 2015, n. 35, e entrata in vigore il 1° agosto 2015, essi non vedono infatti garantita la parità di trattamento in materia di assistenza sanitaria, prestazioni di invalidità, vecchiaia e reversibilità.

Il Governo italiano si è attivato per porre rimedio a tale situazione, avviando negoziati con le competenti autorità turche per la definizione di un accordo amministrativo, una versione auspicabilmente definitiva di tale accordo, proposta dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, previa consultazione delle altre amministrazioni coinvolte (Ministero della salute, INPS e INAIL), il 21 maggio 2018. Questo Ministero, in stretto raccordo con l'ambasciata d'Italia ad Ankara, si è adoperato per favorire i contatti tra le controparti e ha più volte sollecitato un incontro per finalizzare l'accordo amministrativo; ciò non è stato tuttavia possibile da maggio ad oggi, anche per le concomitanti scadenze elettorali in Italia e Turchia.

La Farnesina, acquisita la disponibilità del Ministero del lavoro a riprendere il negoziato, ha quindi provveduto ad inoltrare tramite l'ambasciata di Turchia a Roma una nuova proposta di riunione tra fine gennaio e inizio febbraio 2019, e si attende un riscontro da parte turca.

Nei mesi successivi alla ratifica della convenzione bilaterale, l'Italia ha pertanto sottoposto nel 2015 alla controparte turca una bozza di accordo amministrativo sul quale è stato ricevuto un riscontro dopo oltre due anni.

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

MERLO

(11 gennaio 2019)

---

IWOBI, PUCCIARELLI, PILLON. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che:

Asia Bibi, donna pakistana di religione cristiana e madre di quattro figli, è stata denunciata nel 2009 con l'accusa di aver insultato la religione islamica durante una discussione nel Punjab, nell'est del Paese;

la donna, secondo le accuse, avrebbe pronunciato un'espressione blasfema durante un battibecco con altre lavoratrici stagionali, che l'avevano

umiliata per aver bevuto un bicchiere dal pozzo a lei proibito, in quanto "infedele cristiana" e quindi "impura";

per tali fatti, nel 2010 la donna è stata condannata a morte per blasfemia, ma nel 2015 la Corte suprema pakistana ha deciso di fermare l'esecuzione con l'obiettivo di approfondire la vicenda processuale;

nei giorni scorsi la Corte suprema del Pakistan ha infine assolto la donna, ordinandone l'immediata scarcerazione;

la decisione ha innescato numerose proteste e mobilitazioni di massa incoraggiate dal partito politico radicale Tehreek-e-Pakistan Labbaik (Telp), i cui sostenitori sono scesi in strada in diverse zone del Pakistan per protestare contro la decisione della Corte suprema, invocando la morte per il presidente della Corte suprema e per gli altri due giudici che hanno emesso la sentenza, oltre che per la medesima Asia Bibi;

considerato che:

per frenare le violenze di piazza, il Governo del Pakistan ha cercato di raggiungere un accordo con il partito fondamentalista Telp;

il Ministro degli affari religiosi ha annunciato che il Governo non si opporrà al ricorso avverso la sentenza di assoluzione e che sino a quando la Corte suprema non avrà esaminato il ricorso, Asia non potrà lasciare il Paese;

l'avvocato della donna ha lasciato il Pakistan per il timore di perdere la vita;

il marito di Asia ha chiesto asilo a diversi Paesi, tra cui il Regno Unito, il Canada e gli Stati Uniti, ed ora ha esplicitamente chiesto aiuto all'Italia, affinché il Governo aiuti la sua famiglia ad uscire dal Pakistan;

nelle ultimissime ore, gli organi di stampa hanno pubblicato una notizia secondo cui, a detta del suo avvocato, la donna sarebbe stata rilasciata e si troverebbe su un aereo, diretta verso un Paese europeo;

il portavoce del Ministro degli esteri pakistano ha tuttavia precisato che Asia "si trova in un luogo sicuro e che è ancora in Pakistan", smentendo quindi la notizia di una partenza della donna per l'estero,

si chiede di sapere quali azioni il Governo italiano abbia intrapreso o abbia intenzione di intraprendere al fine di tutelare la vita di Asia Bibi e dei suoi familiari e per consentire loro di abbandonare il Pakistan.

(4-00825)

(8 novembre 2018)

RISPOSTA. - Il Governo è estremamente sensibile alle istanze espresse da numerosi settori della società civile italiana e condivide pienamente le preoccupazioni manifestate dal Parlamento sulla vicenda della signora Asia Bibi e della sua famiglia.

Asia Bibi, cittadina pakistana di fede cristiana, è stata arrestata nel giugno 2009 nella provincia del Punjab su denuncia di alcune sue compagne di lavoro, per asserite espressioni blasfeme nei confronti del credo islamico. Nel novembre 2010, Asia Bibi è stata condannata alla pena capitale con l'accusa di blasfemia. La sentenza di condanna è stata confermata in appello dall'Alta corte di Lahore nell'ottobre 2014. Nel luglio 2015, però, la Corte suprema pakistana ha cassato entrambe le sentenze, ritenendole viziate. La decisione ha così sospeso l'esecuzione della pena capitale e ha comportato la ripetizione del processo. Tale nuova fase del procedimento è andata avanti con una certa lentezza, anche per i timori relativi alle possibili reazioni di ambienti estremisti.

Il 31 ottobre la Corte suprema del Pakistan ha finalmente assolto Asia Bibi dopo lunghi anni di detenzione, in una vicenda trascinatasi per quasi 10 anni. Si tratta di una vittoria significativa, anche se tardiva, per la giustizia in Pakistan, dove vive una minoranza cristiana di oltre 2 milioni di persone.

L'Italia in questi anni ha seguito costantemente il caso della signora Asia Bibi, interagendo con la famiglia e con coloro che le sono stati vicini. Naturalmente, ora, la principale preoccupazione è di assicurare un futuro alla signora Asia Bibi, alla sua famiglia e a quanti si trovano in pericolo per averla assistita durante le varie fasi processuali.

A tale scopo il Ministero sta seguendo con il massimo impegno e la massima attenzione la situazione, come ha dichiarato anche il Ministro. Nello specifico, sta mantenendo un costante coordinamento *in loco* con tutti gli Stati interessati e le realtà coinvolte, per facilitare una soluzione che garantisca la sua sicurezza e un avvenire che si auspica sereno.

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

DI STEFANO

(10 gennaio 2019)

---

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

l'interrogante ha presentato l'atto di sindacato ispettivo 4-00483 del 7 agosto 2018 relativo all'accordo culturale bilaterale fra Italia e Slovenia dell'8 marzo 2000 circa la disparità di trattamento dei cittadini italiani da parte slovena in sede d'erogazione di borse di studio e ricerca per un importo di soli 296 euro al mese;

nella risposta del sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale Di Stefano del 17 ottobre si comunica che il ridotto importo della borsa avrebbe compensazione con alcuni *benefit* particolarmente circa la gratuità dell'alloggio (per un valore di 200 euro al mese) ed i buoni pasto (per un importo di 50 euro al mese) che sarebbero assicurati ai borsisti italiani;

sulla scorta dei dati in possesso dell'interrogante, tali informazioni, presumibilmente acquisite per il tramite della rappresentanza diplomatica slovena in Italia, appaiono trascurare l'effettiva disparità di trattamento da parte slovena in danno dei borsisti italiani rispetto al trattamento riservato ai borsisti sloveni in Italia;

infatti, sulla base dei recenti dati statistici sloveni è comprovato che neppure conteggiando la gratuità dell'alloggio e dei buoni pasto si può raggiungere l'indice di povertà sloveno che ad oggi risulta fissato dall'Istituto sloveno di statistica (STAT) a 7,628 euro per 12 mesi cioè 635,67 euro mensili, mentre il Ministero degli affari sociali sloveno (MDDSZ) lo indica nella cifra di 617 euro al mese, rispetto ai 296 euro al mese fissati per la borsa ai cittadini italiani; di ciò vi è evidenza nei siti istituzionali dei due enti citati;

peraltro, da indagini condotte *on line* risulta che il riferimento ai "benefit" di cui godrebbero i borsisti italiani è a giudizio dell'interrogante del tutto risibile e dissimulatorio della disparità di trattamento: anzitutto l'indicato importo di 200 euro quale conteggiato per la gratuità dell'alloggio appare del tutto eccessivo come da rinvio alla tabella degli importi delle stanze presso lo studentato di Lubiana (Studentki Dom Ljubljana), dove sono in realtà indicati due ben diversi prezzi delle stanze: il primo è una sorta di prezzo di mercato applicato a studenti stranieri, il secondo una sorta di prezzo sovvenzionato sulla base di bando fondato su condizioni economiche;

visto che:

in alcun modo si dice se ai borsisti sia assicurata una stanza singola, se pure si considera una stanza singola si può vedere che i prezzi di mercato solo in alcuni casi raggiungono i circa 200 euro, diversamente per i prezzi sovvenzionati ci si ferma attorno ai 90-100 euro;

ancora, circa i buoni pasto indicati per un importo di 50 euro al mese, occorre precisare che il sistema sloveno dei buoni pasto per gli studenti non funziona come i consueti buoni pasto comunemente intesi a favore dei dipendenti di enti pubblici o privati che consentono di acquistare pasti in locali convenzionati: al contrario, gli stessi studenti sloveni comprano dei buoni pasto che consentono "solo" di avere uno sconto in mense e locali convenzionati: quindi si tratta di una sorta di *marketing* con un pagamento a monte dei buoni stessi a giudizio dell'interrogante peraltro retaggio nel periodo socialista jugoslavo;

ancora, e particolarmente, nulla la risposta dice in ordine alla necessità di rivedere l'accordo culturale sul principio di reciprocità, evidente *vulnus* dell'accordo siglato dal Governo D'Alema nel marzo 2000 con il Ministro *pro tempore* Lamberto Dini: da ciò la necessità che il Ministro in indirizzo si adoperi per rivedere tale accordo affinché sia fondato sulla più stretta reciprocità di condizione di trattamento economico dei borsisti nonché per l'effetto un incremento dell'importo della borsa attualmente fissato all'esiguo importo di 296 euro, visto anche il corrispondente importo di 900 euro erogato ai cittadini stranieri, tra cui anche gli sloveni, non potendo ritenere un tale iato di costo derivato dalla differenza della situazione di vita tra Italia e Slovenia;

alla luce della risposta fornita emergono ulteriori pacifici elementi che appaiono ledere il principio di reciprocità che connota tale accordo culturale bilaterale italo-sloveno a svantaggio della posizione dei cittadini italiani ed in ultima analisi in violazione del contenuto stesso dell'accordo diplomatico sottoscritto e ratificato,

si chiede di sapere:

