

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 6

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 1° al 6 agosto 2008)

### INDICE

BENEDETTI VALENTINI: sulle dotazioni per il personale di pronto intervento dell'Arma dei Carabinieri (4-00085) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i> )	Pag. 83	FLERES: sull'attribuzione delle funzioni amministrative statali in materia di demanio marittimo alla Regione Siciliana (4-00193) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	Pag. 109
BERSELLI: sul personale civile della base NATO di Geilenkirchen (Germania) (4-00008) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i> )	84	GRAMAZIO: sul mancato recupero delle salme di quattro militari italiani sepolti in un villaggio serbo ai confini con la Bosnia (4-00146) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i> )	113
sul rimborso IVA ad una società di Castello d'Argile (Bologna) (4-00075) (risp. MOLGORA, <i>sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze</i> )	86	LATORRE: sulla società Bari Porto Mediterraneo costituita dall'Autorità portuale di Bari (4-00325) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	114
BERTUZZI ed altri: sui ritardi nell'attuazione nel Piano nazionale per la sicurezza stradale, con particolare riferimento alla provincia di Ferrara (4-00274) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	87	PINOTTI ed altri: sul rinvio del procedimento di razionalizzazione dell'ordinamento giudiziario militare (4-00286) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i> )	118
BUTTI: sul completamento dei lavori sulla strada statale Regina in provincia di Como (4-00357) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	91	POLI BORTONE: sulla presenza di passaggi a livello ferroviari a Bari (4-00406) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	121
CARRARA ed altri: sulla gestione del libro genealogico da parte dell'ENCI (4-00218) (risp. ZAIA, <i>ministro delle politiche agricole alimentari e forestali</i> )	93	POSSA: sul fondo denominato «Un centesimo per il clima» (4-00293) (risp. MENIA, <i>sottosegretario di stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare</i> )	123
D'AMBROSIO LETTIERI: sull'esclusione degli ufficiali in ferma prefissata delle Forze armate dalle disposizioni relative alla stabilizzazione del personale precario delle pubbliche amministrazioni (4-00344) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i> )	104		



BENEDETTI VALENTINI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

tutti i corpi di pronto intervento delle varie Forze dell'ordine (Polizia di Stato, Guardia di finanza, Corpo forestale dello Stato, Polizia provinciale, nonché agenti di Polizia penitenziaria, aeroportuali e Vigili urbani) sono stati muniti di fondina a «rapida estrazione» per motivi di sicurezza, agibilità e maggior facilità di espletamento del proprio dovere;

i detti Corpi di polizia hanno inoltre in dotazione, sulle loro divise, bande bianche rifrangenti per il loro facile riconoscimento e per la loro stessa, oltre che per la altrui, incolumità;

i Carabinieri del pronto intervento sono gli unici che hanno ancora le armi al fianco, con la vecchia, classica fondina lunga che è di grande impedimento, sia nel salire e scendere dai mezzi di autopattuglia, sia nell'inseguire a piedi, quando occorre, i malviventi nell'estrarre rapidamente l'arma nei casi di emergenza ed estrema necessità che lo impongono;

gli stessi Carabinieri, sulle loro divise, hanno bande rifrangenti grigie, che sono difficilmente visibili e pericolose in tempo notturno,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno e doveroso dotare urgentemente anche il personale di pronto intervento dei Carabinieri, in particolare nuclei ed aliquote radiomobili, delle fondine a «rapida estrazione» per le ragioni di cui in premessa;

se il Ministro non ritenga, altresì, di dotare tale personale di divise recanti le opportune e più efficaci bande rifrangenti bianche, più adatte a tutelare l'incolumità sia dei Carabinieri stessi sia dei terzi.

(4-00085)

(4 giugno 2008)

RISPOSTA. – In relazione a quanto rappresentato con l'atto di sindacato ispettivo in esame, si rende noto, innanzitutto, che la «fondina ad estrazione rapida» è già in dotazione sia al personale impiegato nel servizio di «Carabiniere di quartiere» che a quello impiegato nelle aliquote motociclisti dei Nuclei Radiomobili dei Carabinieri.

Peraltro, è in corso di sperimentazione, presso il Reparto Territoriale di Roma, una nuova tipologia di fondina munita di supporto rigido per aggancio/sgancio e di chiusura magnetica che non solo assicura la massima

stabilità dell'arma, ma ne consente anche l'agevole e rapida estrazione; in caso di un positivo riscontro, tale modello sarà assegnato a tutti i Reparti Territoriali presenti sul territorio.

In merito alla possibilità di fornire le divise con bande rifrangenti bianche anche al personale di pronto intervento dell'Arma dei Carabinieri, preme precisare che gli unici capi di vestiario provvisti di bande rifrangenti bianche, attualmente in dotazione ad altri Organi di Polizia, risultano essere le «giacche a vento invernali»; al contrario, nulla è previsto per le tipologie di uniformi in uso durante il servizio estivo.

