

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XV LEGISLATURA

n. 33

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 31 maggio al 6 giugno 2007)

### INDICE

BONFRISCO, CICOLANI: sulla strada statale 434 Transpolesana (4-01410) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	Pag. 1113	GRAMAZIO: sulla realizzazione di una stazione della metropolitana in un quartiere di Roma (4-01726) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	Pag. 1132
BUTTI: sulla limitazione di transito di alcuni mezzi di trasporto sulla strada statale Regina del Lago di Como (4-00931) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	1114	GRASSI ed altri: su un episodio di razzismo in uno stadio (4-00519) (risp. MINNITI, <i>vice ministro dell'interno</i> )	1134
CARRARA: sulla fornitura di gas dall'Algeria da parte di una società del gruppo ENI (4-01831) (risp. BERSANI, <i>ministro dello sviluppo economico</i> )	1117	MAZZARELLO: sulla programmazione degli interventi di manutenzione dell'ANAS (4-01945) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	1137
CICCANTI: su una costruzione a Grottammare (Ascoli Piceno) (4-00264) (risp. MAZZONIS, <i>sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali</i> )	1120	MORRA: sull'approvazione di un progetto di esecuzione dei lavori per il raddoppio di una linea ferroviaria (4-01301) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	1138
sul finanziamento di alcune opere dichiarate prioritarie dal CIPE (4-01199) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	1121	PARAVIA: su alcune dichiarazioni del Sindaco di Salerno (4-01471) (risp. MINNITI, <i>vice ministro dell'interno</i> )	1139
su una candidatura a Consigliere comunale a Montebelluna (Treviso) (4-01938) (risp. BONATO, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i> )	1127	POSSA, POLLEDRI: su alcune procedure di nomina (4-00840) (risp. BERSANI, <i>ministro dello sviluppo economico</i> )	1142
FLUTTERO: sul problema del traffico nella tangenziale di Torino (4-00445) (risp. Di PIETRO, <i>ministro delle infrastrutture</i> )	1129	SACCONI ed altri: sulla diffusione della microcriminalità a Roma (4-01940) (risp. MINNITI, <i>vice ministro dell'interno</i> )	1145
sulla chiusura del presidio Polfer di Casale Monferrato (Alessandria) (4-00824) (risp. MINNITI, <i>vice ministro dell'interno</i> )	1131	TECCE: sulla riduzione dei fondi per interventi sociali (4-01434) (risp. FERRERO, <i>ministro della solidarietà sociale</i> )	1147



BONFRISCO, CICOLANI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la Strada statale SS 434 Transpolesana è un'arteria stradale che collega Verona a Rovigo, attraversando numerosi comuni della Bassa veronese;

la strada è tristemente famosa per il gran numero di incidenti che si verificano in alcuni tratti del suo percorso;

secondo dati aggiornati al 7 febbraio 2007, il numero delle vittime mortali provocato da questa strada, nel solo tratto veronese, ammonta addirittura a 138;

parte degli incidenti sono da addebitare alla presenza di cantieri non sufficientemente segnalati, che rendono estremamente pericoloso percorrere in particolare il tratto compreso tra i comuni di Isola Rizza e Legnago;

sono almeno trent'anni che le popolazioni interessate attendono la definitiva messa in sicurezza della strada, ma i lavori via via succedutisi non hanno sortito alcun effetto risolutivo ed anzi hanno spesso incrementato la pericolosità del tratto stradale;

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle condizioni di grave pericolosità in cui si trova la Strada statale SS 434;

quali misure intendano adottare per addivenire alla definitiva soluzione del problema e in via immediata per mettere in sicurezza i cantieri e garantire il rispetto dei termini per il completamento delle opere.

(4-01410)

(22 febbraio 2007)

RISPOSTA. – L'ANAS s.p.a. fa conoscere che lungo la strada statale Transpolesana, oltre all'attività di manutenzione ordinaria, sono in corso lavori di completamento e di adeguamento della sede stradale alle norme CNR tipo III con installazione di barriere di sicurezza centrali ed eliminazione degli incroci a raso inclusi nel 2° lotto, 3° stralcio da Oppiano a Legnago.

Per tale intervento è in atto un'azione costante di monitoraggio per la verifica dell'applicazione di tutti i sistemi di sicurezza atti a garantire idonee condizioni di transitabilità durante il corso delle lavorazioni. L'impresa appaltatrice è obbligata contrattualmente ad attuare un servizio di guardiania 24 ore su 24 che prevede la verifica ed il ripristino della segnaletica stradale al fine di mantenere le condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

Il programma delle lavorazioni prevede la progressiva eliminazione di tutte le criticità esistenti lungo il tratto di arteria interessato.

In tale ottica si è già provveduto all'apertura al traffico di due sottopassi e di un cavalcavia eliminando così tre incroci a raso particolarmente critici esistenti lungo il tratto stradale interessato.

Nell'ambito del programma dei lavori, al fine di contenere il disagio per gli automobilisti, è prevista l'apertura al traffico di tratti di strada funzionali e completi in ogni loro parte fino al completamento previsto entro il mese di settembre del corrente anno.

In ordine alle osservazioni sulle condizioni di sicurezza della statale, l'ANAS rappresenta in via generale quanto segue:

in concomitanza dei cantieri vengono adottate segnaletiche provvisorie per consentire l'esecuzione dei lavori nel rispetto delle norme di sicurezza previste dal Codice della Strada;

la contestuale apertura di più cantieri di lavoro è legata ad esigenze di carattere logistico tese ad una rapida ultimazione dei lavori;

alcune limitazioni alla velocità sono state poste, per esigenze di sicurezza, in corrispondenza di tratti caratterizzati da fondi stradali in attesa di manutenzione;

ad ultimazione di tutti i lavori è prevista la sistemazione definitiva della strada.

La società stradale rappresenta infine di aver previsto interventi per la segnaletica e la pavimentazione, subordinatamente alle risorse finanziarie che si renderanno disponibili.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

BUTTI. – *Ai Ministri dei trasporti e delle infrastrutture.* – Premesso che:

dal 17 luglio 2006 è in corso sulla Statale Regina del Lago di Como, una sperimentazione tesa ad inibire, in alcune fasce orarie, il transito a *tir, camper, roulotte* e tutti i mezzi con sagoma superiore ai 12 metri di lunghezza e con peso superiore a 3,5 tonnellate;

la limitazione per tali mezzi è indispensabile per consentire anche e soprattutto ai lavoratori residenti sul lago di transitare agevolmente sulla Statale Regina;

non vi è alcuna informazione della sperimentazione in atto (che appare destinata al fallimento, se non vi saranno opportune correzioni), in quanto il progetto di comunicazione, formazione e dissuasione non è mai partito, come pure era stato concordato;

non vi è alcun controllo sull'applicazione del provvedimento, né sanzioni per le eventuali infrazioni,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti si intendano assumere in ordine al cronico problema del transito sulla Statale Regina che quotidianamente residenti e turisti devono affrontare;

se siano ravvisabili responsabilità per la mancata applicazione di quanto disposto dalle competenti autorità;

se non si ritenga di sviluppare, con provvedimenti economici e strutturali, il trasporto lacuale che allevierebbe non poco le sofferenze di automobilisti in transito sulla Statale Regina e dei residenti.

(4-00931)

(23 novembre 2006)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione, su delega della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 6 aprile 2007, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

L'ANAS S.p.A., sentita in merito, conferma la propria attenzione verso la strada statale n. 340 «Regina» ed è consapevole dell'importanza della medesima per la Regione Lombardia, sia per il ruolo che essa svolge per il comparto del turismo sia in quanto unico collegamento della provincia di Como con la Valtellina e la vicina Confederazione Elvetica.

Su tali presupposti è stato istituito, ai sensi del decreto legislativo del 18 agosto 2000, n. 267, il CISR (Coordinamento Istituzionale Strada Regina), del quale ANAS è sempre stata parte attiva.

Con apposito accordo di programma tra la Provincia di Como, i Comuni di Menaggio, Bene Lario, Grandola ed Uniti, Mezzegra, Ossuccio, Porlezza, Tremezzo e ANAS, è stato disciplinato il concorso dei soggetti competenti all'esecuzione delle opere afferenti la SS 340 «Regina».

Tra gli interventi già effettuati nell'ambito del citato CISR, rientrano sia l'installazione di semafori cosiddetti intelligenti per regolamentare il transito di mezzi pesanti e pullman, alla strettoia nel comune di Colonno, Sala Comacina, Ossuccio e Gravedona, sia la realizzazione di lavori interessanti direttamente la sede viaria.

In tale ambito, di concerto con ANAS sono stati appaltati i lavori di allargamento della sede stradale in comune di Grandola e Uniti e Bene Lario – 2° lotto, attualmente in corso, nonché lavori di allargamento in tratti saltuari nei comuni di Ossuccio, Lenno, Mezzegra e Tremezzo – 1° lotto.

È in corso di autorizzazione l'intervento sul 3° lotto, che prevede la realizzazione di una passerella pedonale sul torrente Cuccio, in comune di Carlazzo, l'allargamento della carreggiata stradale in frazione Cima del comune di Porlezza, in località S. Mamete del comune di Valsolda, ed il miglioramento dell'incrocio tra la statale 340 con la S.P. per la Valle d'Intelvi in comune di Porlezza; nonché l'eliminazione della strettoia in comune di Dongo.

ANAS ha già autorizzato interventi, in fase di prossima realizzazione ad opera dei Comuni, atti a migliorare il transito, sia veicolare che pedo-

nale, lungo diversi punti critici della statale (ad esempio i marciapiedi a Sala Comacina; l'allargamento in curva della sede stradale in comune di Argegno già eseguito).

Inoltre, nell'ambito dei programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria per il miglioramento della sicurezza stradale, attualmente sono in corso di esecuzione lavori di rifacimento in tratti saltuari della pavimentazione stradale lungo la statale 340 e 340/dir.

Sono stati inoltre appaltati lavori in galleria nel comune di Valsolda: i lavori principali sono pressoché ultimati, mentre per gli impianti tecnologici si è resa necessaria una perizia di variante tecnica, approvata e finanziata nel febbraio 2007, per l'adeguamento alla sopravvenuta normativa; è in corso la stipula dell'atto aggiuntivo al contratto di appalto principale propedeutico alla consegna dei lavori.

Nel frattempo, per ovviare al notevole flusso di veicoli pesanti e pullman granturismo, ANAS ha adottato, d'intesa con le amministrazioni locali, iniziative tendenti a regolamentare il traffico veicolare mediante l'istituzione di fasce orarie da concordare.

In particolare, poiché tra i comuni di Argegno e Menaggio sono presenti numerose strettoie che causano situazioni di notevole criticità in termini di transitabilità e sicurezza aggravata nella stagione estiva dalla sovrapposizione dei flussi viabilistici di carattere turistico con quelli ordinari e pesanti, il Prefetto di Como per venire incontro alle richieste dei Comuni della Tremezzina, in accordo con ANAS S.p.A. e Polizia stradale, con ordinanza 27 marzo 2007, ha disposto la sospensione in specifiche fasce orarie del transito di veicoli, o complessi di veicoli (incluse le roulotte) con lunghezza superiore ai 7,5 metri.

Per rendere efficace il sopraccitato provvedimento prefettizio, ANAS S.p.A. ha provveduto all'adeguamento della segnaletica verticale.

Sono stati, altresì, aggiudicati i lavori relativi alla progettazione ed esecuzione degli impianti di illuminazione, ventilazione e sicurezza della galleria Dogana che saranno a breve consegnati; il completamento di tali lavori è previsto entro il corrente anno.

Sono, inoltre, in avanzata fase di esecuzione i lavori del 1° lotto 2° stralcio (da Menaggio a Pastura) relativi alla costruzione della variante di Menaggio, dell'importo totale di 44.200.000,00 euro e che si prevede di aprire al traffico entro la primavera del 2008.

Ulteriori significativi interventi sulla strada in argomento sono previsti nell'ambito del Piano 2007-2011, attualmente in fase di predisposizione.

*Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

CARRARA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico, degli affari esteri e del commercio internazionale.* – Premesso che:

la società Eni S.p.A., e nello specifico la sua controllata Trans Tunisian Pipeline Company Ltd (Ttpc), di cui Eni detiene il 100% del capitale societario, è titolare in via esclusiva, fino al 2019, dei diritti di trasporto sul gasdotto che attraversa il territorio tunisino dalla frontiera con l'Algeria fino al Canale di Sicilia, ed utilizzato per l'importazione in Italia di gas algerino;

nel corso del 2002, la società Ttpc aveva dichiarato la propria disponibilità ad effettuare un potenziamento della capacità di trasporto del gasdotto, da rendere disponibile nel corso del 2007 fino al 2019;

tale potenziamento avrebbe garantito l'ingresso sul territorio italiano di un volume aggiuntivo di gas pari a 6,5 miliardi di metri cubi di gas l'anno;

tale potenziamento è stato suddiviso in due fasi:

la prima, a partire da aprile 2008: il servizio di trasporto relativo a tale capacità è stato assegnato per il periodo aprile 2008 – settembre 2019 con la sottoscrizione e l'entrata in vigore, al termine della Procedura di assegnazione pubblicata nel corso del 2005, di contratti di lungo termine *ship or pay*, per l'intera capacità disponibile;

la seconda, a partire da ottobre 2008: la società Ttpc intende rendere disponibile il servizio di trasporto relativo a tale nuova capacità addizionale per il periodo ottobre 2008 – settembre 2019, previa sottoscrizione di contratti di lungo termine *ship or pay* (contratto di trasporto) per l'intera nuova capacità disponibile. L'allocazione di tale nuova capacità addizionale è avvenuta in modo non discriminatorio, sulla base della Procedura di assegnazione svoltasi nell'agosto del 2006;

a seguito della seconda Procedura di assegnazione, la società Ttpc ha allocato, provvisoriamente, la capacità addizionale in modo proporzionale alla dimensione delle singole richieste e sottoscrivendo contratti di trasporto con gli *shipper* risultati aggiudicatari, contratti questi subordinati al verificarsi di alcune condizioni sospensive;

considerato che:

lo Stato tunisino si riserva la facoltà di esprimere il suo gradimento relativamente alla stipula di contratti conclusi tra la società Ttpc e altri *shipper* di gas;

tra le condizioni sospensive, vi sono: a) quella relativa all'ottenimento da parte dello Stato tunisino dell'autorizzazione al passaggio sul suo territorio (e tale autorizzazione viene rilasciata solo in seguito alla stipula di un accordo di fornitura con il fornitore algerino di gas Sonatrach); b) quella relativa all'ottenimento, ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo del 23 maggio 2000, n. 164, dell'autorizzazione all'importazione di gas (anche tale autorizzazione viene rilasciata solo in seguito alla stipula di un accordo di fornitura con il fornitore algerino di gas Sonatrach);

in base ai due punti precedenti, il fornitore algerino di gas è dunque nella posizione di determinare chi potrà stipulare un contratto «defi-

nitivo» di trasporto con la società Ttpc, come peraltro avvenuto nella precedente Procedura di assegnazione;

la possibilità di determinare l'identità dei soggetti assegnatari della capacità di trasporto, attribuita al fornitore algerino Sonatrach, monopolista nella vendita del gas nella fase a monte della filiera, produce l'effetto di ostacolare lo sviluppo di condizioni concorrenziali nel mercato italiano dell'approvvigionamento del gas, a discapito dello sviluppo di un vero e proprio mercato libero con vantaggi economici anche per i consumatori, siano essi industriali odomestici,

si chiede di sapere:

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano adottare, nell'ambito delle proprie specifiche competenze, al fine di:

interessare le competenti autorità governative tunisine ed ottenere l'eliminazione del requisito di previo contratto di fornitura di gas con il fornitore algerino Sonatrach in capo agli *shipper* che facciano richiesta allo Stato tunisino di autorizzazione al trasporto di gas sul gasdotto della società Ttpc;

interessare le competenti autorità governative algerine, con riferimento al gas destinato al mercato italiano, perché sia data la possibilità, in modo non discriminatorio, agli operatori titolari della capacità di trasporto sul gasdotto Ttpc, di approvvigionarsi direttamente dal fornitore algerino Sonatrach, senza costringerli a ricorrere all'intermediazione di *traders* a costi complessivamente maggiori;

inoltre, se non si ritenga opportuno sollecitare l'apertura di un tavolo di lavoro fra il Governo, le Associazioni, l'AEEG (Autorità per l'energia elettrica e il gas) e le istituzioni al fine di rivedere organicamente la disciplina relativa al comparto della vendita di gas in modo che la liberalizzazione, ormai in atto da diversi anni, dispieghi completamente e favorevolmente tutti i suoi potenziali effetti per la creazione di un mercato più competitivo, apportando vantaggi economici a tutto il sistema compresi i consumatori sia industriali sia domestici.

(4-01831)

(2 maggio 2007)

RISPOSTA. – Riguardo alla segnalazione effettuata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, si fa presente che, con lettera in data 10 gennaio 2007 il Ministro dello sviluppo economico ha comunicato alla stessa Autorità garante di condividere le preoccupazioni e le considerazioni in merito all'inadeguatezza delle procedure seguite da parte della società TTPC del gruppo ENI per l'allocazione delle nuove capacità di trasporto relative alla seconda fase di potenziamento del gasdotto TTPC di importazione di gas naturale dall'Algeria (per 3,3 miliardi di metri cubi di gas a partire dal 2008), procedure che erano state già adottate anche per l'allocazione della capacità di trasporto della prima fase (per 3,2 miliardi di metri cubi annui).



A tale data erano pervenute al Ministero dello sviluppo economico 8 domande di autorizzazione alla importazione di gas relative alla fase di potenziamento del gasdotto in questione, delle quali sei incomplete, in quanto, fra l'altro, prive di un qualunque accordo, anche preliminare, per la fornitura del gas, nonché dell'autorizzazione di transito in Tunisia.

Nella stessa nota del 10 gennaio 2007, si segnalava anche l'opportunità che le azioni a livello governativo – auspiccate dall'Autorità garante – interessassero non solo la Tunisia, ma anche e soprattutto l'Algeria al fine di far assumere alla soc. Sonatrach una posizione di maggiore disponibilità, in modo che anche altri operatori potessero avvalersi di parte della nuova capacità di trasporto. Allo scopo di poter consentire lo svolgimento di tali azioni nell'ambito dei canali internazionali, risultava necessario che la società TTPC prorogasse per un congruo periodo di tempo il termine della procedura di allocazione previsto per l'11 gennaio 2007, come d'altra parte richiesto da una decina di società interessate, in modo da consentire di portare a compimento una possibile azione nei confronti sia delle autorità governative algerine, per quanto riguarda le modalità di fornitura, sia di quelle tunisine, per una eventuale modifica delle disposizioni normative di quel Paese sul diritto di transito.

A seguito di tale comunicazione l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera del 12 gennaio 2007 chiedeva alla società TTPC di prorogare il termine della procedura per l'allocazione della nuova capacità di trasporto; la società stessa provvedeva, quindi, a una proroga fino al 18 gennaio 2007. Tale termine è stato ulteriormente prorogato al 31 gennaio 2007, su invito della stessa Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Attualmente anche tale seconda proroga è scaduta e in considerazione dei ristretti limiti di tempo a disposizione non è stato possibile svolgere efficacemente i possibili colloqui con le autorità estere interessate.

Pertanto, sono state concesse, per la seconda fase, le due autorizzazioni all'importazione di gas prodotto in Algeria, relative alle domande che presentavano tutti i requisiti richiesti dalla normativa vigente.

Di conseguenza, i 6,5 miliardi di metri cubi di forniture di gas che complessivamente, tra prima e seconda fase, perverranno dal 2008 dall'Algeria, in base alle informazioni di cui dispone il Ministero, saranno importati da sei diverse società, tra le quali anche la soc. Sonatrading, controllata dalla società di Stato Sonatrach.

Si fa presente, poi, che a una parte di esse si applicherà la norma contenuta nell'articolo 11 del decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, che prevede l'obbligo, per i soggetti titolari di nuove autorizzazioni all'importazione di gas, di offrire una quota dei volumi di gas importato presso il mercato regolamentato, già attivo nel cosiddetto «punto di scambio virtuale» nell'ambito della rete nazionale italiana, dove è possibile per le imprese acquisire in modo bilaterale volumi di gas e capacità di trasporto sulla rete, secondo modalità trasparenti e non discriminatorie stabilite dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas. È, inoltre, possibile che una parte delle nuove importazioni sia

comunque rivenduta a terzi al punto di entrata della rete nazionale a Mazara del Vallo.

Infine, circa la possibilità di rivedere la disciplina in materia di vendita del gas, si fa presente che è appena stato licenziato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) del Senato, il 9 maggio 2007, il disegno di legge recante delega al Governo per recepire alcune direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del mercato del gas e di sicurezza degli approvvigionamenti (AS 691), il quale tra i criteri di delega prevede appunto l'emanazione di misure per completare e rilanciare l'apertura del mercato interno del gas naturale.

*Il Ministro dello sviluppo economico*

BERSANI

(25 maggio 2007)

CICCANTI. – *Al Ministro dei beni e delle attività culturali.* – Premesso:

che nel Comune di Grottammare (Ascoli Piceno) è stato realizzato un manufatto in cemento armato, in area del demanio marittimo e sulla battigia, con destinazione di ristoro per pesca turismo promossa dal Comune;

che la concessione edilizia per tale realizzazione, che rappresenta una grave offesa all'ambiente, è stata rilasciata dal Comune medesimo al marito della Vice Sindaco;

che sono stati inutilmente sollevati dubbi e perplessità sulla correttezza amministrativa con cui tale concessione edilizia è stata rilasciata, ma il Comune è rimasto indifferente anche alle proteste della minoranza del Consiglio comunale;

che, al di là della legalità delle procedure amministrative, rimane comunque criticabile e fortemente da contrastare il merito della scelta urbanistica, che vede fortemente compromesso il paesaggio come bene culturale da salvaguardare,

si chiede di conoscere:

se la competente Soprintendenza delle Marche abbia autorizzato la realizzazione del manufatto di cui trattasi;

quali eventuali azioni amministrative siano state compiute per verificare la regolarità delle procedure seguite, dopo che l'evento ha suscitato un aspro confronto politico, andato ben oltre l'ambito comunale, ampiamente riportato dalle cronache locali;

quali poteri siano in grado di esercitare la competente Soprintendenza delle Marche, ed il Ministero in indirizzo, per fermare il grave guasto ambientale prodotto da un manufatto realizzato senza tener conto del contesto culturale ed ambientale.

(4-00264)

(10 luglio 2006)

RISPOSTA. – Il progetto per la realizzazione su area demaniale di un manufatto a servizio dell'attività di pesca e turismo è stato autorizzato dal Comune di Grottammare con provvedimento n. 18 del 12 marzo 2004.

Il 20 marzo 2004 il progetto è pervenuto alla Soprintendenza per beni architettonici e per il paesaggio delle Marche per il parere di competenza.

La Soprintendenza non ha ravvisato motivazioni per procedere all'annullamento dell'autorizzazione comunale.

Allo stato attuale l'opera risulta completamente realizzata.

La zona interessata dalla realizzazione del manufatto si trova in area sottoposta a tutela ambientale ai sensi della legge 431/1985.

La Soprintendenza ha comunicato che l'opera non è dissimile per dimensioni e per caratteristiche strutturali ed estetiche alle comuni realizzazioni in ambito costiero.