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

se intenda assumere ogni iniziativa di competenza al fine d'intraprendere la revisione dell'accordo culturale ad oggi vigente con la Repubblica di Slovenia affinché sia fondato sul rispetto del più stretto principio di reciprocità e parità di trattamento tra studenti e ricercatori italiani e sloveni al fine delle reciproche provvidenze erogate dai due Stati, onde superare l'attuale sistema che di fatto configura una pacifica disparità di trattamento in danno dei cittadini italiani da parte slovena a fronte di un risibile importo della borsa e di addotti connessi "*benefit*" per l'alloggio ed i pasti che, in realtà, risultano del tutto inconsistenti, erogando ai borsisti un importo finanziario inferiore all'indice di povertà sloveno.

(4-00854)

(15 novembre 2018)

RISPOSTA. - Questo Ministero eroga borse di studio in favore di studenti interessati a studiare nel nostro Paese. All'interno del bando annuale si riportano i requisiti necessari per parteciparvi, i limiti di età e l'importo erogato. Questi ultimi sono analoghi per tutti i candidati, indipendentemente dalla loro nazionalità.

Per l'anno accademico 2018/2019 sono state offerte in totale oltre 6.000 mensilità di 900 euro ciascuna, a favore di studenti provenienti da più di 100 Paesi.

Nello specifico, per la Slovenia, sono state altresì offerte 27 mensilità, attualmente in corso di assegnazione.

La parte slovena, per l'anno accademico 2018/2019, ha offerto agli studenti stranieri borse di studio di 296 euro ciascuna. Di queste, 20 mensilità sono state destinate a studenti di nazionalità italiana. Gli studenti vincitori avranno inoltre diritto ad un alloggio gratuito all'interno degli studentati delle università e buoni pasto. Secondo ulteriori indagini da parte dell'ambasciata d'Italia a Lubiana, l'effettivo importo fornito mensilmente dalla controparte slovena ammonterebbe a circa 550 euro, così ripartiti: 296 euro di borsa di studio, 200 euro per l'alloggio garantito, 50 euro di buoni pasto.

L'accordo di collaborazione nei settori della cultura e dell'istruzione tra il Governo italiano ed il Governo della Repubblica di Slovenia è stato firmato l'8 marzo 2000 e risulta in vigore tra le parti, a seguito di scambio di strumenti di ratifica, dal 29 aprile 2018. All'articolo 4 ("Le Parti contraenti offriranno borse di studio a studenti e laureati dell'altra Parte contraente per studi e ricerche a livello universitario e postuniversitario"), concede auto-

nomia decisionale e gestionale alle parti, non prevedendo un regime di reciprocità e parità di trattamento. Questo vale sia per l'importo erogato a favore degli studenti stranieri beneficiari, sia per i limiti di età previsti dai rispettivi bandi nazionali.

A parere di questo Ministero, non si ravvisano attualmente le condizioni per riaprire un accordo in vigore da pochi mesi.

Giova rammentare che questo Ministero eroga borse di studio con un importo di 900 euro mensili per tutti gli studenti vincitori, a prescindere dal Paese di provenienza.

L'ambasciata d'Italia a Lubiana, infine, si è detta disponibile a continuare l'opera di sensibilizzazione della controparte slovena sul tema, al fine di incrementare le risorse destinate alle borse di studio da assegnare agli studenti italiani.

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

DI STEFANO

(10 gennaio 2019)

---

PIARULLI, ANASTASI, COLTORTI, CORRADO, DE FALCO, DI PIAZZA, ENDRIZZI, EVANGELISTA, FEDE, GIARRUSSO, GRANATO, L'ABBATE, LANNUTTI, LANZI, LOMUTI, MATRISCIANO, PELLEGRINI Marco, PISANI Giuseppe, PUGLIA, QUARTO, TRENTACOSTE, VACCARO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

la Ferrotramviaria SpA, operatore ferroviario e gestore di infrastruttura, è titolare di un contratto di servizi stipulato con la Regione Puglia;

la tratta ferroviaria che si estende tra i comuni di Bari e di Barletta serve un territorio di 1.400 chilometri quadrati, con un bacino d'utenza di 700.000 abitanti, collegando il capoluogo di Regione, tra l'altro sede di università;

la linea a doppio binario si sviluppa per 32 chilometri tra le stazioni di Fesca San Girolamo e Ruvo;

il "grande progetto" denominato "Adeguamento ferroviario dell'area metropolitana nord barese", di cui la Ferrotramviaria SpA è soggetto attuatore, prevede, *inter alia*: il raddoppio per 13 chilometri del binario sulla

tratta Corato-Barletta; l'interramento della ferrovia nell'abitato di Andria per 2,9 chilometri; la realizzazione di parcheggi di scambio intermodali dislocati in prossimità di stazioni e fermate ferroviarie che offriranno posti auto; l'eliminazione di 13 passaggi a livello e l'interconnessione con la Rete ferroviaria italiana nelle stazioni di Bari centrale e Barletta;

il grande progetto è stato originariamente finanziato dall'asse V del programma operativo FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale) Puglia 2007-2013 e in seguito dal programma operativo Puglia 2014-2020 (decisione C(2012) 2740 del 27 aprile 2012 della Commissione europea);

considerato che:

dal 26 settembre 2016 la tratta Corato-Ruvo viene operata esclusivamente mediante servizio di autobus sostitutivi (anche con mezzi non di proprietà della società concessionaria), comportando maggiore inquinamento, traffico veicolare sulle strade cittadine e continui disagi per i pendolari (lavoratori, studenti, eccetera);

perdura l'interruzione del servizio ferroviario nella tratta Corato-Ruvo nonostante i vertici di Ferrotramviaria SpA, in più occasioni (come negli incontri con le locali associazioni dei familiari delle vittime della strage ferroviaria e con il circolo di Legambiente "Angelo Vassallo"), avessero assicurato in tempi brevi la riapertura della tratta;

Ferrotramviaria ha ottenuto l'autorizzazione di sicurezza dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza delle ferrovie (ANSF), sotto il cui controllo è transitata la linea regionale Bari-Barletta per effetto del decreto ministeriale 5 agosto 2016, in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

tale autorizzazione (IT2120180003, allegato 1) è valida per le linee Bari-Lamasinata-Bitonto-Barletta, Bari-Lamasinata-aeroporto-bivio S. Spirito, Bari-Lamasinata-quartiere San Paolo;

dal mese di agosto 2018, quotidianamente, diversi treni da e per Bari vengono soppressi e sostituiti con autobus. Contestualmente, ha iniziato a operare il consorzio Bari Nord, con sede legate a Terlizzi (Bari). Come risulta dal registro delle imprese, il consorzio ha iniziato le proprie attività in data 1° marzo 2018 e prevede come attività prevalente la "partecipazione in nome e per conto dei consorziati ad appalti di gara per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico a mezzo autobus, servizi di noleggio con conducente". A tale consorzio viene affidato parte di tale servizio sostitutivo. Il consorzio è anche beneficiario di fondi comunitari (POR Puglia 2014-2020, fondo FESR, asse prioritario III, obiettivo specifico 3e, azione 3.6);

nelle stazioni permangono numerose barriere architettoniche,



si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quali procedimenti siano stati adottati o si intenda adottare in relazione alla riapertura immediata della tratta Corato-Ruvo e alla ripresa del normale servizio di trasporto ferroviario sulla tratta Andria-Ruvo, stando anche il prossimo inizio dell'attività scolastica.

(4-00567)

(19 settembre 2018)

RISPOSTA. - Occorre premettere che le tratte ferroviarie appartengono alla linea ferroviaria regionale Bari-Barletta, la cui gestione è curata dalla società Ferrotramviaria che opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria. Inoltre, si ricorda che le competenze in materia di programmazione ed amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale sono state attribuite alle Regioni, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997 e successive modificazioni e del Titolo V della Costituzione.