Per quanto riguarda, invece, più specificamente il vestiario con dispositivi di tipo rifrangente già in distribuzione all'Arma dei Carabinieri, si evidenzia che:

giacche con elementi rifrangenti idonei a garantire un'adeguata visibilità notturna sono già in dotazione al «Carabiniere di quartiere» ed ai motociclisti presso i Nuclei Radiomobili;

tutto il personale chiamato ad operare su strada durante le ore notturne è dotato di «completi segnaletici ad alta visibilità», composti da corpetto, manicotti e copri berretto, conformi alla normativa vigente.

Inoltre, nell'ottica della costante e crescente attenzione che viene dedicata alla tutela della Sicurezza del personale dell'Arma nell'assolvimento dei propri compiti istituzionali, si segnala che sono allo studio nuove tipologie di giacche a vento, che prevedono scritte in materiale rifrangente, nonché completi segnaletici in tessuto fluorescente di colore rosso con inserti rifrangenti, da utilizzare anche nelle ore diurne in caso di scarsa visibilità.

*Il Ministro della difesa*

LA RUSSA

(1° agosto 2008)

---

BERSELLI. – *Al Ministro della difesa.* – Per sapere:

quanti siano i civili delle varie nazioni impiegati presso la base Nato di Geilenkirchen (Germania) e quanti quelli italiani;

quanti siano in percentuale, rispetto al totale, i civili italiani e quelli di ciascuna nazione partecipante al programma;

se e quanti civili di nazioni non partecipanti al programma siano presenti in tale base;

quale sia in percentuale il contributo economico al *budget* di tale programma dell'Italia e, distintamente, degli altri Paesi.

(4-00008)

(14 maggio 2008)

RISPOSTA. – L'atto di sindacato ispettivo in questione è finalizzato, sostanzialmente, ad acquisire elementi di conoscenza su quattro specifici quesiti relativi al numero del personale civile e al contributo economico di ogni singola Nazione, compresa l'Italia, partecipanti al programma NATO E-3A Component presso la base Nato di Geilenkirchen in Germania, che costituisce la sede principale della flotta NATO *Airborne Early Warning and Control* (NAEW & C).

Il programma NAEW & C è stato concepito alla fine degli anni '70 per contrastare la potenziale minaccia aerea a bassa quota delle aeronautiche allora appartenenti all'ex Patto di Varsavia.

Il concetto operativo iniziale aveva come obiettivo l'utilizzo di radar aeroportati nel ruolo di «gap filler» tra le stazioni radar di terra, in modo da conseguire una copertura a tutte le quote che non presentasse soluzioni di continuità.

Dopo il dissolvimento del Patto di Varsavia ed il venir meno della minaccia proveniente da est, il concetto operativo ha subito un mutamento e la flotta NAEW & C ha assunto anche un carattere «expeditionary», poiché impiegabile non solo per il controllo dei cieli delle Nazioni appartenenti alla NATO, ma ovunque gli interessi della NATO ne richiedano l'utilizzo.

Alle 12 nazioni iniziali (Belgio, Canada, Danimarca, Germania, Grecia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Norvegia, Portogallo, Turchia e Stati Uniti) si sono successivamente aggiunte Spagna (1998), Ungheria (2005) e Polonia (2006), mentre è in corso la procedura per l'ingresso della Romania.

La flotta, acquisita tra il 1979 ed il 1982, è attualmente costituita da 17 velivoli AWACS E-3A e 3 velivoli TCA (Training e Cargo).

Venendo, infine, agli specifici quesiti, tenendo conto che, in effetti, sono numerosi gli elementi informativi di tipo analitico richiesti, si è reputato opportuno raggruppare gli stessi all'interno di un'apposita scheda, che si riporta qui di seguito, allo scopo di renderne più agevole la consultazione.

## SCHEDA

PROGRAMMA NATO E-3A COMPONENT			
NAZIONI	Numero del Personale Civile	Percentuale sul totale del Personale	Contributo economico al budget in percentuale
Belgio . . . . .	41	5.9%	3.1862%
Canada . . . . .	16	2.3%	8.8673%
Danimarca . . . . .	16	2.3%	1.8822%
Germania . . . . .	279	40.1%	26.4669%
Grecia . . . . .	2	0.3%	0.5823%
Ungheria . . . . .	0	0.0%	0.8500%
Italia . . . . .	14	2.0%	6.8339%
Lussemburgo . . . . .	0	0.0%	0.1015%
Olanda . . . . .	207	29.7%	3.5256%
Norvegia . . . . .	2	0.3%	1.3728%
Polonia . . . . .	0	0.0%	2.2000%
Portogallo . . . . .	1	0.1%	0.6557%
Spagna . . . . .	7	1.0%	3.4118%
Turchia . . . . .	14	2.0%	1.0000%
Regno Unito . . . . .	54	7.8%	0.0000%
Stati Uniti d'America . . .	43	6.2%	39.0638%
TOTALE . . .	696	100.0%	100.0000%