*Il Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali*

MAZZONIS

(28 maggio 2007)

---

CICCANTI. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

la legge finanziaria 2007 prevede il rifinanziamento delle opere ritenute prioritarie dalla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121, in conformità a quanto previsto dalla «legge obiettivo» 443/2001;

con l'Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale, concluso a Ginevra il 15 novembre 1975 e recepito dall'Italia con legge 29 novembre 1980, n. 922, la strada di grande comunicazione (SGC) Grosseto-Fano è stata inserita tra gli itinerari internazionali con la sigla E/78;

la rilevanza nazionale della SGC Grosseto-Fano (E/78) e la sua validità sono state ripetutamente ribadite dai governi italiani che l'hanno inserita tra le priorità dell'intera rete italiana, al pari della variante di valico della Autostrada A/1 e della A/3 Salerno-Reggio Calabria;

l'esigenza di un collegamento trasversale, tra i due corridoi longitudinali tirrenico ed adriatico, è sorta alla fine degli anni '60 perché a tale periodo risalgono, infatti, alcuni dei progetti di massima redatti per la realizzazione dell'intervento;

che l'itinerario prevede il collegamento tra la SS/1 «Aurelia» presso Grosseto e l'Autostrada A/14 presso il casello di Fano;

in tutti gli studi ANAS, viene ribadito che la E/78 permette la realizzazione di una rete «a maglie» connettendo importanti arterie longitudinali: l'autostrada A/1 Milano-Napoli, la SS/1 Aurelia, la SGC Firenze-Siena, la E/45 Ravenna-Orte, l'Autostrada A/14 Bologna-Taranto e la SS/16 Adriatica e che il tracciato si sviluppa collegando le città di Grosseto, Siena, Arezzo, l'asse longitudinale costituito dalla E/45 presso Città di Castello, la valle del Metauro in provincia di Pesaro e Urbino, ed infine le città di Urbino e Fano, per una lunghezza totale di circa 270 chilometri interessando le regioni Toscana, Umbria, Marche;

concentrando l'attenzione sulla zona di progetto, si può notare come caratteristica comune di tutta la costa adriatica sia la presenza di un fascio infrastrutturale costituito dalla SS/16 Adriatica, dalla A/14 Bologna-Canosa e dalla ferrovia Adriatica su cui si attestano le infrastrutture viarie trasversali che scendono dal crinale appenninico;

un tipo di rete infrastrutturale così storicamente concepito, definito «a pettine», non consente collegamenti rapidi né tra le valli né con il resto dell'Italia, dovendo superare la catena degli Appennini i cui valichi sono tutti sui mille metri di quota, superati con strade malagevoli ed inadatte ai grandi mezzi di trasporto moderni;

un elemento di grande valore strategico per razionalizzare queste diseconomie è certamente rappresentato dalla possibilità di superare agevolmente la catena appenninica e collegarsi così ai grandi assi infrastrutturali italiani (A/1 Autostrada del Sole e Grande velocità ferroviaria che opera sul versante tirrenico) passando così da una rete «a pettine» ad una rete «a maglia», il cui asse trasversale fondamentale è rappresentato dalla SGC Grosseto-Fano;

a questo asse strategico di collegamento trasversale non esistono valide alternative di tipo ferroviario;

l'itinerario si estende per complessivi 270 chilometri ed allo stato attuale più di metà dell'itinerario è già realizzata ed aperta al traffico, una parte è in corso di realizzazione, una parte è in appalto ed una parte è in fase di progettazione;

in particolare, più della metà del tracciato, per un totale di 153 chilometri, è aperta al traffico o in corso di realizzazione ed appaltato (30 per cento, ovvero 82 chilometri in esercizio; 27 per cento, ovvero 64 chilometri in corso di realizzazione; la restante parte di 117 chilometri è per il 28 per cento, ovvero 76 chilometri, in fase di progettazione definitiva ed il 15 per cento, ovvero 41 chilometri, in fase di progettazione preliminare);

ad eccezione del lotto 3 della Grosseto-Siena, finanziato nel piano triennale ANAS 2003-2005 ed appaltato nel 2004, i restanti lotti da realizzare dovranno essere finanziati;

per quanto riguarda la Regione Toscana, i lotti n. 4, n. 5, n. 6, n. 7, n. 8, n. 9 sono tutti in condizione di essere appaltati entro l'anno 2007 e nessun'altra opera si trova in analoga situazione, determinandosi pertanto per il Governo l'unica possibilità di allocazione di risorse spendibili, in Toscana, per l'intero anno 2007;

per quanto riguarda la Regione Umbria, per la realizzazione del lotto n. 2, Comune di San Giustino, provincia di Perugia, con la previsione del raddoppio della Galleria della Guinza, era previsto l'invio al Ministero delle infrastrutture del progetto preliminare, entro il 2006;

per quanto riguarda la Regione Marche, per la realizzazione del lotto n. 4, variante esterna all'abitato di Mercatello sul Metauro, il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha approvato il progetto definitivo ed il Ministero delle infrastrutture ha svolto la Conferenza dei Servizi l'8 settembre 2004 e sui lotti dal n. 5 al n. 10, per un totale di circa 33 chilometri, il progetto definitivo è in corso di redazione;

sulla base dell'ordine del giorno 9/1746-bis/190, a firma dell'on. Ceccuzzi ed altri deputati, il Governo è impegnato a considerare nelle priorità nazionali la E/78, SGC Grosseto-Fano, che dovrà trovare inserimento nel documento del Ministero delle Infrastrutture, intitolato «Priorità infrastrutturali del Paese», che servirà ad individuare l'elenco delle opere prioritarie da realizzare e che sarà portato alla valutazione ed approvazione della Conferenza Stato-Regioni, in modo da poter finanziare, almeno in parte, l'avanzamento dei lavori e della progettazione della stessa E/78;

tra le priorità infrastrutturali, di cui al documento presentato alla Conferenza Stato-Regioni, da una parte, figura la SGC Grosseto-Fano, nei tratti ancora mancanti, ma, dall'altra, non figura nessuna fonte di finanziamento,

si chiede conoscere:

quali tratti della SGC Grosseto-Fano si intendano finanziare nel 2007 e quindi appaltare;

a quali finanziamenti si intenda far riferimento nella concreta fase del riconoscimento delle priorità presentate nella Conferenza Stato-Regioni;

se sia stato redatto un cronoprogramma di progettazione, finanziamenti ed appalti dei tratti mancanti della SGC Grosseto-Fano;

se sia vero che è stato predisposto uno studio per un *projet financing* per finanziare i tratti mancanti e con quale esito.

(4-01199)

(30 gennaio 2007)

RISPOSTA. – Nel documento «Infrastrutture prioritarie» predisposto dal Ministero delle infrastrutture e presentato alla Conferenza Unificata Stato-Città-Autonomie locali il 16 novembre 2006 gli interventi relativi al completamento della E78 Grosseto-Fano risultano ricompresi tra le priorità infrastrutturali che interessano i territori delle Regioni Toscana, Umbria e Marche dandosi così attuazione agli impegni assunti dal Governo con l'ordine del giorno 9-1746bis/190.

Relativamente alle prospettive di finanziamento, sono allo studio ipotesi di reperimento di risorse, tra cui anche quella della realizzazione mediante lo schema del *project-financing*.

L'intervento di ammodernamento e potenziamento della strada di grande comunicazione (S.G.C.) Grosseto-Fano consiste nella realizzazione di un itinerario di collegamento tra la statale Aurelia presso Grosseto e l'autostrada A14 presso Fano.

In tal modo si realizza un collegamento trasversale per i due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico, attraversando il territorio di Toscana, Umbria e Marche.

L'intervento, ipotizzato sin dalla fine degli anni '60, è inserito tra le opere strategiche definite dalla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, in attuazione della «legge obiettivo».

Più specificamente la società ANAS informa che allo stato attuale più della metà del tracciato, 150 km su complessivi 270, è realizzata o in corso di realizzazione.

L'importo complessivo da finanziare per il completamento dell'itinerario da Grosseto a Fano è pari a 2.917 milioni di euro, di coi 2.895 milioni di euro per l'appalto dei lotti in Progettazione e 22 milioni di euro per il completamento e l'adeguamento dei lotti in appalto o aperti al traffico.

Il tracciato si sviluppa collegando le città di Grosseto, Siena, Arezzo, l'asse longitudinale costituito dalla E45 presso Città di Castello, la valle del Metauro in provincia di Pesaro e di Urbino ed infine, le città di Urbino e Fano, per una lunghezza totale di circa 270 km, di cui il 63% in Toscana, il 5% in Umbria ed il 32% nelle Marche.

Per i tratti in progetto la sezione trasversale utilizzata è la tipo B, «extraurbane principali» del decreto ministeriale 5 novembre 2001, formata da due corsie di 3.75 metri ed una banchina di 1.75 metri per senso di marcia divisa da spartitraffico centrale mentre per tratti realizzati o in corso di realizzazione, la sezione è di tipo III CNR formata da due corsie di 3.50 metri per senso di marcia ed una banchina di 1.75 metri divisa da spartitraffico centrale.

La situazione dei singoli lotti in dettaglio è la seguente.

### **Tratto I Grosseto-Siena**

Detto tratto ha una lunghezza circa km 63 ed è diviso in 11 lotti:

#### *Lavori ultimati*

1° lotto: tratto Grosseto-Montarsaio (estesa di km 1+050) aperto al traffico il 27 febbraio 2006;

11° lotto: dal km 60+525 al km 63+561 (provincia di Siena) tratto S. Salvatore a Pilli-Siena (estesa di km 3+036) aperto al traffico nel luglio 2006.

#### *Lavori appaltati:*

2° lotto: dal km 11+050 al km 20+350 (provincia di Grosseto) comuni Montarsaio-Paganico (estesa di km 9+300);

3° lotto: dal km 20+350 al km 27+200 (provincia di Grosseto) comune Civitella Paganico (estesa di km 6+850). Tali lavori sono stati aggiudicati con appalto integrato. Il progetto esecutivo è stato approvato dal Consiglio di amministrazione ANAS il 29 marzo 2007; trattandosi di appalto integrato l'impresa darà avvio ai lavori in breve tempo;

10° lotto: dal km 53+400 al km 60+525 (provincia di Siena) – tratto Bagnaia – S. Salvatore a Pilli (estesa km. 7+125).

*In progettazione:*

4° lotto: dal km 27+200 al km 30+040 (provincia di Grosseto) comune Civitella Paganico (estesa di km 2+840). È in corso la progettazione definitiva;

dal 5° lotto km 30+040 all'8° lotto km 41 +600 (province di Grosseto e di Siena) comuni Civitella Paganico-Monticiano (estesa di km 11+560). La progettazione definitiva conclusa è al Ministero delle infrastrutture per i pareri di localizzazione ed ottemperanza alla VIA;

9° lotto: dal km 41+600 al km 53+400 (provincia di Siena) comuni Monticiano, Murlo e Sovicille (estesa di km 11+800). Il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio di amministrazione ANAS il 29 marzo 2007.

**Tratto II Siena - Rigomagno proseguimento fino a Bettolle (innesto autostrada A1)***Lavori ultimati:*

2° lotto - Tratto Casetta-Armaiolo (estesa di km 14+710) aperto al traffico il 29 novembre 2005;

3° lotto - Tratto Armaiolo-Bettolle (estesa di km 23+484) aperto al traffico il 30 giugno 2005.

*Lavori appaltati:*

1° lotto - tratto Casetta-Ruffolo - (estesa di km 5+516).

*In progettazione:*

lotto 0: Siena-Ruffolo provincia di Siena, comune di Siena (estesa circa 4 km). Risulta da avviare la progettazione preliminare; invero l'ANAS ha stipulato una Convenzione con il Comune di Siena per la progettazione preliminare del lotto che permetterà di congiungere il tratto Siena-Grosseto con il tratto Siena-Bettolle; attualmente il Comune sta affidando detta progettazione preliminare.

**Tratto III Rigomagno-Nodo di Arezzo (S. Zeno)**

Il suddetto tratto è diviso in due parti:

per la prima parte di circa 10 Km tra la Siena-Bettolle in località Rigomagno e Monte San Savino la progettazione preliminare è da avviare;

la seconda parte, di 14+900 Km, è in esercizio con sezione stradale a quattro corsie e spartitraffico invalicabile: tale sezione non è comunque conforme alla categoria B del decreto ministeriale 5 novembre 2001 e l'importo necessario per l'adeguamento della sezione stessa è stimato in 50 milioni di euro.

**Tratto IV nodo di Arezzo (S. Zeno) – Selci Lama (E45)**

Detto tratto è diviso nel Nodo di Arezzo primo e secondo stralcio e 7 lotti.