Si evidenzia anche che con decreto ministeriale 5 agosto 2016 (emanato in adempimento dell'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 112 del 2015, concernente l'attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012) è avvenuto il passaggio delle competenze in materia di sicurezza sulle ferrovie regionali interconnesse, tra cui rientra anche la tratta ferroviaria in argomento, da questo Ministero all'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Pertanto, rientra nei compiti delle Regioni, e nella fattispecie della Regione Puglia, l'approvazione dei progetti relativi agli interventi programmati dal medesimo ente territoriale mentre sono in capo all'Agenzia compiti di vigilanza sulla sicurezza ferroviaria e sui rispettivi interventi.

In tale quadro, considerato che gli interventi relativi alle tratte Corato-Ruvo e Andria-Ruvo risultano cofinanziati con fondi europei, sono state chieste informazioni all'Agenzia per la coesione territoriale, che ha riferito quanto segue.

Nell'ambito del programma operativo regionale Puglia 2014-2020 è stato individuato l'asse prioritario sistemi di trasporto e infrastrutture di rete, che prevede, tra l'altro, l'azione 7.1 specificatamente dedicata all'attuazione del grande progetto della Ferrotramviaria.

La predetta azione 7.1 (interventi di potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio) persegue il risultato di accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità di persone e merci, il comple-

tamento del grande progetto relativo all'adeguamento dell'area metropolitana nord barese, con un importo finanziato pari a 145.522.693,75 euro. Più in particolare, il grande progetto prevede 19 interventi, sinteticamente riassumibili in 4 opere principali, su tutte il raddoppio della linea tra Corato e Barletta, il suo interrimento nell'abitato di Andria e l'interconnessione con la linea, gestita da Rete ferroviaria italiana, a Barletta, oltre ad una serie di interventi complementari finalizzati al potenziamento e alla riorganizzazione della viabilità o dell'intermodalità multimodale in corrispondenza di pressoché tutte le stazioni, dislocate lungo la linea ferroviaria Bari-Barletta (parcheggi di scambio, parcheggi pertinenziali, soppressione di passaggi a livello).

È opportuno ricordare che con delibera di Giunta regionale n. 1116/2015 è stata approvata la rimodulazione degli interventi del grande progetto, ed è stato stabilito di suddividere lo stesso in due fasi, una da realizzare con i fondi della programmazione comunitaria 2007-2013 e l'altra con i fondi della programmazione 2014-2020. Con delibera di Giunta n. 1773/2016 la Regione ha confermato il finanziamento per il completamento del grande progetto, denominato adeguamento delle ferrovie del nord barese nell'ambito del programma operativo FESR 2014-2020.

Con specifico riferimento alla tratta Corato-Andria, si evidenzia che nella prima fase PO FESR 2007-2013 risulta compresa, tra l'altro, la realizzazione della stazione di Andria sud. I lavori per la realizzazione della stazione sono stati conclusi nel corso del 2017, compresi gli ascensori posti sulle banchine; tuttavia il passaggio a livello posto all'ingresso della stazione verso Bari non è stato ancora chiuso per il mancato completamento dei lavori su via Bisceglie da parte del Comune di Andria. Al riguardo, la Regione precisa che la stazione di Andria sud è compresa nella tratta interrotta al pubblico servizio a seguito del sequestro da parte della Procura di Trani della tratta tra il chilometro 50 e il chilometro 52, a causa dell'incidente del 12 luglio 2016.

Nella seconda fase PO FESR 2014-2020 sono compresi gli interventi che dovranno essere completati entro il 31 dicembre 2022. Allo stato, tra gli interventi approvati dalla Regione si segnala il raddoppio della tratta Corato-Andria sud, mentre tra gli interventi in avanzata fase di progettazione e autorizzazione è incluso quello concernente l'interrimento della linea nell'abitato di Andria.

In particolare, relativamente all'intervento di raddoppio della tratta Corato-Andria sud (opere civili, trazione elettrica e armamento), il contratto per l'esecuzione delle opere è stato sottoscritto il 14 aprile 2017. Trattandosi di appalto integrato, l'appaltatore ha proceduto alla redazione del progetto esecutivo che, a seguito di verifica ai sensi dell'articolo 26 del decreto legislativo n. 50 del 2016, è stato oggetto di integrazioni. Il progetto esecutivo è stato quindi approvato nel mese di aprile 2018. La Regione ha comunicato che nel frattempo si è provveduto a prendere possesso di tutte le aree di

esproprio già da settembre 2017 e sono state avviate e concluse le bonifiche da ordigni esplosivi. A partire da novembre 2017, sono state avviate anche le attività di indagini archeologiche, completate nel dicembre 2017.

I lavori sono stati avviati ad aprile 2018 per i comuni di Trani e Andria, per i quali è stato preventivamente rilasciato il permesso di costruire, mentre per, il comune di Corato, il permesso di costruire è stato rilasciato a maggio 2018.

La durata dei lavori è prevista in 440 giorni a partire dalla data di consegna definitiva del cantiere e verranno eseguiti in assenza di esercizio ferroviario; peraltro, come detto, a tutt'oggi la tratta tra il chilometro 50 e il chilometro 52 è ancora sotto sequestro da parte della Procura di Trani.

Per quanto concerne l'attrezzaggio della tratta con impianti di segnalamento e sistema controllo marcia treno, è stato redatto e ultimato il progetto definitivo conclusivo. In data 14 maggio 2018 è stata indetta procedura per l'affidamento diretto, ai sensi dell'articolo 31, comma 8, del decreto legislativo n. 50, della verifica preventiva del progetto definitivo inerente ai lavori di realizzazione degli impianti di segnalamento e sicurezza, telecomunicazioni, informazioni al pubblico, diffusione sonora, telesorveglianza, antintrusione e controllo accessi, rilevazione incendi e diagnostica della tratta Corato-Andria sud da parte dell'organismo di valutazione della verifica preliminare del progetto.

Relativamente all'intervento di interrimento della linea nell'abitato di Andria, il progetto definitivo è stato completato; sono in corso le attività di verifica preventiva ai fini della validazione del progetto definitivo e di rilascio delle autorizzazioni da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria propedeutiche all'indizione della gara d'appalto.

In merito poi all'intervento di raddoppio della tratta Ruvo di Puglia-Corato, Ferrotramviaria ha attestato che, al 31 marzo 2017, come da dichiarazione del direttore dei lavori in pari data, i lavori risultano conclusi e che pertanto le opere strettamente ferroviarie, quali opere civili, armamento e trazione elettrica, devono intendersi ultimate. Tuttavia, circa l'apertura all'esercizio, occorre evidenziare che l'entrata in vigore del predetto decreto ministeriale 5 agosto 2016 ha determinato la necessità di adeguare, sotto il profilo tecnico-procedurale, il progetto da porre a base di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione degli impianti di segnalamento e sicurezza a servizio delle opere di raddoppio.

Attualmente sono in corso le procedure per l'ottenimento dell'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi infrastruttura ed energia da parte della citata Agenzia.

L'attivazione degli impianti è fissata entro la fine del 2019 ma si prevede una fase preliminare di attivazione di un servizio a spola entro la fine del 2018.

Ad ogni modo la Regione Puglia, considerate le innumerevoli manifestazioni di disagio pervenute da parte di tutte le categorie fruitrici del servizio ferroviario, lo scorso 4 ottobre 2018 ha chiesto a Ferrottramviaria una relazione circa lo stato di avanzamento dei lavori, e di fornire un cronoprogramma puntuale circa l'entrata in esercizio.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)

---

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

secondo la risposta all'interrogazione 4-00643 fornita in data 28 novembre 2018 e pubblicata nel fascicolo n. 12, "l'ambasciatore d'Italia a Madrid precisa che si è trattato piuttosto di un evento conviviale, tenutosi sabato 15 settembre 2018, per festeggiare una coppia di noti imprenditori spagnoli, in vista del matrimonio che gli interessati intendono prossimamente contrarre sulla base della legge spagnola (che dal 2005 ha come noto esteso alle persone dello stesso sesso la possibilità di contrarre matrimonio). In tale occasione, pertanto, nei locali della residenza non è stato celebrato, né l'ambasciatore aveva l'intenzione di celebrare, alcun matrimonio o unione civile" e che "Nel caso di specie si è dunque trattato di un ricevimento conviviale, senza alcun profilo o valore di natura legale, e che pertanto non appare aver configurato alcuna violazione della normativa italiana";

si fa presente che vi sono numerose prove video, facilmente reperibili *on line*, tra le quali il video della giornata pubblicato proprio dalla coppia di imprenditori spagnoli intitolato "Boda Juan y Nano", cioè nozze Juan e Nano, in cui si vedono scene riconducibili, con pochi margini di dubbio, allo scambio di promesse e di anelli;

considerato inoltre che:

la stampa spagnola ha diffusamente riportato l'evento proprio parlando di matrimonio, in particolare il quotidiano *on line* "El Español" pubblica una galleria fotografica intitolata "los invitados a la boda" (gli invitati alle nozze), il portale di *gossip* "Informalia" parla di "la boda gay del año" (il matrimonio omosessuale dell'anno), il quotidiano *on line* "Voz Libera"

intitola "Además de embajador de Italia, ha celebrado la gran boda gay del año" (Davanti all'ambasciatore d'Italia si sono celebrate le gran nozze gay dell'anno),

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario un supplemento di indagine rispetto a quanto sopra descritto;

se la presunta simulazione di un matrimonio sia compatibile con le funzioni proprie di una sede diplomatica della Repubblica italiana;

se dunque non ritenga che la sede diplomatica italiana venga utilizzata a fini quanto meno impropri;

se, alla luce della documentazione citata e ancor più a seguito delle rassicurazioni fornite dall'ambasciatore, non scorga in tale comportamento un motivo di incompatibilità ambientale.