*Il Ministro della difesa*

LA RUSSA

(1° agosto 2008)

BERSELLI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in data 3 dicembre 2007 il Direttore dell'Ufficio Iva di Bologna comunicava alla Ing. Bonfiglioli S.p.A., via S. Andrea 11 – 40050 Castello D'Argile (Bologna) – che era stato disposto il rimborso Iva di capitale per 1.700.000,00 euro e di interessi per 67.243,15 euro ai sensi dell'art. 38-bis del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni ed integrazioni;

il riferimento della pratica era il seguente: partita iva 00651101206, anno 2005, periodo 66, cronologico 236, conto fiscale 020 03693640371,

si chiede di sapere quando si preveda l'erogazione del predetto rimborso, che la società Bonfiglioli attende dal 2005 e che è assolutamente indispensabile per garantirle la liquidità necessaria.

(4-00075)

(29 maggio 2008)

RISPOSTA. – In riferimento al documento di sindacato ispettivo in esame, con il quale l'interrogante ha chiesto di conoscere i tempi di erogazione alla Società Bonfiglioli s.p.a. del rimborso IVA relativo all'anno 2005, l'Agenzia delle entrate ha comunicato che detto rimborso è stato erogato in data 8 maggio 2008, con disposizione di pagamento n. 500040, per un importo totale pari a 1.767.243,15 euro.

*Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*

MOLGORA

(1° agosto 2008)

BERTUZZI, FIORONI, BLAZINA, PIGNEDOLI, ANDRIA, MERCATALI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

l'incidentalità stradale è un problema diffuso in tutto il territorio della provincia di Ferrara e ha raggiunto dimensioni e gravità preoccupanti ed inaccettabili;

con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 100 del 29 novembre 2002 è stato approvato il «Piano nazionale per la sicurezza stradale» riferito al biennio 2002-2003, nonché il primo Programma annuale di attuazione 2002;

successivamente, con delibera del CIPE n. 81 del 31 novembre 2003 è stato approvato il secondo Programma annuale di attuazione 2003 allo scopo di avviare un processo sistematico di miglioramento della sicurezza stradale, attraverso la gestione congiunta del Governo e degli Enti locali secondo due distinti meccanismi:

a) allocazione delle risorse a scala regionale, finalizzata a favorire un sistema di interventi organizzati in una strategia complessiva di miglioramento della sicurezza stradale nella regione;

b) allocazione delle risorse a scala regionale, finalizzata a favorire la costruzione di una rete di monitoraggio regionale, nonché la realizzazione di azioni ed interventi esemplari di rilevanza strategica per il miglioramento dei livelli di sicurezza in tutto il Paese;

il Piano nazionale della sicurezza stradale-Programma annuale di attuazione 2003 prevede la possibilità di accendere mutui per l'ottenimento di fondi da utilizzare per un piano integrato sulla sicurezza stradale;

con il decreto ministeriale n. 4549 del 22 dicembre 2003 e con il decreto ministeriale n. 316 del 19 febbraio 2004 sono state assegnate alla regione Emilia-Romagna risorse per la somma di 1.472.253 euro, quale limite di impegno quindicennale per l'accensione di mutui da parte degli

enti proprietari di strade, per il finanziamento di interventi finalizzati a migliorare la sicurezza delle strade;

la Regione Emilia Romagna, con delibera della Giunta regionale n. 2462 del 1° dicembre 2003, ha definito le modalità procedurali per l'assegnazione delle risorse a scala regionale del citato programma e, con delibera della Giunta regionale n. 1037 del 4 luglio 2005, ha approvato il disciplinare generale concertato per l'accesso ai finanziamenti;

la Provincia di Ferrara, individuata quale capofila nella realizzazione del 2° Programma di attuazione del suddetto piano, ha predisposto un progetto integrato per il miglioramento della sicurezza stradale in collaborazione con i comuni di Ferrara, Copparo, Cento, Comacchio, Massafiscaglia, Mesola e Ostellato;

il 17 dicembre 2007 la Provincia di Ferrara ed il Comune di Copparo hanno stipulato una convenzione avente ad oggetto la realizzazione di un piano integrato di interventi per l'attuazione del piano, nazionale della sicurezza stradale;