*Lavori ultimati in provincia di Arezzo:*

1° lotto tratto Palazzo del Pero-Intoppo (estesa km 2+528) aperto al traffico il 4 novembre 2004;

2° lotto tratto Intoppo-Lame Lunghe (estesa km 1+826) aperto al traffico, limitatamente al tratto funzionale, in data 4 novembre 2004;

3° lotto tratto Lame Lunghe-Piffarino (estesa km 1+350) i lavori sono ultimati e l'apertura al traffico è connessa all'ultimazione dei lotti successivi;

4° lotto tratto Piffarino-Albiano (estesa km 1+356). I lavori sono ultimati e l'apertura al traffico è connessa all'ultimazione del V lotto;

6° lotto tratto Molino Nuovo-Le Ville di Monterchi (estesa km 4+000) aperto al traffico dal 24 luglio 1998.

*Lavori appaltati in provincia di Arezzo:*

5° lotto tratto Albiano-Molino Nuovo (estesa km 1+425). I lavori, parzialmente sospesi per una frana che ha demolito parte della galleria già realizzata, sono stati ripresi di recente e la loro ultimazione è prevista entro il mese di agosto 2007. Il completamento di questo lavoro risulta determinante perché consentirà l'apertura al traffico di quattro lotti complessivi per un totale di circa 12 km di strada a quattro corsie.

*In progettazione:*

Nodo di Arezzo 1° e 2° stralcio – provincia e comune di Arezzo (estesa di circa 12 km); risulta che è da adeguare la progettazione definitiva e che la procedura di VIA ordinaria è ultimata;

7° Lotto Le Ville di Monterchi – Selci Lama; progetto preliminare in corso di redazione.

**Tratto V – Selci Lama (E45) – S. Stefano di Gaifa***Lavori ultimati:*

2° lotto – 1° stralcio – estesa km 6+000: riguarda la realizzazione della galleria naturale della Guinza lunga circa 6 km, canna in sinistra e relativi collegamenti con la viabilità. I lavori sono ultimati, ma non ancora aperti al traffico, in quanto lotto non funzionale.

3° lotto (estesa di km 3+500) i lavori sono stati ultimati, ma il lotto non è ancora aperto al traffico, in quanto lotto non funzionale.

*In progettazione:*

lotto 1° (con il 7° lotto precedente) regioni Toscana e Umbria, province di Arezzo e di Perugia, comuni di Anghiari, Monterchi, Città di Ca-



stello, Citema e S. Giustino (estesa di circa 24 km); il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono in corso di redazione.

2° lotto – provincia di Perugia e comune di S. Giustino – provincia di Pesaro e Urbino, comuni di Mercatello sul Metauro e di S. Angelo in Vado (estesa di km 6+000); è in corso di redazione il progetto preliminare e lo studio di inserimento ambientale del raddoppio della galleria della Guinza comprensivo degli impianti di entrambe le canne.

4° lotto – provincia di Pesaro e Urbino, comuni di Mercatello sul Metauro e S. Angelo in Vado (estesa di km 4+500); è stato redatto il progetto definitivo e sono in fase di acquisizione i relativi pareri;

dal 5° lotto Mercatello est – al 10° lotto S. Stefano di Gaifa, province di Pesaro e di Urbino, comuni di S. Angelo in Vado, Urbino, Urbania e Fermigliano (estesa di circa 33 km); è in corso sia l'adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni VIA sia il suo completamento per l'appalto integrato.

I singoli lotti sono tutti funzionali ed i progetti corrispondenti verranno presentati al Ministero delle infrastrutture per le autorizzazioni e la richiesta dei finanziamenti, secondo quanto previsto dalla legge obiettivo, presumibilmente entro il 1° semestre del 2007.

#### **Tratto VI S. Stefano di Gaifa-Fano**

Detto tratto (estesa di km 33) è in esercizio.

#### **Tratto Ville di Monterchi – E45 nel territorio umbro**

Relativamente al tratto suddetto la società ANAS fa presente che in data 28 febbraio 2007 le Regioni Toscana, Umbria e Marche hanno concordato di procedere entro il 2007 all'individuazione di una soluzione progettuale condivisa per il lotto 7 attraverso l'istituzione di un tavolo tecnico con ANAS.

Le medesime Regioni hanno manifestato la volontà di valutare, entro il 2007, proposte di finanza di progetto per la realizzazione dell'itinerario nel tratto tra lo svincolo dell'autostrada A1, Nodo di Arezzo e l'autostrada A14 Fano.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

---

CICCANTI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 27 aprile 2007, il Ten. Col. (R) Elia Scaldaferrì aveva presentato la propria candidatura a Consigliere comunale per Montebelluna (Treviso) nella lista «Indipendenti per Montebelluna», *pro* De Longhi sindaco (centro-destra – UDC);

nella stessa data, era stato richiesto per fax e per telefono dal predetto candidato e dal Comitato elettorale un certificato elettorale al Segretario comunale di Tortora (Cosenza), dove l'ufficiale ha la residenza;

il funzionario del Comune di Tortora ha immediatamente ottemperato alla richiesta attraverso l'invio di una copia per fax e dell'originale tramite posta prioritaria;

alla data dell'8 maggio 2007 – quindi dopo oltre 10 giorni – detto certificato originale non era ancora pervenuto all'indirizzo indicato: Comitato elettorale De Longhi sindaco, via Ferraris 52, Zona industriale Feltrina Sud, Montebelluna (Treviso), CAP 31044;

la pratica completa dei documenti per la candidatura era stata inoltrata alla VIII Sottocommissine elettorale circondariale di Montebelluna, Presidente dott. Alberto Lo Russo della Prefettura di Treviso;

la Commissione, riunitasi domenica 29 aprile 2007, non ha accolto la candidatura non essendo stato presentato il certificato originale elettorale di cui trattasi ma soltanto il fax, peraltro molto chiaro e leggibile;

il 14 maggio 2007 è pervenuto il predetto certificato originale elettorale;

il provvedimento adottato appare all'interrogante comunque eccessivo,

si chiede di sapere:

se sia legittimo annullare una candidatura, stanti le disposizioni sull'uso della posta elettronica ed in presenza di un fax, chiaro e leggibile, da cui si evincevano le notizie utili sul candidato;

se si possa procedere a reintegrare il candidato nella lista comunale di Montebelluna.

(4-01938)

(15 maggio 2007)

RISPOSTA. – In merito alle modalità di presentazione della candidatura a consigliere comunale di Montebelluna (Treviso) del sig. Elia Scaldaferrì si fa presente che sulla base di analoga questione già emersa in occasione di precedenti elezioni politiche e amministrative il Ministero dell'interno, in considerazione delle istanze pervenute, aveva proposto apposito quesito al Consiglio di Stato. La prima sezione con parere n. 283/00 del 13 dicembre 2000 aveva ritenuto che «data la puntuale e speciale scansione dei tempi di presentazione delle candidature e delle sottoscrizioni, non fosse applicabile al procedimento elettorale la normativa generale prevista dall'art. 7, comma 3, del D.P.R. n. 403/1998 che consente la presentazione di documenti alla pubblica amministrazione mediante fax o per posta elettronica» al di fuori del contesto del documento informatico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1997, n. 513.

Con circolare n. 1/2001 del 10 gennaio 2001, il Ministero, richiamando il parere del Consiglio di Stato, aveva diramato indicazioni per l'applicabilità in materia elettorale delle norme sulla semplificazione amministrativa, le stesse che sono state richiamate per le elezioni amministra-

tive di maggio 2007 nelle «Istruzioni per la presentazione e l'ammissione delle candidature», reperibili sul sito [www.interno.it](http://www.interno.it).

Tenuto conto di quanto esposto la richiesta dell'interrogante circa la possibilità di reintegrare il sig. Elia Scaldaferrì come candidato nella lista comunale di Montebelluna (Treviso) non può trovare accoglimento.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

DONATO

(29 maggio 2007)

FLUTTERO. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

la tangenziale di Torino ha ormai da tempo raggiunto livelli di saturazione da traffico non più tollerabili;

tale situazione genera elevati rischi per gli automobilisti che giornalmente la percorrono creando una situazione di pericolosità che è testimoniata dall'aumento del numero degli incidenti;

quando questa infrastruttura non è funestata da incidenti, la sua saturazione genera situazioni di rallentamento del traffico eccessive che provocano agli automobilisti perdite di tempo che rappresentano un grave danno al sistema produttivo torinese;

la società concessionaria Ativa ha predisposto un progetto per la realizzazione della quarta corsia della tangenziale di Torino corredato di un apposito piano finanziario in totale autofinanziamento;

progetto e piano finanziario hanno l'approvazione dell'Anas e degli Enti locali e sono stati presentati al Ministro nel corso della sua recente visita in Piemonte;

risulta urgente poter avviare le procedure amministrative che consentano quanto prima l'avvio dei cantieri;

la società concessionaria e gli Enti locali interessati sono in attesa di una risposta da parte del Ministero,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo:

intenda occuparsi urgentemente di questo problema, dando il suo assenso ad un'opera indispensabile al territorio torinese o se preferisca continuare a non offrire risposte celeri ed adeguate;

intenda rivalutare con maggiore attenzione l'elenco di opere infrastrutturali strategiche per il Piemonte sulle quali ha frettolosamente espresso parere negativo nelle scorse settimane, tra le quali il completamento ad est della tangenziale di Torino ed il completamento della Asti-Cuneo.

(4-00445)

(22 agosto 2006)

RISPOSTA. – Si premette che sia la realizzazione della 4ª corsia della Tangenziale di Torino sia il collegamento autostradale Asti-Cuneo risultano ricompresi tra le priorità infrastrutturali che interessano il territorio

della regione Piemonte come individuate nel documento «Infrastrutture Prioritarie» predisposto dal Ministero delle infrastrutture.

Per quanto riguarda le singole opere in questione, l'ANAS spa fa conoscere quanto segue.

*Tangenziale di Torino: realizzazione della quarta corsia.*

Il progetto preliminare per la realizzazione del «Sistema Autostradale Tangenziale di Torino – Adeguamento Tangenziale Nord» per la costruzione della quarta corsia dall'Interscambio di Bruere allo svincolo di Falchera tratta «Bruere-Borgaro» è stato presentato dalla società concessionaria all'ANAS il 30 agosto 2006 per la validazione tecnica ed inserito nel nuovo piano finanziario presentato dalla società Ativa p.A.. Pertanto, si deve attendere la definizione dell'aggiornamento della convenzione, ai sensi dell'art. 2, commi 82 e successivi, della legge 286/2006 e successive modifiche e/o integrazioni.

*Realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo.*

Tra i mesi di marzo ed i primi giorni di maggio si è pervenuti a concordare l'intesa sulle nuove regole convenzionali con sei concessionari (BREBEMI 26 marzo 2007; Pedemontana Lombarda 20 aprile 2007; Asti Cuneo 7 maggio 2007; Brescia-Padova, Venezia Padova, Autocamionale Cisa 8 maggio 2007); i testi concordati con le concessionarie hanno iniziato l'*iter* approvativo previsto dall'art. 2, comma 84, della legge 286/2006, come modificato dall'art. 1, comma 1030, della legge finanziaria 2007.

Complessivamente, le convenzioni uniche in parola consentono di avviare investimenti per circa 11.471 milioni di euro, a prevalente carico di risorse extra bilancio dello Stato, con effetti positivi sul PIL e con l'avvio a soluzione di alcune delle più grandi criticità infrastrutturali presenti nelle zone più produttive e congestionate e con benefici effetti sull'intero sistema Paese.

Tra le opere più rilevanti oggetto delle convenzioni così rinnovate, è incluso il completamento del collegamento autostradale tra Asti e Cuneo che risolve un sentito problema locale di isolamento dalle grandi vie di comunicazione.

Il 7 maggio 2007 è stato difatti siglato a Torino lo schema di convenzione tra ANAS e la società concessionaria per la realizzazione degli ultimi 8 lotti di completamento dell'autostrada e per la gestione dell'intera tratta autostradale.

In data 23 maggio, il CIPE ha approvato lo schema di convenzione, elaborato in conformità alla recente normativa sulle concessioni autostradali e si darà seguito all'*iter* approvativo disposto dalla legge che prevede il parere del NARS e delle competenti Commissioni parlamentari nonché l'emanazione del decreto interministeriale di approvazione del testo finale della convenzione.

All'esito, la società concessionaria potrà avviare i cantieri sui rimanenti 53 km di autostrada, i cui tempi di realizzazione sono previsti in quattro anni, con ultimazione dei lavori tra il 2010 e il 2011.