(4-01011)

(12 dicembre 2018)

RISPOSTA. - Riscontrando l'ulteriore richiesta di informazioni sull'evento tenutosi il 15 settembre 2018 nella residenza, l'ambasciatore Sannino ha ribadito come questo non possa essere considerato la celebrazione di un matrimonio. Al termine "boda" (matrimonio), utilizzato dalla stampa spagnola di *gossip* citata nell'interrogazione, non va attribuito, sempre secondo l'ambasciatore, un carattere giuridico, visto che in quell'occasione non si è prodotto alcun atto con conseguenze giuridiche.

L'ambasciatore Sannino ha precisato che nel corso dell'evento (cui hanno partecipato esponenti di rilievo del mondo politico, imprenditoriale e artistico di Madrid) amici e parenti hanno offerto testimonianze sulla coppia di noti imprenditori spagnoli, che si sono impegnati a contrarre matrimonio non appena pronta la documentazione necessaria.

L'ambasciatore Sannino ha infine ricordato come nella residenza si tengano con molta frequenza feste e ricevimenti per promuovere l'immagine e i prodotti italiani nonché per raggiungere i diversi segmenti della società spagnola al fine di consolidare i legami tra Italia e Spagna.

Alla luce di quanto riferito dall'ambasciatore non sembra pertanto che nel caso in questione l'utilizzo della sede diplomatica, senza alcun costo

per l'erario, sia avvenuto per fini impropri né in tale comportamento si rilevano, al momento, motivi di incompatibilità ambientale.

*Il Vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

DEL RE

(17 gennaio 2019)

---

RICCARDI, CORBETTA, CORRADO, TRENTACOSTE, PARAGONE, EVANGELISTA, VANIN, PIARULLI, D'ANGELO, DRAGO.  
- *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

la variante al vigente piano integrato di intervento inerente all'ambito territoriale denominato "Bettola", compreso tra la tangenziale nord A52, la strada statale 36, l'autostrada A4 e la strada provinciale 58 via Valtellina, sita nel comune di Cinisello Balsamo (Milano), è stata definitivamente approvata con delibera di Giunta comunale n. 216 del 28 settembre 2017;

l'intervento oggetto della variante prevede nuove superfici e un aumento esponenziale delle cubature a destinazione commerciale e terziario, la realizzazione all'interno del comparto del capolinea della metropolitana M1, prolungamento dell'attuale capolinea presso Sesto San Giovanni, nonché la previsione di un ulteriore prolungamento della linea M5, da ubicare lateralmente al centro commerciale. Quanto illustrato comporterebbe un considerevole aumento del flusso di traffico veicolare nel quadrante, già caratterizzato da un transito giornaliero di oltre 300.000 veicoli, e conseguenti ripercussioni anche sulla viabilità nazionale in prossimità dello svincolo di Sesto S. Giovanni-Cinisello Balsamo;

le criticità indotte dalla realizzazione dell'intervento, ripetutamente segnalate dalla cittadinanza nelle fasi procedurali di approvazione della variante, sono state, da ultimo, confermate da Autostrade per l'Italia SpA con nota ASPI/RM/2017/0013980/EU del 18 luglio 2017. In riferimento al potenziamento della quarta corsia dinamica della A4 Torino-Trieste, nella nota si afferma che «a seguito degli approfondimenti trasportistici dello svincolo autostradale di Sesto S. Giovanni, oggetto peraltro di specifica riunione presso la Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, è emerso che la configurazione prevista nel PII pubblicato, potrebbe essere causa della crisi del sistema viabilistico dello svincolo autostradale e dell'area urbana circostante, con particolare gravità a riguardo dell'innesto sulla SS36 in direzione Lecco»;

la configurazione del sistema viabilistico recepito nella variante approvata, formata dall'autostrada A4 Torino-Trieste, dalla tangenziale nord A52, dalla strada statale 36 e dalla strada provinciale 58 rappresenta, pertanto, un aggravio per la viabilità nazionale in ragione dei flussi traffico coinvolti;

considerato che, a quanto risulta agli interroganti:

le inevitabili ripercussioni sul traffico determinate dal centro commerciale "Auchan" di Cinisello Balsamo sono destinate a peggiorare, una volta conclusi i lavori previsti per l'implementazione della cubatura del centro;

tali problematiche al momento risultano prive di qualsivoglia piano volto a superarne le criticità. Ed invero, in fase di progetto non è stato predisposto alcuno studio finalizzato ad ovviare al collasso del sistema viabilistico dell'area di Bettola, dell'autostrada A4, della tangenziale nord A52 e della strada statale 36, configurando la paradossale condizione per la quale non sono più le opere ad adattarsi al contesto territoriale, bensì il territorio costretto ad adattarsi a progetti poco virtuosi;

considerato inoltre che:

stando alle statistiche, tra Milano e Brianza si muovo ogni giorno circa 940.000 persone, l'84 per cento delle quali predilige lo spostamento in auto. L'area di Bettola interessa 6.000 passeggeri in media all'ora. «Altre migliaia convergeranno sul centro commerciale più grande d'Europa: M1 e nuovo Auchan trasformeranno Bettola in un attrattore formidabile di persone, determinando uno stravolgimento della mobilità in uno snodo cruciale che vede tra l'altro gli svincoli autostradali della A4 Milano-Venezia e della A52 Tangenziale Nord, nonché l'intersezione con la SS36 Valassina, la statale più trafficata d'Italia dopo la Salerno-Reggio Calabria», secondo quanto dichiarato da "HQ Monza";

le simulazioni realizzate dall'associazione indicano, inoltre, «svincoli di Cinisello ingolfati, fino a 60 minuti di tempo per allontanarsi nelle varie direzioni, una quasi-paralisi della A4 e della A52, con riflessi pesantissimi alle barriere di Cinisello di queste due autostrade, nelle quali dal 7 al 10 per cento degli interessati non riuscirà ad entrare. E code a passo d'uomo sulle vie Borgazzi e viale Lombardia di Monza, con riflessi in tutta la città. Nemmeno i lavori già iniziati per aumentare le corsie sulla A4 potranno risolvere il problema, anche se un po' lo alleggeriranno. E anche volendo, non c'è più spazio fisico per migliorare svincoli e viabilità ordinaria»,

si chiede di sapere:

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

se intenda assumere iniziative di competenza affinché sia scongiurata l'eventuale crisi del sistema viabilistico dello svincolo autostradale e dell'autostrada A4, della tangenziale nord A52 e della strada statale 36.

(4-00699)

(17 ottobre 2018)

RISPOSTA. - In relazione al quesito posto, relativo alle possibili criticità al traffico veicolare del sistema viabilistico costituito dalla tangenziale nord A52, strada statale 36, autostrada A4 e strada provinciale 58 a seguito della realizzazione dell'intervento "Bettola", si comunica quanto segue.

La competente Direzione generale di questo Ministero già da alcuni anni ha chiesto alla società concessionaria del tratto autostradale interessato, Autostrade per l'Italia SpA, di studiare soluzioni alternative per risolvere il problema della congestione dello svincolo di Sesto San Giovanni, caratterizzato da traffico intenso e numerosi vincoli strutturali al contorno. In tale ambito, a valle della presentazione della variante al piano integrato dell'intervento Bettola, sono stati eseguiti approfonditi studi di traffico e microsimulazioni che hanno preso in esame non solo le rampe autostradali ma anche il resto del sistema viabilistico locale. Si è così accertato che le direzioni A4 Torino-strada statale 30 Lecco e A4 Venezia-strada statale 36 Lecco risultano critiche mentre, sulla base degli studi di traffico precedenti, si è potuto constatare che la direzione A4 Venezia-strada statale 36 Lecco ha subito negli ultimi anni un forte incremento di traffico. Le varie ipotesi progettuali hanno evidenziato la necessità di interessare la galleria Gracchi e l'immissione dell'uscita autostradale sulla strada statale 36 dir Lecco.

A seguito delle interlocuzioni con la Regione Lombardia di giugno e di dicembre 2017, si sono tenute presso gli uffici regionali apposite riunioni con tutti gli enti interessati in cui sono stati illustrati i dati di traffico e le evidenziate criticità e le possibili soluzioni.

Ad oggi, su sollecitazione di questo Ministero di individuare una soluzione valida alle criticità evidenziate, Autostrade per l'Italia sta interagendo con i vari soggetti interessati e sta sviluppando un progetto di fattibilità per la rivisitazione dello svincolo di Sesto San Giovanni che migliori i flussi di traffico autostradali e minimizzi gli impatti dell'intervento Bettola.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)



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

un'azienda italiana, la Cooperativa Muratori e Cementisti (CMC) di Ravenna, ha ricevuto l'incarico di realizzare alcune infrastrutture in Kuwait, attraverso un *sub* appalto da un'azienda cinese, che è la società appaltatrice;

tra la CMC e la società cinese sarebbero sorte una serie di controversie commerciali. Di conseguenza la CMC ha rescisso il contratto;

la società cinese, per rappresaglia, ha denunciato alle autorità kuwaitiane la società italiana;

le autorità kuwaitiane starebbero trattenendo due dirigenti della ditta ravennate, uno italiano, l'altro di nazionalità portoghese;

al nostro concittadino non sarebbe permesso di lasciare lo Stato del Kuwait;

il dirigente italiano avrebbe denunciato di aver subito gravi minacce, al punto di essere stato costretto ad assumere una guardia del corpo, dopo aver subito l'incendio dell'ufficio,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di tale vicenda e, in caso affermativo, quali provvedimenti intendano adottare, ciascuno per le proprie competenze, al fine di tutelare il nostro concittadino tenuto in "ostaggio" dalle autorità kuwaitiane;

se sia stato convocato per consultazioni l'ambasciatore del Kuwait in Italia.

(4-00967)

(4 dicembre 2018)

RISPOSTA. - Il 27 novembre 2018 il connazionale Andrea Urciuoli (nato a Milano il 2 novembre 1984) e il cittadino portoghese Ricardo Filipe Guerreiro Pinela, dipendenti della Cooperativa muratori & cementisti

(CMC) di Ravenna società cooperativa in servizio in Kuwait, sono stati oggetto di un provvedimento di fermo presso il commissariato di polizia della città di Al Jahra (a circa 38 chilometri da Kuwait City).

I due dipendenti erano stati convocati dalla polizia per accertamenti legati a una denuncia presentata contro la CMC da due ditte subappaltatrici, la saudita Al Jaid' e la kuwaitiana British Company, per mancati pagamenti e presunto furto di macchinari.

I signori Urciuoli e Pinela sono stati rilasciati a seguito di sottoscrizione di una garanzia da parte di un avvocato kuwaitiano circa la non intenzione, da parte dei suoi assistiti, di lasciare il Paese e sottoposti a restrizioni di viaggio fino a conclusione delle indagini.

Da accertamenti effettuati con la CMC è emerso come la misura cautelare si spieghi nell'ambito delle controversie legali sorte in esito alla decisione della stessa di risolvere il contratto con l'appaltatore principale *in loco*. In esito alla risoluzione del contratto, tutti i lavoratori erano stati rimpatriati, a eccezione del direttore di cantiere Guerreiro Pinela e del responsabile amministrativo Urciuoli, rimasti a garantire la consegna del cantiere e a pagare i salari di ottobre. Risulta che la CMC abbia esposizioni debitorie a favore di vari subappaltatori e fornitori e proprio questa circostanza ha determinato la presentazione di denunce da parte di questi ultimi, con richiesta di attuare una misura cautelare nei confronti degli unici due rappresentanti della CMC rimasti in Kuwait.

L'ambasciata si è immediatamente attivata fin dalla prima notizia del fermo per prestare la necessaria assistenza e verificare le condizioni detentive dei due dipendenti. A seguito di una specifica richiesta delle autorità portoghesi e in base alla vigente normativa europea, l'ambasciata d'Italia ha prestato la medesima assistenza anche in favore del cittadino portoghese signor Guerreiro Pinela. In particolare si è sottolineato che i due non erano legali rappresentanti della CMC e pertanto non potevano essere ritenuti responsabili di quanto addebitato all'impresa. Si è inoltre evidenziata l'illiceità del provvedimento di restrizioni di viaggio, in quanto emesso in mancanza di responsabilità personali a carico dei dipendenti.

L'ambasciata ha più volte sensibilizzato il Ministero degli affari esteri kuwaitiano, che ha assicurato la propria collaborazione in direzione di una soluzione, nel rispetto del corso legale delle indagini. Inoltre, il 5 dicembre, su indicazione del ministro Moavero, il direttore generale degli affari politici ha convocato l'ambasciatore del Kuwait in Italia, Sheikh Ali Khalid Al-Jabar Al-Sabah, per ricevere precise e aggiornate informazioni su quanto accaduto.

Anche a seguito dell'intensa attività di sensibilizzazione esercitata sulle autorità kuwaitiane il 6 dicembre 2018 il provvedimento restrittivo nei

confronti dei due dipendenti è stato rimosso grazie a un provvedimento eccezionale del Ministro dell'interno. Il connazionale ha quindi potuto fare rientro in Italia il 7 dicembre.

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

MERLO

(11 gennaio 2019)

---

SANTILLO, RICCIARDI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

un articolo pubblicato sul quotidiano "Il Sole 24-Ore", in data 30 luglio 2018, evidenzia quanto segue: "Etilometri, il risultato è spesso inaffidabile (e si può contestare). Analizzando alcuni libretti metrologici, sarebbero emerse alcune anomalie e qualcuno ipotizza persino che gli etilometri funzionino in modo diverso nell'uso quotidiano rispetto ai *test* di banco (un po' come accaduto nel dieselgate). Una decina di giorni fa è stata depositata alla Procura di Treviso una denuncia secondo cui le istruzioni in italiano di un modello di etilometro sarebbero diverse da quelle originali e non terrebbero conto della riduzione della precisione col passare del tempo, cosa che invaliderebbe le verifiche di laboratorio sull'apparecchio stesso. Ad oggi, però, nessuna di queste ipotesi è stata dimostrata in modo inoppugnabile, né tantomeno è stata fatta propria da un giudice in una sentenza. Scientificamente sono invece riconosciuti elementi contingenti quali presenza di sostanze volatili nel cavo orale (come i collutori), il reflusso gastro-esofageo e insufficiente collaborazione da parte di chi soffia. Ma il principale elemento di potenziale inattendibilità è che l'apparecchio misura la concentrazione di alcol nell'aria espirata, mentre per legge conta quella nel sangue. Quest'ultima è ottenuta dall'etilometro, applicando un fattore di conversione fisso determinato su una media di persone. Chi è fuori media potrebbe risultare in regola anche se è ebbro o punibile anche se ha nel sangue alcol nei limiti. Gli agenti, dunque, dovrebbero sempre annotare i particolari utili al giudice per valutare l'accaduto, indipendentemente dal risultato del *test*. Agli agenti è richiesta cautela anche perché le potenziali contestazioni sull'attendibilità degli etilometri riguardano pure la verifica della regolarità degli apparecchi, che compete a loro e può farli finire indagati. Ogni etilometro, prima di entrare in servizio, va sottoposto alla «verifica primitiva», che deve accertarne la precisione e va seguita ogni anno da controlli un po' meno approfonditi («verifiche periodiche»). Per le "primitive", c'è una sola struttura competente per legge (articolo 379 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada): il Csrpad (Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi), di Roma. Ma la delicatezza dei banchi prova usati per le verifiche e le

difficoltà nel finanziare e bandire appalti fa sì che dall'anno scorso gli unici banchi pubblici funzionanti siano quelli del Cpa (Centro prove autoveicoli) di Milano. Si è pensato di rimediare considerando questo Cpa una sede «coordinata» col Csrpad. Così le prove si svolgono a Milano e sono subito annotate sul libretto metrologico, con la data di effettuazione. Poi però il libretto deve tornare a Roma, per ricevere il timbro finale del Csrpad, con relativa data. Tra difficoltà organizzative e ingolfamento degli uffici, il tempo tra i *test* e il timbro è via via aumentato. Fino a sfiorare i cinque mesi, come risulta al Sole 24 Ore. Quindi, un etilometro nuovo deve restare inutilizzato per quasi metà del periodo in cui la "verifica primitiva" è valida: senza il timbro del Csrpad il libretto metrologico non ha valore. E dopo appena sette mesi l'apparecchio va tolto dal servizio per essere sottoposto alla "verifica periodica", la quale - viste le difficoltà descritte - comporta attualmente un fermo da tre a sei mesi, secondo quanto denunciato da La Stampa alcune settimane fa. Non solo. La grande differenza temporale fra la data del *test* e quella del timbro può trarre in inganno i corpi di polizia, abituati a capire proprio dal timbro se un etilometro ha la "revisione" scaduta o può essere ancora utilizzato: bisogna guardare la data del *test* e avere l'accortezza di togliere l'apparecchio dal servizio se è trascorso più di un anno. Chi non lo fa rischia non solo di vanificare il proprio lavoro, ma anche di finire indagato: come ha denunciato l'Asaps (Associazione sostenitori ed amici della Polizia stradale), è accaduto a Forlì per una questione in cui era in gioco un'interpretazione discutibile, figurarsi se non può accadere in una situazione in cui è invece pacifico che la "revisione" sia scaduta";

risulta agli interroganti, inoltre, che il dottor Giorgio Marcon, consulente tecnico, abbia sporto denuncia-querela alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Treviso per segnalare la non regolarità di uno degli etilometri utilizzati dagli agenti della Polizia municipale durante i controlli. E invero, dall'articolo pubblicato in data 24 luglio 2018 su "Il Gazzettino" si apprende che, a seguito di un incontro intitolato "Bere consapevole", tenutosi nell'estate 2017 all'*auditorium* Graziotto di Salvatronda, era intervenuto il perito Marcon con il compito di coordinare una serie di prove sul funzionamento dell'etilometro, alla presenza anche di alcuni agenti della Polizia municipale. In particolare l'articolo suddetto riporta quanto segue: "Uno dei punti della serata era rivolto all'informazione per chi assume alcol e potrebbe risultare positivo al *test* dell'etilometro anche se non ne ha assunto», ricorda Marcon. «Le prove effettuate dai vigili del Comando di Polizia municipale hanno dato dei risultati eclatanti, dimostrando che l'etilometro utilizzato e messo a disposizione violava ogni principio di legalità prestabilita per legge». Le stesse dichiarazioni erano state divulgate dal tecnico in più sedi pubbliche dopo l'incontro, al punto che la Polizia municipale di Castelfranco aveva segnalato la questione alla Procura, ben prima dell'esposto presentato da Marcon nei giorni scorsi con l'avvocato Gino Zambianco. «Abbiamo sempre operato nel rispetto della legge - spiega la comandante della Polizia municipale Laura Lorenzetto - così dopo le affermazioni reiterate più volte da Giorgio Marcon abbiamo ritenuto opportuno segnalare il caso alla Procura, perché potesse valutare la questione». Così si era aperto un procedimento