Lo schema di convenzione ha anche fissato il cronoprogramma dei lavori mentre l'ANAS vigilerà sul rispetto dei tempi e sulla qualità dei progetti e dei lavori medesimi.

A seguito della risoluzione delle problematiche insorte con il sequestro da parte dell'Autorità giudiziaria, il Lotto II/2 tra Isola d'Asti e Motta di Castigliole è stato quindi inaugurato ed aperto al traffico il 16 aprile scorso contestualmente agli altri lotti II/3 (Motta-Covone) e II 3/b/4 (Covone Neive Guarene).

Ciò ha consentito, come detto, di aprire al traffico, nei tempi previsti, 18 nuovi km dell'autostrada Asti-Cuneo, tra Isola d'Asti e Alba nonché la nuova Variante di Isola d'Asti.

I tre lotti aperti consentono un collegamento diretto tra Isola d'Asti e Alba, decongestionando la viabilità nei centri di Castigliole, Covone, Magliano Alfieri, Castagneto e Guarente.

Per quanto riguarda i lotti di diretta competenza ANAS, entro giugno 2007 saranno aperti al traffico gli ultimi due lotti ANAS e cioè il Lotto 7 (Diga ENEL-Cherasco) e il Lotto 8 (Cherasco-Marene) in concomitanza con l'ultimazione dei lavori di costruzione del casello di Cherasco.

Pertanto, entro tale data saranno aperti al traffico 37,5 km di autostrada su un totale di 90,5 km, pari a quasi il 42% dell'intera opera.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

FLUTTERO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il posto di Polizia ferroviaria (Polfer) di Casale Monferrato (Alessandria), nonostante sia il più antico d'Italia in una città non capoluogo di provincia, sta per essere chiuso a causa dei tagli previsti dalla finanziaria;

il presidio Polfer di Casale Monferrato svolge una fondamentale funzione di controllo su chi transita per la stazione, con una media di 150 persone identificate ogni mese;

considerato che tra i cittadini è sempre più avvertita la necessità di percezione della sicurezza,

si chiede di conoscere quali provvedimenti di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per evitare la chiusura del presidio Polfer di Casale Monferrato.

(4-00824)

(7 novembre 2006)

RISPOSTA. – Come è noto, la legge finanziaria per il 2007 ha previsto, all'articolo 1, comma 431, che l'Amministrazione della pubblica sicurezza

provveda, al fine di conseguire economie ma garantendo, comunque, la piena funzionalità dei servizi di ordine e sicurezza pubblica, alla razionalizzazione dei presidi esistenti nei settori specialistici della Polizia di Stato.

In attuazione alla menzionata norma, il Dipartimento della pubblica sicurezza di questo Ministero ha avviato un piano analitico per la rimodulazione degli Uffici delle specialità sull'intero territorio nazionale.

Relativamente a quelli della Specialità ferroviaria, il progetto prevede interventi nei casi in cui la non operatività delle strutture, o l'eccessiva frammentazione delle risorse può risultare controproducente sotto il profilo dell'ottimale rapporto tra le disponibilità (umane e logistiche) ed i risultati conseguiti nell'azione di prevenzione e di contrasto alla criminalità.

Pertanto, nella sua prima stesura, il piano prevede la chiusura di 24 presidi della Polizia ferroviaria, che sono già privi di operatori di polizia, e di ulteriori 19 della stessa Specialità, che dispongono di un organico inferiore alle 7 unità operative, includendo anche il Posto di Polizia ferroviaria di Casale Monferrato (Alessandria), che dispone di soli 5 operatori di pubblica sicurezza.

Si precisa che nessuna determinazione finale è stata ancora assunta, in quanto il piano in argomento sarà sottoposto alle Autorità provinciali di pubblica sicurezza competenti per territorio, per le valutazioni di compatibilità in rapporto alle locali esigenze di carattere funzionale ed operativo e di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica.

*Il Vice Ministro dell'interno*

MINNITI

(23 maggio 2007)

---

GRAMAZIO. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

nella città di Roma si sta attuando il progetto della linea C della metropolitana che prevedeva la costruzione sul territorio del Municipio delle Torri (Municipio VIII) numerose stazioni del metrò, tra cui Alessandrino, Torre Spaccata, Giardinetti, Torre Nova, Torre Angela, Torre Gaia, Grotte Celoni, Fontana Candida, Borghesiana, Bolognetta, Finocchio;

tutte queste stazioni sono state approvate con proprio atto dal Municipio VIII di Roma e durante lo studio di fattibilità sono emerse problematiche per quanto riguarda un'unica stazione, quella di Giardinetti, ed il 6 giugno 2006, vista la situazione, sempre il Municipio VIII proponeva lo spostamento della stazione Giardinetti di 110 metri in direzione Pantano lungo lo stesso asse originario del progetto della linea C della metropolitana;

a seguito di tale proposta la società Metropolitane di Roma procedeva alla verifica del nuovo sito per accertare se vi fossero reperti archeologici; da tale verifica è emersa la presenza di reperti di notevole rilevanza;

la mancata realizzazione, come ormai pare certo, della stazione che fa riferimento al quartiere Giardinetti, arrecherebbe un notevole danno agli abitanti di quella parte dell'VIII Municipio,

l'interrogante chiede di conoscere:

se sia intenzione del Ministro in indirizzo intraprendere le iniziative di competenza volte a garantire la creazione di una stazione della linea C della metropolitana di Roma nel quartiere Giardinetti, considerato che una sua mancata realizzazione arrecherebbe danno irreparabile alle attività commerciali ed alla consistente popolazione del quartiere (che, peraltro, già in questi giorni ha indetto una serie di iniziative a sostegno della costruzione della stazione Giardinetti, richiesta anche dal Consiglio municipale);

quali iniziative di competenza intenda intraprendere il Ministro in indirizzo affinché il Comune di Roma, per quanto di competenza, possa garantire l'effettiva realizzazione come previsto della linea C della metropolitana sul territorio di uno dei più vasti municipi della città di Roma.

(4-01726)

(11 aprile 2007)

RISPOSTA. – La Linea C della Metropolitana di Roma è ricompresa nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE con delibera 21 dicembre 2001, n. 121, ai sensi dell'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443.

I progetti preliminari dei relativi interventi sono stati approvati dal CIPE con delibere n. 65 del 1° agosto 2003 e n. 105 del 20 dicembre 2004. Con la citata delibera n. 65/2003 è stato, inoltre, destinato alla realizzazione dell'opera un contributo pari a complessivi 316 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002.

Con delibera assunta in data 17 novembre 2006, il CIPE ha poi confermato nella società «Roma Metropolitane S.r.l.» il soggetto aggiudicatore dell'opera come già individuato con delibera del 27 maggio 2005 autorizzando il Comune di Roma a contrarre mutui a valere sulle risorse di cui alla citata delibera 65/2003.

L'opera risulta inoltre inserita nel documento «Infrastrutture prioritarie» predisposto da questo Ministero e presentato alla Conferenza Unificata Stato-Città-Autonomie locali alla fine dello scorso anno.

Allo stato attuale, il progetto definitivo dell'intervento in oggetto, trasmesso a questo Ministero dal soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane S.r.l., a causa delle problematiche archeologiche riscontrate nell'area Giardinetti prevede l'ubicazione della stazione servente il quartiere omonimo in corrispondenza dell'esistente stazione Torrenova sulla tratta ferroviaria Roma – Pantano.

Al fine di accogliere le richieste dell'VIII municipio del Comune di Roma, si è ipotizzata la possibilità di realizzare comunque una nuova stazione nel quartiere Giardinetti ubicandola in corrispondenza del manufatto d'imbocco delle frese meccaniche (TBM – *Tunnel Boring Machine*), a

circa 600 metri dalla citata stazione di Torrenova, in direzione della stazione Giglioli, modificando a tale scopo, una volta concluse le operazioni di scavo, il manufatto stesso.

Allo stato si è in attesa che il soggetto aggiudicatore definisca la fattibilità di tale modifica anche al fine di quantificare la conseguente maggiorazione di costo.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

GRASSI, GIANNINI, MALABARBA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

sabato 9 settembre 2006, in occasione della partita del campionato di calcio di serie A Roma-Livorno, al 7' della partita nel settore Distinti Nord la tifoseria livornese è stata duramente caricata dalle Forze dell'ordine;

come riferito dalle agenzie di stampa (ANSA del 9 settembre 2006), i tifosi livornesi avevano preso posto sugli spalti quando, dalla Curva Nord tra gli ultrà romanisti, erano apparse bandiere con croci celtiche, con il lancio di bombe carta sempre all'indirizzo della tifoseria livornese;

come riferito nell'articolo apparso su «Il Tirreno» (10 settembre 2006) la carica della polizia nei confronti della tifoseria livornese, che è stata trasmessa anche in diretta televisiva, lasciava a terra diverse persone, e un poliziotto nell'uso eccessivo del manganello veniva addirittura trattenuto da un collega;

tenuto conto che:

nella XIV legislatura erano state già rivolte interpellanze ed interrogazioni a seguito di aggressioni neofasciste subite dalla tifoseria livornese (segnatamente l'interrogazione 2-01353 a firma Mascia, Mantovani, Giordano, presentata alla Camera dei deputati il 25 novembre 2004) e della reiterata, dura repressione attuata dalle Forze dell'ordine nei suoi confronti (si ricordi a tale proposito la partita con la Lazio nel 2005),

si chiede di sapere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare affinché in futuro tra le Forze dell'ordine non prevalgano eccessi di questa natura;

quali iniziative intenda intraprendere perché venga garantita negli stadi l'incolumità dei cittadini che partecipano agli eventi sportivi;

quali misure intenda far applicare affinché gli episodi di antisemitismo e razzismo, presenti troppo spesso nei nostri stadi, vengano condannati e repressi, nel rispetto dei principi della Carta costituzionale.

(4-00519)

(19 settembre 2006)



RISPOSTA. – Nel corso dell'incontro di calcio Roma – Livorno, disputato allo stadio Olimpico il 9 settembre 2006, alcuni sostenitori della squadra ospite hanno aggredito uno «steward» della società giallorosa, intento ad impedire il lancio di un fumogeno verso la curva nord, occupata da tifosi romanisti.

Al fine di ripristinare l'ordine e la sicurezza pubblica, le Forze dell'ordine hanno dovuto prontamente dare luogo ad un breve intervento di alleggerimento, nel corso del quale hanno fermato uno degli autori dell'aggressione.

Nella circostanza, come in altri analoghi servizi di ordine pubblico, l'azione degli operatori di pubblica sicurezza è stata ispirata ad un doveroso equilibrio tra l'atteggiamento di fermezza rispetto ad ogni forma di illegalità e l'esigenza di non coinvolgere pacifici cittadini. Peraltro, l'uso della forza viene limitato ai soli casi di effettiva necessità, anche per evitare di innescare più gravi tensioni.

In merito all'apparizione di una bandiera riportante l'effigie di Benito Mussolini, le immagini filmate da operatori della Polizia scientifica ne hanno evidenziato la comparsa solo per alcuni istanti in uno dei settori occupati dalla tifoseria romanista, in quanto la stessa è stata subito dopo rimossa anche grazie all'intervento degli *steward*.

Durante la gara, non si è registrato il lancio di materiale esplosivo verso il settore dei *supporter* del Livorno, ma vi è stato un reciproco tiro di fumogeni e di altri oggetti tra gli *ultra* di entrambe le tifoserie.

Ispezioni effettuate dagli operatori di polizia a bordo dei pullman utilizzati dalla tifoseria ospite hanno permesso di sequestrare altri fumogeni, nonché alcune spranghe.

Si soggiunge, infine, che durante il viaggio di ritorno, la tifoseria livornese non ha consentito la sosta degli automezzi nell'area autostradale dove erano previsti appositi controlli di sicurezza, manifestando l'intenzione di una reazione violenta nel caso del fermo d'autorità dei mezzi di trasporto.

I fatti citati sono stati oggetto di informativa all'Autorità giudiziaria.

Premesso quanto sopra in merito ai fatti accaduti, si assicura che le Forze dell'ordine svolgono, costantemente e con alto senso del dovere, un'accurata azione di prevenzione e di repressione di tutti quegli incresciosi episodi che creano gravi turbative per l'ordine e la sicurezza pubblica negli stadi di calcio.