per fare luce sulla questione, che vede coinvolto lo stesso Marcon. Quest'ultimo, nell'ultima denuncia presentata, ha chiesto alla Procura di sequestrare l'etilometro, segnalandone "la non conformità alla legge e l'utilizzo improprio" e rivolgendo alcune pesanti accuse ai vigili urbani. «La documentazione allegata al presente esposto scrive nero su bianco Marcon ne dimostra l'inaffidabilità. La rilevanza penale riguarda il comportamento degli agenti accertatori che avrebbero dovuto verificare che lo strumento fosse in regola prima di utilizzarlo. Invece il libretto metrologico è fuori norma e l'omologazione non è conforme». «Che i tempi della revisione siano lunghi è veroprecisa la comandante Lorenzetto - ma questo dipende dai centri di revisione»»;

risulta altresì che il problema della revisione sia stata più volte denunciata, tanto è vero che da un articolo pubblicato su "La Stampa" del 4 luglio 2018 si apprende: "Tempi biblici per le revisioni obbligatorie annuali degli etilometri e i comandi di Polizia municipale restano senza per mesi. Un problema che riguarda il 90 per cento di chi possiede l'alcoltest omologato dal ministero dei trasporti, l'unico utile per poter contestare a livello penale chi guida dopo aver alzato il gomito. Il motivo di questo caos che, si stima, coinvolgerebbe circa sei.000 Comuni in tutta Italia, va ricercato nella chiusura di uno dei due centri autorizzati in Italia. Si tratta del Centro superiore ricerche prove autoveicoli e dispositivi (Csrpad) del ministero delle Infrastrutture, con sede a Roma. Non è più attivo dal 2016 e così tutti si devono obbligatoriamente rivolgere all'ufficio analogo di Milano";

considerato che risulta agli interroganti, inoltre, che a causa di un etilometro non tarato a Treviso un automobilista abbia vinto il ricorso, a seguito del quale lo stesso ricorrente ha chiesto un risarcimento del danno per un importo pari a euro 25.000. E invero, dall'articolo del 26 giugno 2018 pubblicato sul quotidiano "Il Messaggero" si apprende: "Multato per guida in stato di ebbrezza, stabilita però attraverso un etilometro risultato non tarato, chiede ora al Comune di Valdobbiadene (Treviso) di essere risarcito con oltre 25.000 euro per i danni materiali e biologici patiti dal fermo della patente e dal sequestro del mezzo";

ritenuto che:

il 20 ottobre 2017 il Ministero dell'interno ha emesso una circolare indirizzata a Prefetture, Commissariati, Questure e Polizia Stradale, avente per oggetto l'accertamento dello stato di ebbrezza alcolica con etilometro. In particolare, con tale circolare protocollata al n. 300/A/7897/17/144/4/20, vengono espressi dei chiarimenti in ordine alle revisioni primitive e periodiche degli etilometri. E invero, da una lettura attenta e approfondita del provvedimento emergerebbe chiaramente quanto segue. Gli apparecchi che vengono utilizzati dalle forze dell'ordine per controllare il tasso alcolemico d'ora in poi dovranno essere sottoposti a una taratura periodica che andrà riscontrata. Non dovessero passare la verifica, non potranno essere utilizzati. Sono queste le nuove regole emesse dal Ministero dell'interno, che prevedo-

no anche la possibilità di una richiesta da parte degli automobilisti fermati per il controllo di consultare il libretto dell'etilometro, per accertarsi della presenza dei timbri che confermano la verifica. Nella citata circolare si legge che la comunicazione si è resa necessaria "in merito a un recente orientamento secondo cui, in ossequio a un presunto principio di continuità degli interventi di manutenzione, l'effettuazione tardiva di verifica periodica comporterebbe la necessità di sottoporre l'apparecchio a verifica primitiva", cioè a quel *test* da effettuare prima che gli etilometri vengano messi in servizio. Il Ministero ha ribadito "la necessità che ogni etilometro impiegato nei servizi di controllo sia sempre accompagnato dalla copia, autenticata dal funzionario dell'ufficio, del proprio libretto metrologico, sul quale sono registrate la visita primitiva e le periodiche successive, al fine di poter evadere tempestivamente, in ossequio al principio di trasparenza dell'azione amministrativa, l'eventuale richiesta dell'interessato di prenderne visione";

ritenuto infine che, a parere degli interroganti gli etilometri professionali dovrebbero permettere una misurazione del tasso alcolico quanto più possibile esatta, nonché dovrebbero essere omologati in conformità alla direttiva 93/42/CEE per potere garantire un elevato grado di precisione,

si chiede di sapere:

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

se risulti aperto un Tavolo tecnico volto allo studio e all'approfondimento della tematica sottesa alla questione o in caso contrario se intenda istituirlo, anche attraverso il coinvolgimento di altri Ministeri competenti, al fine di risolvere il problema della taratura degli etilometri utilizzati in ambito nazionale per l'accertamento dello stato di ebbrezza alcolica;

quali misure intenda adottare al fine di ripristinare il servizio offerto dal Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma, atteso che gli etilometri, quali strumenti di misura da impiegare dai competenti servizi di polizia, non solo devono corrispondere alle caratteristiche indicate nell'allegato tecnico al decreto interministeriale, ma devono essere anche omologati a seguito di verifiche e prove del menzionato Centro, il tutto al precipuo scopo di tutelare sì il diritto e la libertà di circolazione costituzionalmente garantiti, ma anche e soprattutto il diritto a una circolazione stradale sicura, basata sull'osservanza della più elementare norma di comportamento, ovvero quella della comune prudenza.

(4-00492)

(7 agosto 2018)

RISPOSTA. - Il laboratorio di prova di etilometria del Centro superiore ricerche prove autoveicoli e dispositivi (CSRPAD) di questo Ministero dal novembre 2016 è fermo per inefficienza del quattro banchi di prova in dotazione, risalenti all'anno 2008. L'inefficienza è dovuta a difficoltà di tipo tecnico e amministrativo nel rapporto contrattuale con il produttore e fornitore dei banchi, i quali costituiscono, unitamente agli impianti del laboratorio, un sistema complesso di strumentazione integrata.

Nelle more dell'espletamento di una procedura di acquisizione di nuovi banchi di prova per il laboratorio del CSRPAD, le prove richieste dai proprietari degli etilometri sono svolte a Milano con i banchi prova di cui è dotato il laboratorio di etilometria del Centro prove autoveicoli (CPA) di Milano, i soli ad oggi funzionanti ed efficienti, del tutto identici ai banchi del laboratorio di Roma. Ed infatti, le prove effettuate presso CPA di Milano sono equivalenti per modalità e processi alle prove fatte presso il CSRPAD di Roma, avvalendosi del medesimo personale tecnico, che opera promiscuamente nei due laboratori di Roma e Milano.

Nel corso dell'ultimo anno e mezzo, nell'ottica di ripristinare la funzionalità dei banchi del proprio laboratorio di Roma, anche di soli due dei quattro installati, il CSRPAD ha avuto reiterati contatti con il fornitore dei banchi esistenti, unico tecnicamente titolato alla riparazione delle complesse attrezzature.

In effetti, più volte sollecitato a intervenire per la risoluzione delle problematiche, anche rappresentando la delicata situazione per i ritardi nel servizio reso e considerato la tempistica di trasferimento tra Milano e Roma degli etilometri, il fornitore ha reiteratamente posticipato sia la comunicazione di eventuali proposte di intervento tese alla risoluzione dei problemi sia la presentazione del relativo preventivo di spesa. Solo nello scorso mese di aprile 2018 il fornitore ha eseguito un intervento sui banchi finalizzato alla verifica dei guasti e della loro riparabilità: due banchi su quattro sono risultati riparabili ma, ad oggi, non è stato prodotto dal fornitore alcun documento formale per definire i costi e i tempi di riparazione.

Nel mese di giugno si è quindi proceduto ad attivare un'analisi tecnica su nuovi banchi di un produttore diverso dall'attuale fornitore, finalizzata all'eventuale acquisto di nuovi e diversi banchi. Al fine di massimizzare l'efficacia della valutazione tecnica dei banchi di nuovo tipo il CSRPAD ha interpellato anche i costruttori degli etilometri omologati in Italia, i quali hanno espresso una valutazione tecnica di compatibilità degli etilometri di propria produzione con i banchi prova di cui si sta procedendo all'acquisto, previsto entro la fine dell'anno 2018. Pertanto, il CSRPAD prevede di riattivare e rendere completamente efficiente il nuovo laboratorio di etilometria di Roma entro primi tre mesi del 2019.

Contestualmente alla predisposizione del nuovo laboratorio e all'acquisto di nuovi banchi, i competenti uffici del Ministero hanno attivato apposita convenzione con la società *in house* denominata Progettare sviluppo srl del Ministero dell'economia e delle finanze per reperire 5 unità di personale tecnico che dal nuovo anno saranno utilizzate per l'attività in questione. Tale procedura consentirà di eliminare, in breve tempo, completamente l'arretrato e la giacenza di etilometri che dovevano essere sottoposti alle prove primitive o periodiche, offrendo così la possibilità alle forze dell'ordine di tutto il territorio nazionale di disporre di strumenti omologati e tarati secondo la normativa vigente.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)

---

SANTILLO, DI MICCO, MORONESE. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

il Ministro in indirizzo ha dichiarato tramite il *social network* "Facebook": "Siamo il Governo del cambiamento e pensiamo che non esista attività industriale, soprattutto se prodotta al servizio dei cittadini, che non abbia un risvolto etico. Ora la barra si sposta sui treni regionali e sui pendolari in termini di sicurezza e di qualità dei loro spostamenti";

in questi giorni, relativamente a quasi tutte le tratte del servizio trasporti ferroviario regionale (coordinate dai vari gestori quali Trenitalia, Trenord, Ferrovie del Sud Est, eccetera) è unanime la lamentela dei passeggeri, in particolare dei pendolari, per treni sovraffollati e con impianti di condizionamento non funzionanti o, nei casi più fortunati, funzionanti a singhiozzo, per cui sempre più spesso i passeggeri accusano malori che richiedono l'intervento dei mezzi di soccorso del 118 con conseguenti ritardi, anche di ore, dei convogli;

considerato che:

il trasporto ferroviario regionale è gestito mediante contratti di servizio stipulati tra le Regioni e i diversi gestori, tenendo conto di tutti gli elementi fondamentali, quali le tracce (numero treno, orari e fermate), la composizione dei convogli con l'indicazione anche del tipo di materiale rotabile, i livelli minimi di qualità del servizio stesso, eccetera, nonché il costo complessivo, senza tuttavia indicare l'incidenza specifica del costo di ogni convoglio per le singole fermate e a chi spettino i costi di gestione ordinaria



e straordinaria del materiale rotabile acquistato dalle singole Regioni o "revampizzato" dalle stesse;

i servizi minimi di informazione, sia a bordo dei convogli che nelle stazioni, previsti dal regolamento (CE) n. 1371/2007, soprattutto in caso di ritardo, spesso sono carenti o errati, inducendo molti passeggeri a cercare lungo le banchine il capotreno per chiedere direttamente informazioni;

considerato che:

il regolamento, al fine di migliorare l'efficienza e l'attrattiva del trasporto ferroviario, sancisce i diritti e gli obblighi dei passeggeri; in particolare al capo VI, articolo 26, disciplina la sicurezza personale dei passeggeri, stabilendo che di concerto con le autorità pubbliche, le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e i gestori delle stazioni adottano misure idonee nei rispettivi ambiti di responsabilità, adeguandole al livello di sicurezza stabilito dalle autorità pubbliche, per assicurare la sicurezza nelle stazioni ferroviarie e sui treni e gestire i rischi;

inoltre stabilisce, all'allegato 2, parte II, le informazioni minime che le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti devono fornire, con particolare riferimento alle informazioni durante il viaggio, tra cui i ritardi, le coincidenze principali e le questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri;

considerato altresì che, a quanto risulta agli interroganti:

il 20 luglio 2018, sulla linea ferroviaria Roma-Napoli, via Formia, il servizio trasporto passeggeri è stato interrotto, con arresto del veicolo nella stazione di Roma Torricola, a causa del malore accusato da un passeggero, che necessitava di cure mediche; tale evento è stato riportato anche da alcune testate giornalistiche locali *on line*;

i vagoni del treno risultavano visibilmente sovraffollati e non era attivo il sistema di climatizzazione su parte di essi;

durante l'intero periodo di arresto non sarebbe stato dato alcun annuncio agli utenti presenti sulle carrozze, né a coloro che, scesi dai vagoni per il caldo, si trovavano sulle banchine della stazione Roma Torricola, in attesa di ripartire;

le testimonianze di utenti abituali della tratta, raccolte in quell'occasione dal primo firmatario del presente atto, riferivano della cronicità dei disagi descritti, anche lungo le tratte di collegamento tra Roma e i capoluoghi campani,

si chiede di sapere:

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

se, alla luce dei gravi disagi che quotidianamente subiscono migliaia di pendolari per i loro spostamenti, intenda attivarsi nelle appropriate sedi di competenza affinché siano verificati i motivi per cui non sempre viene garantito il servizio di climatizzazione, la disponibilità dei posti e delle informazioni ai passeggeri durante il viaggio, soprattutto in caso di incidenti;

se intenda porre in essere ogni opportuna iniziativa, per quanto di competenza, affinché tutti gli attori interessati al servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale e locale (aziende di vettori e gestori delle infrastrutture) massimizzino l'attenzione verso la soddisfazione degli utenti, fino a rendere tale parametro prioritario quanto i parametri di profitto che sembrano guidare, in maniera unica, le scelte delle aziende ferroviarie.

(4-00479)

(6 agosto 2018)

RISPOSTA. - Per quanto attiene ai servizi regionali gestiti da Trenitalia, la società ha comunicato che tutti gli oltre 6.000 treni in servizio commerciale regionale sono oggi dotati di impianti di condizionamento quelli meno recenti, di climatizzazione quelli più nuovi. Trenitalia ha inoltre comunicato che ogni anno, a partire dal mese di marzo, tutti i treni sono sottoposti ad un'accurata verifica della tenuta del circuito e dell'efficienza degli impianti nonché alla sostituzione sistematica della componentistica di ricambio.

Proprio per assicurare il massimo dell'affidabilità a garanzia del *comfort* a bordo, l'attività viene potenziata già da qualche anno, nel periodo febbraio-ottobre, grazie all'utilizzo di 350 risorse interne alla società, appositamente formate e in possesso di specifiche competenze in grado di garantire continuità operativa; parte delle attività viene invece affidata a imprese selezionate attraverso apposite procedure di gara. L'investimento per questa attività è di un importo annuo di oltre 4,5 milioni di euro.

Per il 2018 le risorse complessivamente interessate alle attività propedeutiche all'approssimarsi della stagione estiva e al mantenimento in efficienza degli impianti di climatizzazione sono state circa 500. Inoltre, nel periodo giugno-settembre Trenitalia ha assicurato nelle stazioni la presenza di squadre di pronto intervento per il ripristino del clima. Nei periodi di particolare caldo, sono altresì attivati potenziamenti delle squadre e l'estensione dei presidi di manutenzione.

Con particolare riferimento ai disservizi segnalati, la società ha evidenziato che sono in corso significativi miglioramenti i cui effetti saranno percepiti nei prossimi anni, anche in conseguenza del continuo rinnovamento della flotta in atto che sostituirà i mezzi meno recenti con treni nuovi, con livelli di affidabilità e *comfort* sempre migliori e con disponibilità di posti tale da evitare situazioni di sovraffollamento.

Sul fatto specifico del 20 luglio 2018, riguardante il treno 2399 Roma Termini-Napoli, Trenitalia, nel confermare che il convoglio ferroviario ha viaggiato con un livello di affollamento significativo, ha evidenziato che all'altezza di Torricola, fermata non prevista, il personale di bordo ha eseguito, a treno fermo e come da procedura, il controllo per mancanza del blocco porte. Durante questa attività di controllo si è verificato il malore di una viaggiatrice; il personale di Trenitalia si è adoperato allertando il servizio di pronto soccorso tramite 118 e, nell'attesa, il personale di accompagnamento ha fornito supporto alla viaggiatrice.

Più in generale, si evidenzia che i servizi ferroviari regionali sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012. L'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007 garantisce, tra l'altro, la verifica del completamento di tale processo.

L'Osservatorio si alimenta grazie ad una rete telematica che collega questo Ministero, le Regioni e tutti i soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale titolari di contratto di servizio. Inoltre, l'articolo 48, comma 12-*bis*, del decreto-legge n. 50 del 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96 del 2017, prevede che, al fine di verificare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, le associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale e regionale possono trasmettere, con cadenza semestrale, per via telematica, all'Osservatorio i dati ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza, proponendo possibili soluzioni strutturali per il miglioramento del servizio. Il citato articolo estende, pertanto, le competenze dell'Osservatorio, e nel contesto della relazione annuale che l'organismo presenta alle Camere sulla propria attività, tale relazione potrà evidenziare i disservizi di maggiore rilevanza sul territorio nazionale e i provvedimenti adottati dalle amministrazioni competenti.

Affinché la procedura individuata vada a regime e nell'ottica di tutelare in modo adeguato l'utenza, è stata indetta nell'aprile 2018 una riunione tra la segreteria dell'Osservatorio e i rappresentanti delle associazioni dei consumatori con l'obiettivo di verificare come attuare il disposto normativo che permette alle associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale e regionale di trasmettere all'Osservatorio i dati ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza.

Le associazioni proporranno pertanto una scheda tipo che racchiuda 4-5 indicatori di disagio macro (per rilevanza e frequenza) evidenziate dai consumatori nel territorio. Tale scheda consentirà alla competente Direzione generale del Ministero di dare applicazione alle procedure di cui al citato articolo 48, comma 12-*bis*.

Le segnalazioni di disservizi e le lamentele riguardanti il trasporto pubblico locale dovranno essere inviate a dette associazioni che provvederanno a veicolarle all'Osservatorio proponendo possibili soluzioni per il miglioramento del servizio.