In sede di prevenzione, gli operatori di polizia hanno sempre ottemperato con attenzione a quelle disposizioni che proibiscono l'ingresso negli impianti sportivi di persone recanti emblemi e simboli di incitamento alla discriminazione o alla violenza per motivi politici e razziali.

Nel caso in cui un abile occultamento dei materiali aggiri i controlli, trovano comunque applicazione quelle disposizioni che prevedono la possibilità di non avviare, o di sospendere, una manifestazione sportiva in presenza della loro ostentazione.

Al riguardo, l'articolo 2-bis del decreto-legge 8 febbraio 2007, n. 8, recante «Misure urgenti per la prevenzione e la repressione di fenomeni di

violenza connessi a competizioni calcistiche», convertito con modificazioni dalla legge 4 aprile 2007, n. 41, ha introdotto la fattispecie penale del «divieto di striscioni e cartelli incitanti alla violenza o recanti ingiurie o minacce».

Allo scopo di garantire l'incolumità degli spettatori, nonché degli operatori di polizia in servizio di ordine pubblico durante le competizioni calcistiche, le citate recenti disposizioni legislative hanno in proposito adottato misure più incisive sia sul fronte del rafforzamento della normativa penale, che su quello dell'inasprimento delle sanzioni.

In particolare, hanno assunto rilevanza penale i fatti commessi nelle 24 ore antecedenti e successive allo svolgimento delle manifestazioni sportive e l'arresto verrà considerato «in flagranza» fino a 48 ore dal fatto nei confronti di coloro che lanciano e utilizzano, in modo da creare un pericolo concreto alle persone, razzi, bengala, fuochi artificiali, petardi, strumenti per l'emissione di fumo o di gas visibile, ovvero bastoni, mazze materiale imbrattante o inquinante, oggetti contundenti o, comunque, atti ad offendere.

Inoltre, è stata estesa la possibilità di procedere con giudizio direttissimo e sono stati introdotti il nuovo reato di «lesioni personali gravi o gravissime a un pubblico ufficiale in servizio di ordine pubblico in occasione di manifestazioni sportive», nonché ulteriori circostanze aggravanti per i reati di minaccia, resistenza o violenza ad un pubblico ufficiale.

Tra le nuove misure urgenti adottate in materia di sicurezza negli stadi, è previsto il coinvolgimento delle società sportive nella prevenzione dei fenomeni di violenza, sia attraverso un loro intervento in sede di adeguamento delle strutture agli *standard* di sicurezza, sia attraverso l'impiego degli *steward* con compiti di controllo dei titoli di accesso agli impianti sportivi, di instradamento degli spettatori e, soprattutto, di verifica del rispetto del regolamento d'uso degli impianti stessi.

Al riguardo, il 12 aprile 2007 il Ministro dell'interno ha siglato, insieme al Presidente del C.O.N.I. e al Presidente della F.I.G.C., un protocollo d'intesa secondo il quale, per il prossimo campionato, la vigilanza della sicurezza all'interno delle strutture sportive sarà affidata prevalentemente agli *steward*.

I medesimi dovranno essere appositamente preparati ed almeno in rapporto di uno ogni 250 spettatori; avranno, inoltre, un loro coordinatore sempre in contatto con il responsabile delle Forze dell'ordine.

In tal modo, queste ultime potranno concentrare la loro azione di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica prevalentemente al di fuori degli impianti sportivi.

*Il Vice Ministro dell'interno*

MINNITI

(23 maggio 2007)

MAZZARELLO. – *Al Ministro delle infrastrutture.* – Premesso che:

la difficile situazione finanziaria dell'Anas impone che le attività di manutenzione e gestione delle strade statali di grande comunicazione, anche in relazione ai problemi di sicurezza della circolazione, siano realizzate nell'ambito di un più complessivo quadro di programmazione degli interventi, che tenga conto delle effettive priorità;

su alcuni tratti di carreggiata della strada statale SS 26 della Valle d'Aosta (e precisamente dal chilometro 121,5 al chilometro 123,9; dal chilometro 129 al chilometro 129,5; dal chilometro 130,8 al chilometro 131,6; dal chilometro 132,4 al chilometro 133), sono stati effettuati, in breve tempo, numerosi e ripetuti lavori di rifacimento del manto stradale, nonostante la presenza di gravi carenze manutentive anche su altri tratti della medesima infrastruttura,

si chiede di conoscere:

se le ragioni di tale concentrazione e ripetitività degli interventi siano ascrivibili a carenze nella programmazione, alla qualità dei materiali utilizzati o ad altri problemi tecnici;

se il Governo intenda assumere misure volte ad affrontare il problema della manutenzione della intera infrastruttura.

(4-01945)

(15 maggio 2007)

RISPOSTA. – L'ANAS S.p.a. ha fatto conoscere che i ripetuti lavori di rifacimento del manto stradale lungo la strada statale n. 26 «della Valle d'Aosta» sono stati ordinati dalla società stradale all'impresa appaltatrice di un intervento di manutenzione straordinaria alla pavimentazione degradata in tratti saltuari della viabilità stradale della regione tra cui il rifacimento del tappeto di usura alla statale n. 26.

In sede di verifica sulla qualità dei materiali e la messa in opera, il Compartimento ANAS competente aveva difatti accertato la non corrispondenza dell'eseguito alle prescrizioni di contratto così come definite dal Capitolato speciale di appalto.

Conseguentemente, è stato ordinato all'impresa appaltatrice di procedere al rifacimento del tappeto di usura previa fresatura di quanto eseguito precedentemente.

I lavori sono stati pertanto eseguiti nuovamente dall'impresa senza aggravio di spesa per l'amministrazione.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

MORRA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il Consorzio Stabile T&T risulta aggiudicatario, su gara indetta da Italferr S.p.A., di appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per il raddoppio della linea Ferroviaria Caserta-Foggia nel tratto tra la progressiva chilometri 6+200 e la progressiva 29+150;

l'11 ottobre 2005 veniva stipulato il contratto-convenzione il quale prevedeva, fra l'altro, la redazione del progetto esecutivo entro 180 giorni naturali consecutivi dalla data di consegna dei lavori e fissava la durata dei lavori stessi in 1.034 giorni naturali consecutivi dalla consegna dei lavori;

la consegna del progetto esecutivo a Italferr S.p.A. è avvenuta in data 10 aprile 2006 e quindi nel rispetto del termine di contratto;

il 31 luglio 2006 veniva inoltrato dal consorzio appaltatore anche l'aggiornamento del progetto che recepiva le indicazioni emerse dall'istruttoria Italferr;

per l'esame della progettazione da parte di Italferr e F.S. il contratto prevede un termine massimo di 60 giorni;

rilevato che l'approvazione del progetto non è stata ancora formalmente comunicata al Consorzio Stabile T&T, nonostante in via ufficiosa risulti che sia stato già positivamente verificato, determinando un ritardo ingiustificato nella consegna dei lavori che contrasta sia con le attese del territorio, stante la valenza strategica dell'opera, sia con l'iniziativa posta in essere dal Consorzio appaltatore che al fine di velocizzare i lavori ha svolto tutte le attività propedeutiche quali l'attivazione del protocollo di legalità, la presa in consegna delle aree ed installazione del campo base, la bonifica da ordigni bellici, il nuovo studio di valutazione del rischio archeologico, la prequalifica di tutti i materiali necessari per la realizzazione dell'opera, la selezione dei principali contraenti e la stipula dei relativi contratti preliminari,

si chiede di sapere quali motivi ostino l'approvazione del progetto esecutivo e conseguente inizio dei lavori.

(4-01301)

(8 febbraio 2007)

RISPOSTA. – La proposta di Contratto di Programma 2007/2011 con Ferrovie dello Stato s.p.a., nel quale è ricompreso il raddoppio della linea ferroviaria Caserta-Foggia, è attualmente in fase di valutazione da parte del Ministero delle infrastrutture al fine di stabilire le necessarie priorità in relazione alle risorse finanziarie disponibili.

Nello specifico, la società Ferrovie dello Stato fa sapere che il raddoppio della linea ferroviaria Caserta-Foggia, nella tratta compresa tra Cervaro di Foggia e Bovino, si inserisce nel più ampio Progetto di riqualificazione e potenziamento dell'itinerario ferroviario Napoli-Bari.

Nel mese di novembre 2006 l'Associazione temporanea di impresa affidataria dell'appalto integrato di progettazione e realizzazione dei lavori

ha completato la consegna degli elaborati relativi alla progettazione esecutiva recependo le integrazioni emerse durante l'istruttoria della documentazione.

L'articolato contrattuale identifica la consegna dei lavori e la relativa cantierizzazione quale attività distinta e temporalmente successiva all'approvazione della progettazione esecutiva da parte della committenza.

*Il Ministro delle infrastrutture*

DI PIETRO

(1° giugno 2007)

---

PARAVIA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che :

lo stadio comunale «Arechi» di Salerno è tra i pochissimi in Italia in cui non è ancora consentito l'afflusso del pubblico in quanto considerato dall'Osservatorio del Viminale, presieduto dal Vice Direttore vicario della Polizia di Stato, dott. Antonio Manganelli, non a norma rispetto alla legislazione vigente;

il Sindaco di Salerno, on. Vincenzo De Luca, deputato dell'Ulivo, subito dopo la decisione assunta dall'organismo ministeriale, avrebbe asserito, in un articolo apparso sul quotidiano locale salernitano «La Città» di venerdì 9 febbraio 2007 che era intenzione dell'Amministrazione comunale «non cacciare un euro» per l'adeguamento della predetta struttura sportiva cittadina alle disposizioni legislative in essere;

solo in un secondo momento e con colpevole ritardo, il Sindaco decideva che, unicamente allo scopo di non dare alibi all'Osservatorio del Viminale, l'Amministrazione avrebbe provveduto ad acquistare ed installare solo due tornelli, uno per la curva ed uno per la tribuna dello stadio «Arechi»;

nel frattempo, il sindaco De Luca, peraltro eletto per lo stesso raggruppamento politico del Ministro dell'interno, avrebbe sin da subito pubblicamente contestato la decisione assunta dall'Osservatorio, giudicandola iniqua e penalizzante per la città di Salerno e la sua tifoseria;

il sindaco De Luca, come si legge nell'articolo pubblicato su «Il Salernitano» del 17 febbraio 2007, ritenendo lo stadio «Arechi» già a norma, ha brutalmente accusato l'Osservatorio del Viminale di aver deciso la chiusura dell'impianto sportivo non sulla base di criteri oggettivi, ma unicamente per punire le «intemperanze» di qualche sconsiderato che, in passato, ha infangato con atti violenti ed intollerabili l'intera passionale tifoseria salernitana;

il Sindaco continua ad asserire pubblicamente che in altre città è stato consentito l'accesso al pubblico in stadi non a norma, come ad Avelino, città di origine del Presidente dell'Osservatorio del Viminale, dottor Antonio Manganelli, e che, in ogni caso, appaiono meno «adeguati» dell'«Arechi», invitando il pubblico di Salerno a non contestare l'Amministrazione ma piuttosto qualche esponente ministeriale per la discriminazione in atto nei confronti della città («La Città», 6 marzo 2007);

la posizione del Sindaco è amplificata e sostenuta quotidianamente da taluni organi di stampa e televisivi locali che, da sempre, «sostengono» l'attività amministrativa del primo cittadino e che alimentano nella comunità salernitana la «percezione» che l'impossibilità di assistere all'evento sportivo non sia attribuibile alle inadempienze dell'Amministrazione comunale, bensì alle ingiuste discriminazioni perpetrate dal Ministero nei confronti degli sportivi salernitani;

le dichiarazioni del sindaco De Luca, riprese e sostenute da giornalisti ed opinionisti locali, potrebbero fomentare alcuni facinorosi che, sentendosi ingiustamente penalizzati, potrebbero ricorrere a forme di protesta inaccettabili e da scongiurare;

in ogni caso, se quanto asserito dal Sindaco rispondesse a verità, il Ministero dell'interno sarebbe responsabile di decisioni inaccettabili ed ingiustamente penalizzanti la città di Salerno, che nulla avrebbero a che vedere con la necessità di far rispettare la legislazione vigente in tema di sicurezza degli stadi,

si chiede di sapere:

se rispondano al vero le gravissime dichiarazioni del Sindaco di Salerno, on. Vincenzo De Luca, secondo cui la città di Salerno sarebbe oggetto di un'assurda discriminazione e quindi ingiustamente penalizzata dalle decisioni dell'Osservatorio del Viminale, non assunte in base ad un giudizio obiettivo sull'adeguatezza dello stadio Arechi alla vigente legislazione, ma solo per intenti punitivi e quasi «persecutori» nei confronti della tifoseria salernitana;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire per invitare al senso di responsabilità chi, ricoprendo cariche istituzionali di primo piano, tenta di «scaricare» responsabilità dell'Amministrazione comunale presieduta su altri organismi, a rischio di fomentare inconsulte reazioni di qualche sconsiderato che pure è presente in ogni realtà italiana.