Nel concludere, si assicura che investire sul trasporto pubblico locale costituisce una priorità di questo Ministero nell'ottica di garantire ai milioni di persone che si spostano ogni giorno in treno una migliore qualità di viaggio.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)

---

SANTILLO, ANGRISANI, DE LUCIA, GAUDIANO, RICCARDI, ORTOLANI, LA MURA, GIANNUZZI, MAUTONE, CASTIELLO, PUGLIA, CASTELLONE, URRARO, NUGNES, PRESUTTO, DI MICCO, DI NICOLA, LANNUTTI, GRASSI, VACCARO, MORONESE, DESSI, COLTORTI, FERRARA, PACIFICO, CORRADO, RUSSO, MARILOTTI, CORBETTA, DI GIROLAMO, LUPO, FEDE, MAIORINO, LUCIDI, DE FALCO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

da numerose segnalazioni si apprende che esistono rilevanti problemi riguardanti le imprese di autotrasporto che operano nel porto di Napoli. I problemi sarebbero essenzialmente riconducibili alle lunghe file per uscire dal varco Bausan e alle lunghe file per entrare nel *terminal* CONATECO per le operazioni di *import e/o export* di contenitori;

nello specifico, i disagi presso il varco Bausan sarebbero causati dalla concentrazione esistente di tutti i veicoli pesanti che fanno operazioni di carico e scarico delle diverse merci affluenti nel porto di Napoli, non solo di contenitori, ma anche di merce sfusa e prodotti pericolosi;

tutti i veicoli verrebbero incanalati in una unica corsia delimitata da *new jersey*, creando un collo di bottiglia; tra tutti i veicoli che si mettono in fila per uscire dal varco Bausan, solo quelli che trasportano *containers* sa-

rebbero soggetti ad un controllo da parte della Guardia di finanza che staziona al varco; tali verifiche verrebbero effettuate da 2 operatori che avrebbero a disposizione una postazione operativa (pc) (ovviamente queste operazioni rallentano il flusso in uscita creando file enormi);

per ovviare a tale problema, risulterebbe che sia stato richiesto più volte dagli operatori del settore, senza alcun riscontro, di:

creare un nuovo piano della viabilità in modo da smistare su diversi varchi l'uscita dal porto dei veicoli pesanti;

aumentare il numero di personale ed il numero di postazioni (pc) addetti al controllo dei contenitori in uscita dal varco Bausan;

spostare il "gabbiotto" del *gate* di controllo del varco Bausan in una posizione diversa per velocizzare le operazioni di controllo;

spostare il punto di controllo e di verifica dei contenitori da parte della Guardia di finanza immediatamente all'uscita dei diversi *terminal* in modo tale da liberare il varco Bausan da tali operazioni;

all'Autorità di sistema, inoltre, sarebbe stato chiesto di sviluppare un nuovo piano della viabilità anche per i veicoli che entrano nel porto;

sembrerebbe, infine, più funzionale smistare su più varchi l'accesso nel porto, facendo distinzione tra i veicoli pesanti destinati all'imbarco per le isole e veicoli pesanti destinati alle operazioni commerciali in porto, in quanto questa distinzione non provocherebbe, come oggi, l'inevitabile strozzatura per entrare al varco Bausan;

considerato inoltre che:

le code in entrata al *terminal* Conateco per le operazioni *import/export* sarebbero riconducibili: alla insufficiente disponibilità di macchinari ed attrezzature da parte del *terminal* per la movimentazione di tutti i contenitori che dispone; all'obsolescenza delle attrezzature della Conateco che spesso richiedono una manutenzione straordinaria, nel corso della quale i macchinari sono sottratti al ciclo operativo; alla gestione da parte della Conateco dei cicli lavorativi interni indirizzati il più delle volte a soddisfare le proprie esigenze di economicità a discapito dell'utenza; alla poca disponibilità di aree di stoccaggio dei contenitori;

rilevato anche che:

il problema rappresentato avrebbe ricadute devastanti sulle imprese di autotrasporto, tanto che i veicoli sarebbero costretti a stare ore ed ore in fila all'interno del porto lungo la strada di accesso al *terminal* e che il

tempo di attesa inciderebbe in maniera rilevante sulle ore di lavoro e di guida del personale viaggiante (ore di lavoro e di guida regolamentante da norme nazionali e comunitarie molto stringenti);

per tale problematica sarebbe stata ripetutamente interpellata l'Autorità di sistema affinché: individuasse un'area per la "sosta temporanea dei veicoli pesanti"; consentisse di liberare la strada dai "camion in attesa" a vantaggio della viabilità portuale, oltre a permettere all'impresa di autotrasporto di prenotare il suo ordine per entrata al *terminal* nel momento in cui il *camion* entra nel parcheggio temporaneo; desse al personale viaggiante la possibilità di attendere l'entrata in *terminal* in un luogo almeno "civile" e non per strada; consentisse, in questo modo, all'impresa di autotrasporto di rispettare le norme che regolano le ore di guida del personale viaggiante;

le problematiche esposte sembra abbiano ripercussioni rilevanti, incidendo in maniera negativa sulla sicurezza all'interno del porto, sulla sicurezza stradale e sociale all'esterno del porto, sulla produttività delle imprese di autotrasporto e sui livelli occupazionali del comparto,

si chiede di sapere:

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

se ritenga opportuno intervenire presso l'Autorità di sistema al fine di apprendere la reale portata delle problematiche ed individuare le eventuali strategie, affinché si possa giungere alla definitiva soluzione delle stesse.

(4-00810)

(6 novembre 2018)

RISPOSTA. - A partire dal mese di settembre 2018, il porto di Napoli ha visto una crescita di traffico particolarmente rilevante. Infatti il principale *terminal* contenitori Conateco ha registrato un incremento, rispetto a settembre 2017, del 35 per cento e del 45,1 per cento ad ottobre. Queste percentuali sono destinate ad aumentare anche nei prossimi mesi.

Tale crescita, largamente positiva dopo anni nei quali il porto di Napoli ha conosciuto una lunga stagione di stagnazione, comporta inevitabilmente una ricaduta immediata sulla congestione nella viabilità portuale, in particolare nelle fasi di accesso e deflusso. Pertanto, l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale ha avviato immediatamente un tavolo tecnico con tutti i soggetti interessati: le associazioni degli autotrasportatori (FAI e TrasportoUnito), i principali terminalisti del porto (non solo nel

segmento dei *container*), nonché le associazioni degli spedizionieri e dei doganalisti.

Gli interventi che devono essere messi in campo riguardano tutti i soggetti che operano in porto e si registrano già importanti progressi in tal senso, in particolare: a) il *terminal* Conateco ha già individuato una serie di misure immediate che hanno formato peraltro anche oggetto di specifico accordo con FAI, e si è dichiarato disponibile a condividere il percorso di accordo anche con l'altra associazione dei trasportatori TrasportoUnito; b) l'Autorità di sistema portuale sta studiando e proponendo a tutti i soggetti interessati interventi sulla viabilità per separare i flussi di traffico e per ottimizzare l'uso delle infrastrutture disponibili all'interno del porto; c) tutti gli altri soggetti pubblici, in particolare Dogana e Guardia di finanza, sono chiamati a contribuire non appena definiti tutti i possibili interventi di carattere organizzativo che possono apportare beneficio alla fluidità della circolazione dei *camion*.

L'Autorità di sistema portuale ha istituito apposito gruppo di lavoro, già operativo da qualche settimana, al fine di individuare sia interventi di immediata risposta in termini di fluidificazione della circolazione, sia altre modalità di azione per le quali si rende necessaria la collaborazione di altre istituzioni pubbliche. Nel corso della prima riunione il gruppo di lavoro ha condiviso un metodo per definire un programma di azioni teso non solo a miglioramenti di breve periodo, immediatamente perseguibili, ma anche ad individuare una strategia di medio periodo, nella considerazione che il traffico *container* è destinato a crescere ulteriormente per effetto dei potenziamenti infrastrutturali realizzati dall'Autorità di sistema portuale, tra i quali il dragaggio che si completerà entro la primavera 2019.

Per decongestionare la zona di levante del porto di Napoli, come soluzione immediata, si è orientati a dedicare il varco "Bausan" esclusivamente al traffico merci su gomma, mentre la parte restante del flusso veicolare verrà dirottata sulla corsia ordinaria. Nel frattempo, l'Autorità di sistema portuale riorganizzerà la viabilità e provvederà a realizzare due garitte per il controllo del traffico merci così da accelerare anche la fluidità delle operazioni di uscita, raddoppiando le postazioni di controllo destinate alla Guardia di finanza.

Tale linea di indirizzo è stata assunta in una serie di incontri svoltisi, a partire da metà ottobre 2018, tra Autorità di sistema portuale, Guardia di finanza, Agenzia delle dogane, operatori autotrasportatori. Nel corso dell'ultimo incontro del 28 dicembre 2018 si è deciso di pianificare due soluzioni, una immediata che prevede l'esclusività del varco Bausan con una corsia dedicata al traffico merci, l'altra, che richiederà più tempo per l'investimento necessario, consistente nella copertura in asfalto dell'area dei binari, consentendone comunque l'utilizzo ferroviario, per aumentare lo spazio utile alla circolazione delle merci su gomma.

Gli interventi descritti, di breve e lungo periodo, saranno in grado di migliorare la situazione problematica evidenziata.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

TONINELLI

(16 gennaio 2019)

---