(4-01471)

(7 marzo 2007)

RISPOSTA. – Com'è noto all'interrogante nel corso della precedente legislatura, con il decreto-legge 6 giugno 2005 (cosiddetto «decreto Pisano»), sono state adottate misure di prevenzione e contrasto al dilagante fenomeno della violenza negli stadi.

Tali disposizioni prevedono il prefiltraggio e l'ingresso selezionato degli spettatori, il biglietto nominativo, la possibilità di controllare elettronicamente all'ingresso la corrispondenza tra il nome scritto sul biglietto e la persona che entra, la separazione delle tifoserie negli stadi e la videosorveglianza.

In corso di prima attuazione, tali disposizioni hanno prodotto effetti positivi. Tuttavia, già nel passaggio dal campionato 2005-2006 al campionato 2006-2007 si è registrato un nuovo incremento degli incidenti dovuti anche al fatto che molti impianti sportivi non sono stati adeguati agli *standard* di sicurezza imposti dalle norme richiamate.

Al fine di far fronte in maniera incisiva alle dette problematiche il Governo, com'è noto, ha emanato il decreto-legge 8 febbraio 2007, n. 8, contenente «Misure urgenti per la prevenzione e la repressione di fenomeni di violenza connessi a competizioni calcistiche», convertito dalla legge 4 aprile 2007, n. 41.

L'articolo 1 del citato decreto stabilisce, in particolare, che nelle strutture non a norma con i requisiti strutturali ed organizzativi previsti dalla normativa vigente in materia di sicurezza negli stadi le competizioni calcistiche si dovranno svolgere in assenza di pubblico.

Si evidenzia in proposito che le misure di cui sopra hanno consentito di ottenere, fin dalla loro entrata in vigore, una forte diminuzione degli episodi di violenza negli stadi. Infatti, nel periodo compreso tra il 1° febbraio ed il 6 aprile del corrente anno emerge, rispetto al corrispondente spazio temporale del 2006, che gli incontri di calcio nel corso dei quali si sono verificati incidenti sono diminuiti dell'83,7% e che anche il numero dei contusi tra le Forze dell'ordine è drasticamente sceso al - 93%. Ciò ha reso possibile impiegare un numero inferiore (pari al - 5,18%) di operatori di polizia nei corrispondenti servizi di ordine pubblico, con conseguente risparmio, anche in termini economici, di risorse umane e logistiche.

Con riferimento alla vicenda richiamata si precisa che, con determinazione n. 3/2007 dell'8 febbraio 2007, l'Osservatorio nazionale sulle manifestazioni sportive ha dichiarato non a norma, tra gli altri, anche lo stadio «Arechi» di Salerno. In conseguenza, il Prefetto di Salerno ha disposto che gli incontri di calcio presso la detta struttura si sarebbero disputati a porte chiuse fino all'attuazione degli interventi strutturali richiesti e necessari per la messa in sicurezza dello stadio stesso.

Successivamente, preso atto che presso lo stadio Arechi erano stati installati due tornelli doppi per l'accesso ai settori «Tribuna» e «Curva sud», il citato Osservatorio nazionale, con determinazione n. 15 dell'8 marzo 2007, ha ritenuto l'impianto parzialmente a norma ed ha autorizzato l'ingresso alla struttura ai soli abbonati, a condizione che la Commissione provinciale di vigilanza sui locali di pubblico spettacolo (C.P.V.L.P.S.) verificasse la sussistenza dei requisiti richiesti dall'articolo 1 del citato decreto-legge 8 febbraio 2007, n. 8, circostanza confermata il successivo 10 marzo.

Il 22 marzo 2007 il Comune di Salerno ha presentato alla Prefettura del Capoluogo il progetto di adeguamento dello stadio Arechi alle disposizioni in materia di sicurezza negli stadi.

Conseguentemente, l'Osservatorio nazionale sulle manifestazioni sportive, con determinazione n. 25 del 19 aprile 2007, ha autorizzato l'apertura della struttura a tutti gli spettatori, a condizione che la C.P.V.L.P.S. accertasse «la piena realizzazione delle opere prescritte dalla normativa vigente per l'utilizzazione dell'intera capienza dell'impianto».

Il 21 aprile 2007 la Commissione provinciale di vigilanza ha effettuato il richiesto sopralluogo, all'esito del quale è stata autorizzata l'apertura dell'impianto per una capienza complessiva di 20.000 spettatori.

*Il Vice Ministro dell'interno*

MINNITI

(23 maggio 2007)

---

POSSA, POLLEDRI. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

a norma dell'art. 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità per l'energia elettrica ed il gas (AEEG) «è organo collegiale costituito dal presidente e da due membri, nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro competente»;

in termini generali, la giurisprudenza ha stabilito da tempo che un organo collegiale debba esser costituito da almeno tre componenti effettivi (ad esempio, la sentenza della Corte dei Conti, sez. contr. Enti 4 giugno 1991, n. 23/Rel: «È principio e regola generale che un organo collegiale deve essere costituito da almeno tre componenti, due non essendo sufficienti a deliberare, poiché, in caso di opposto avviso, non può formarsi maggioranza»);

sempre in termini generali, nel caso di cessazione di uno dei tre membri dell'organo collegiale, il legislatore con il decreto-legge n. 293 del 1994 ha previsto l'immediata ricostituzione dell'organo (art. 2) e all'art. 3 stabilisce che: «Gli organi amministrativi non ricostituiti nel termine di cui all'articolo 2 sono prorogati per non più di quarantacinque giorni, decorrenti dal giorno della scadenza del termine medesimo». Nel periodo in cui sono prorogati, gli organi scaduti possono adottare esclusivamente gli atti di ordinaria amministrazione, nonché gli atti urgenti e indifferibili con indicazione specifica dei motivi di urgenza e indifferibilità»;

in materia è recentemente intervenuta anche la Corte costituzionale, che ha precisato, con riferimento agli organi amministrativi, che qualunque regime di *prorogatio* è ammesso nei limiti del decreto-legge n. 293 del 1994, senza possibilità di eccezioni («Non sussiste nel nostro ordinamento la regola della *prorogatio* di fatto, a tempo indefinito, degli organi amministrativi, dovendosi per contro affermare che ogni proroga di detti organi, in virtù dei principi desumibili dall'art. 97 della Costituzione, può aversi soltanto se prevista espressamente dalla legge e nei limiti da questa indicati»);

ciò posto, si osserva che, nel luglio del 2004, uno dei tre componenti dell'AEEG ha dato le dimissioni e, da allora, da più di due anni, la struttura del collegio è composta da solo due persone, in contrasto con la legge istitutiva, che prevede un organo collegiale,



si chiede di sapere quali iniziative di propria specifica competenza il Ministro in indirizzo intenda porre in essere per ovviare con estrema urgenza alla grave situazione sopra descritta.

(4-00840)

(8 novembre 2006)

RISPOSTA. – La sentenza della Corte dei Conti, citata nell'interrogazione, stabilisce un principio generale di buona amministrazione, volto a prevenire possibili situazioni di stallo decisionale, ma non inficia la validità di delibere prese da organi collegiali costituiti da un numero pari di componenti, anche se ridotti a due.

Il decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 1994, n. 444, agli articoli 2 e 3, prescrive effettivamente, come affermato nell'atto di sindacato ispettivo in esame, che gli organi amministrativi debbano essere ricostituiti entro la data di scadenza del mandato e che, ove ciò non avvenga, siano prorogati per non più di quarantacinque giorni decorrenti dal giorno della scadenza del termine medesimo. Si evidenzia, tuttavia, che, diversamente da quanto affermato nell'interrogazione medesima, tale prescrizione si riferisce alla scadenza naturale dell'organo amministrativo, non alle situazioni conseguenti al venir meno, per qualsiasi motivo, di uno dei suoi componenti.

Ciò premesso, con riferimento all'Autorità per l'energia elettrica e il gas (AEEG) si ricorda che la legge 14 novembre 1995, n. 481, che ha istituito la stessa, ha previsto per tale Autorità un Collegio composto di un Presidente e due Commissari; in seguito, l'articolo 1, comma 15, della legge 23 agosto 2004, n. 239, ha modificato la legge istitutiva elevando da tre a cinque il numero dei componenti il Collegio. Attualmente, l'Autorità ha due Commissari, avendo il terzo rassegnato le proprie dimissioni nel luglio 2004.

Un anno dopo, nel luglio 2005, l'allora Ministro delle attività produttive, on.le Scajola, ha proposto una terna di nomi per l'integrazione dei tre membri mancanti. Nonostante le personalità indicate, di indiscusso valore, il Parlamento non ha mai ritenuto di esprimersi sulle persone proposte, e uno dei candidati, l'on.le Cabras, ha esplicitamente ritirato il proprio nome dalla terna indicata.

Di recente, con uno dei suoi primi disegni di legge, l'Atto Senato n. 691, il Governo, su iniziativa del Ministro dello sviluppo economico, ha proposto di riportare a tre i Commissari dell'Autorità, non solo in considerazione del fatto che, in tale formazione, il precedente Collegio aveva efficacemente operato nei sette anni precedenti, ma anche per evitare una maggiore onerosità del Collegio. Conseguentemente e quasi contestualmente, il Ministro dello sviluppo economico ha quindi proposto la nomina di un terzo Commissario, per reintegrare la terna originale, già valutata ed approvata dal Parlamento nel 2003. Quest'ultima proposta non ha avuto seguito e lo stesso disegno di legge A.S. n. 691, di delega al Governo per la liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas naturale

e per il risparmio energetico e delle fonti rinnovabili, pur all'approssimarsi dell'apertura del mercato del prossimo 1° luglio, è stato appena licenziato dalla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) del Senato, che ha concluso l'esame il 9 maggio scorso.

È utile tener presente che, da ultimo, il Governo ha presentato il disegno di legge «Disposizioni in materia di regolazione e vigilanza sui mercati e di funzionamento delle Autorità indipendenti preposte ai medesimi» (Atto Senato n. 1366) nel quale, tra l'altro, si stabilisce di potenziare gli attuali compiti dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas e di ampliarli a nuove impegnative competenze in materia di servizi idrici, incrementando conseguentemente la composizione del Collegio fino a cinque Componenti.

Come è noto, il disegno di legge, nei giorni scorsi, ha iniziato il suo *iter* parlamentare presso la 1ª Commissione permanente del Senato. In questo contesto, si sta verificando l'opportunità di avviare le procedure per il completamento delle nomine del Collegio.

*Il Ministro dello sviluppo economico*

BERSANI

(25 maggio 2007)

SACCONI, QUAGLIARIELLO, PASTORE, BARELLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la diffusione di alcune tipologie di reato che violano la sicurezza della vita familiare o colpiscono in modo particolare i soggetti più deboli – impropriamente definite micro criminalità – suscita un crescente allarme sociale;

il contrasto di queste forme criminose si realizza in primo luogo attraverso quell'effetto di deterrenza che è prodotto con il continuo controllo del territorio,

si chiede di conoscere:

se corrisponda al vero il fatto che è stato avviato un programma di «razionalizzazione» delle strutture e dei presidi delle Forze di polizia in funzione della riduzione delle relative spese;

se siano state attivate prime sperimentazioni di questo programma nella città di Roma attraverso la drastica riduzione delle «volanti» incaricate di circolare nella fascia oraria tra le ore 19 e le ore 7.00 del mattino successivo nei quartieri Aurelio, Monteverde, Fidene-Montesacro, Casilino, San Paolo, San Basilio e PrimaValle;

se il Ministro in indirizzo non ritenga, al contrario, opportuno rafforzare le attività di vigilanza proprio nelle ore serali e notturne, anche attraverso l'organizzazione di «centrali uniche» in grado di integrare l'attività di tutte le forze di sicurezza dello Stato tra di loro e con le polizie municipali;

se ritenga utile allo scopo di una più ampia attività di deterrenza nei confronti della criminalità predatoria coinvolgere in forme ordinate e

«convenzionate» anche gli istituti di vigilanza privati, le guardie giurate e le forme di volontariato sulla base di definiti requisiti e convenute modalità.

(4-01940)

(15 maggio 2007)

RISPOSTA. – Le politiche in atto in materia di sicurezza tendono ad un generale obiettivo di maggiore efficienza ed efficacia dell'attività delle Forze di polizia da perseguire anche attraverso una complessiva razionalizzazione e riorganizzazione, volta ad ottimizzare il rapporto fra risorse impiegate e risultati ottenuti.

In questa direzione si muovono, da ultimo, talune norme contenute nell'ultima legge finanziaria. È il caso dell'articolo 1, comma 439, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, che prevede la possibilità di stipulare convenzioni con le Regioni e gli enti locali per la realizzazione di programmi straordinari di incremento dei servizi di polizia, ovvero dei commi 431 e 435 dello stesso articolo, relativi rispettivamente alla razionalizzazione delle strutture di supporto dell'amministrazione della pubblica sicurezza ed alla predisposizione di appositi piani pluriennali di riarticolazione e ridislocazione dei presidi territoriali delle Forze di polizia, entrambi in funzione di una razionalizzazione delle spese correnti che consenta una più oculata ed efficace destinazione delle risorse disponibili.

L'obiettivo è il reimpiego ottimale delle risorse umane, logistiche, tecnologiche e strumentali finalizzato ad un incremento dell'efficienza dei sistemi di sicurezza territoriale con una contestuale riduzione di spese correnti per locazioni, manutenzioni e canoni di servizio almeno pari al 5% entro il 2007 e ad un ulteriore 5% entro il 2008.

Ad analoghi fini di buona amministrazione ed ottimizzazione delle risorse si ispirano anche provvedimenti assunti localmente, come la rimodulazione degli orari di servizio di alcuni Commissariati di Roma, cui fa cenno l'interrogazione.

È necessario sottolineare subito come non vi sia stata alcun depotenziamento dell'attività delle volanti sul territorio di Roma. Negli ultimi due anni, il Reparto Volanti ha mantenuto costante una presenza media di 13/14 pattuglie per ogni quadrante orario per un totale complessivo di 52/54 volanti al giorno, cui si aggiungono le 32 autoradio per quadrante dei commissariati di polizia, per un totale di 128 al giorno.

Pertanto, nell'arco complessivo di un'intera giornata, le unità operative presenti sul territorio sono circa 180 cui, fra le 8 e le 20, ne vanno sommate almeno altre quattro dedicate all'attività di contrasto del fenomeno delle rapine aggravate nell'ambito di competenza dei Commissariati Aurelio, Monteverde, San Paolo e San Basilio.

La rimodulazione degli orari di servizio dei Commissariati, infatti, non intende certo ridurre lo sforzo profuso nell'attività di controllo del territorio, né tanto meno sottendere una valutazione sul fatto che alcuni quartieri siano più «tranquilli» di altri, tutt'altro: i servizi erano e rimangono

capillarmente distribuiti su tutto il territorio cittadino, benché adattati e modellati sulle specifiche caratteristiche ed esigenze di ciascuna area. In quest'ottica, coerentemente con i richiamati principi generali di riorganizzazione degli impieghi di mezzi e personale, si è però cercato di utilizzare al meglio le risorse e di indirizzarne miratamente una parte proprio verso il contrasto e la prevenzione di quelle specifiche fattispecie predatorie, come le rapine agli esercizi commerciali ad alto afflusso di pubblico, richiamate nell'interrogazione.

In particolare, l'aver concentrato in una fascia oraria più ristretta (dalle 8 alle 20) le pattuglie di quattro Commissariati fra loro non contigui ha consentito di triplicare la presenza delle unità operative nelle ore più critiche, dando anche un'ulteriore, concreta risposta alle aspettative dei commercianti e dei residenti.

Il pattugliamento notturno, invece, viene assicurato attraverso la pianificazione dell'attività coordinata di diverse unità della Sezione Volanti e dei Commissariati tra loro vicini, che continuano ad applicare un orario articolato su quattro turni (7-13, 13-19, 19-24, 24-07) senza alcuna variazione rispetto al passato. In tal modo si è realizzato un aumento del 6.6% delle unità dei commissariati sezionali addette al controllo del territorio.

Il provvedimento di rimodulazione oraria si inserisce in un più ampio ed organico complesso di misure, che vanno dalla sorveglianza mirata dei soggetti maggiormente pericolosi ad un più intenso raccordo delle attività investigative, secondo un preciso disegno anticrimine che trova conforto sia nell'evidente incremento delle unità utilizzabili sia, nelle zone interessate, in un primo ridimensionamento del fenomeno che si intendeva contrastare più efficacemente.

A tal proposito, si soggiunge che, dall'analisi dei dati sull'attività di prevenzione in città, si registra un incremento dei controlli tanto nei confronti di persone (+46,4%) quanto su autoveicoli (+44,6%), a riprova sia dell'attenzione rivolta alle esigenze di contrasto della criminalità predatoria, sia dell'intensità e capillarità dei dispositivi di controllo in atto sul territorio metropolitano, la cui pianificazione e programmazione si presenta idonea a consentire un efficace perseguimento delle esigenze di sicurezza presenti nella città di Roma.

Per quanto riguarda il possibile coinvolgimento di soggetti privati nell'attività di prevenzione, si segnala che è già in atto una significativa partecipazione nel settore della cosiddetta «sicurezza sussidiaria».

In particolare, con direttiva del 2003 concernente i servizi di scorta a bordo treni, si è realizzato con successo un primo esperimento di integrazione delle misure di sicurezza nel trasporto ferroviario, demandando ad istituti di vigilanza e a guardie particolari giurate i compiti di tutela del patrimonio aziendale, oltre che delle stazioni ed a bordo dei convogli.

Inoltre si evidenzia che con l'articolo 18 del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito dalla legge 31 luglio 2005, n. 155 – recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale – è stata prevista la possibilità di affidare a guardie giurate i servizi di sicurezza sussidiaria

nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e delle ferrovie metropolitane, nonché, più in generale, nell'ambito del trasporto urbano.

*Il Vice Ministro dell'interno*

MINNITI

(23 maggio 2007)

TECCE. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della solidarietà sociale.* – Premesso che:

la legge 285/1997, concernente «Disposizioni per le promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia o l'adolescenza», ha definito in questi anni in Italia, e soprattutto nelle grandi aree urbane e metropolitane (individuata come città riservatarie), un'offerta diffusa e strutturata di servizi ed opportunità per l'infanzia e l'adolescenza, in cui istituzioni e organizzazioni sociali del terzo settore si sono incontrati sui temi della prevenzione, della solidarietà e dell'inclusione sociale;

a partire dal 1998, grazie ai fondi della legge citata, si sono affermate ovunque capacità nuove di ascolto e di orientamento, dinamiche di tipo cooperativo, assicurando spazi di aggregazione e di socializzazione in cui adolescenti e preadolescenti in condizione di fragilità e di disagio, a rischio di emarginazione e di devianza, potessero sviluppare abilità e competenze;

sin dalle prime annualità, ma in particolare dal 2000, le procedure relative a riparto, accredito e riaccredito dei fondi della legge 285/1997 hanno determinato non poche difficoltà agli enti locali, spesso penalizzando la continuità delle attività previste: i fondi, una volta accreditati (solitamente nel mese di novembre) restano disponibili fino al 31 dicembre per ritornare poi nelle casse della Banca d'Italia a Roma; ciò rende spesso impossibile, in un solo mese, perfezionare le procedure di liquidazione e mette in discussione interventi di carattere innovativo, in cui sono molti gli operatori sociali coinvolti, ai quali non può non essere garantito un regolare pagamento delle competenze;

nello scorso 2006, il riaccredito delle somme relative alle annualità 2004 e 2005 non è avvenuto; ad esempio la città di Napoli è in attesa del riaccredito di 329.053,79 euro per il 2004 e di 2.390.378,31 euro per il 2005,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo intendano intervenire in merito definendo, come peraltro richiesto da tutti i Comuni, il ritorno alla «triennalità» della programmazione sociale e finanziaria per la legge 285/1997;

quali iniziative intenda assumere il Governo per salvaguardare il patrimonio di iniziative ed attività svolte grazie alla legge 285/1997 e per garantire alle città riservatarie la possibilità di disporre delle somme assegnate in tempi utili per il loro effettivo e proficuo utilizzo.

(4-01434)

(1° marzo 2007)

RISPOSTA. – Le questioni sollevate nell'atto in esame sono state prontamente esaminate da questo Ministero al fine di trovare una soluzione idonea a risolvere la situazione pregressa e a velocizzare i tempi futuri di riparto del Fondo nazionale per le politiche sociali a Regioni, Province autonome e Comuni riservatari.

Nello specifico, si fa presente che per quanto attiene alle somme dovute, per il 2004 e 2005, alle città riservatarie, all'inizio del corrente esercizio finanziario nel relativo capitolo di bilancio di questo Ministero, è stata iscritta una disponibilità di cassa di soli 20 milioni di euro a fronte di un debito di circa 62 milioni di euro. Tale somma è risultata insufficiente anche solo a fronteggiare il 2004, per il quale occorre circa 26 milioni di euro. Il Ministro Ferrero è appositamente intervenuto presso il Ministero del tesoro per l'integrazione della disponibilità di cassa mancante, ottenendo una dotazione supplementare di cassa pari a 30 milioni di euro. L'incremento, tuttavia, è stato insufficiente a coprire l'intero fabbisogno ammontante, come si evince da quanto sopra dichiarato, a 42 milioni di euro, per i quali ad ogni modo il Ministero dell'economia ha dato assicurazioni di copertura.

Sulla base delle predette assicurazioni, questa amministrazione ha intanto provveduto ad inoltrare presso l'Ufficio di bilancio tutti gli ordini di accreditamento per il pagamento ai funzionari delegati delle somme spettanti per il 2004 e per il 2005, con la sola eccezione, limitatamente al 2005, dei fondi per i Comuni di Milano e Roma, a causa dell'esaurimento della predetta disponibilità di cassa.

Si precisa, poi, per quanto riguarda i fondi per il 2007, che questo Ministero intende ripartire, con tempestività, il Fondo Nazionale per le politiche sociali. Infatti, in data 10 maggio 2007, con più di due mesi di anticipo rispetto al 2006, è stata raggiunta l'intesa in sede di Conferenza Unificata, per procedere alla liquidazione delle somme spettanti alle Regioni ed alle città riservatarie nel tempo più rapido possibile, compatibilmente con i tempi tecnici necessari ad uno primo controllo della Corte dei Conti per il decreto di riparto, nonché del secondo controllo per le successive variazioni di bilancio.

Si segnala, ad ogni modo, che la legge finanziaria per il 2007 ha introdotto una novità positiva in ordine alla perenzione degli stanziamenti. Infatti, le somme impegnate ma non liquidate, in favore dei comuni riservatari, entro la chiusura dell'esercizio finanziario potranno essere conservate nella dotazione del Ministero della solidarietà sociale per 5 anni. L'allungamento dei termini di perenzione risolve un altro complesso aspetto gestionale degli stanziamenti.

Infine, si ravvisa l'opportunità di chiarire che la prassi finora seguita da alcuni Comuni di anticipare i fondi dal bilancio comunale per effettuare i pagamenti spettanti ai sensi della legge in questione, per poi procedere al ripianamento non appena ricevuti gli accrediti da questa amministrazione, è stata bloccata dalla Ragioneria Generale all'inizio dell'anno in corso. Sulla questione questo Ministero era intervenuto fin dal 2002, ma

si è attivato nuovamente per risolvere la situazione pregressa sollecitando un intervento tempestivo e risolutivo del Ministero dell'economia.

*Il Ministro della solidarietà sociale*

FERRERO

(28 maggio 2007)

---