fra gli interventi previsti dalla suddetta convenzione vi sono le opere di messa in sicurezza dell'incrocio tra la via provinciale Copparo-Ferrara e la via Stazione, più noto come il «Nodo di Tamara»;

il Comune di Copparo si è impegnato a sostenere la quota di costi non coperta dal finanziamento richiesto, pari a complessivi 300.000 euro, reso disponibile dal Programma annuale di attuazione 2003 del Piano nazionale della sicurezza stradale per l'intervento «Nodo di Tamara»;

la Provincia di Ferrara, in ottemperanza a quanto previsto dalla suddetta convenzione, ha approvato nel mese di marzo del 2007, un progetto definitivo;

i successivi adempimenti sono però subordinati alla previsione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un decreto che consenta agli enti interessati di accedere al mutuo previsto dal Piano nazionale della sicurezza stradale, necessario per l'avvio degli interventi;

nonostante siano passati ormai più di quattro anni dall'approvazione del Piano nazionale della sicurezza stradale-Programma annuale di attuazione 2003 e dall'assegnazione alla Regione delle risorse necessarie all'accensione di mutui da parte degli enti proprietari di strade, a tutt'oggi il Ministero non ha ancora provveduto all'erogazione degli stanziamenti necessari;

questo ritardo ha generato preoccupazione ed incertezza nelle amministrazioni locali interessate, che riponevano già completo affidamento sulla disponibilità di tali risorse, indispensabili per l'immediata esecuzione degli interventi necessari a ripristinare adeguati livelli di sicurezza per la viabilità nella provincia di Ferrara,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi di questo ritardo, apparentemente inspiegabile, e gli ostacoli che, a distanza di quattro anni, impediscono l'adozione dei decreti necessari ai fini della realizzazione degli interventi oggetto del Programma annuale di attuazione 2003;



quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di dare una risposta agli enti locali interessati che continuano a denunciare una forte preoccupazione per la pericolosità di alcuni tratti stradali della provincia di Ferrara nei quali continuano a verificarsi incidenti.

(4-00274)

(8 luglio 2008)

RISPOSTA. – Le risorse finanziarie relative al «Piano nazionale della sicurezza stradale» istituito dalla legge n. 144 del 1999 sono state ripartite tra le Regioni in modo proporzionale al danno sociale determinato dagli incidenti stradali (costo sociale dei morti e dei feriti da incidenti stradali). Successivamente le stesse Regioni, sulla base degli indirizzi del programma e in conformità ai criteri indicati nel suddetto Piano nazionale della sicurezza stradale, hanno emanato appositi bandi regionali, o altri meccanismi di scelta delle proposte, per assegnare le relative risorse.

Le risorse finanziarie per l'attuazione del suddetto Piano sono quelle rese disponibili dalla legge finanziaria n. 488 del 1999, articolo 56, che, in particolare, per il Primo programma annuale, ha previsto, per il cofinanziamento dei suddetti interventi, un limite di impegno quindicennale di € 12.911.422,00 a partire dal 2001 fino al 2015 finalizzato all'accensione dei mutui.

Le risorse finanziarie per l'attuazione del Secondo programma annuale sono sempre rese disponibili dalla legge 488 del 1999 che, in particolare, ha previsto per il cofinanziamento dei suddetti interventi un limite di impegno quindicennale di euro 20.658.276 per l'anno 2002 finalizzato all'accensione dei mutui. Nel secondo programma di attuazione il 75% dei fondi è stato ripartito con lo stesso meccanismo del primo e per il restante 25% è stato predisposto un bando nazionale per interventi strategici di rilevanza nazionale, comprendendo in essi anche l'istituzione dei Centri regionali di monitoraggio della sicurezza stradale.

Le Regioni, pur se con tempi differenziati l'una dall'altra, hanno attivato le procedure necessarie per individuare gli interventi.

Ad oggi risultano accesi circa 350 mutui in data anteriore al 31.12.2006.

Come è noto, il comma 177-*bis* dell'articolo 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, introdotto dall'articolo 1, comma 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e relativa Circolare applicativa del Ministero dell'economia e delle finanze n. 15 del 28 febbraio 2007, al fine di attualizzare i contributi pluriennali, dispone l'adozione di un decreto del Ministro competente, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto o legislazione vigente.

In ottemperanza a tale disposto normativa il Ministero dei trasporti, divenuto competente per materia, a seguito dello scorporo dell'ex Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto interministeriale inviato al Ministero dell'economia e delle finanze – Ragioneria generale

dello Stato – in data 19 dicembre 2007, ha chiesto l'autorizzazione all'utilizzo dei contributi pluriennali, di cui alla legge 23 dicembre 1999, n. 488, articolo 56, previa la verifica dell'assenza di effetti peggiorativi sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto dalla legislazione vigente, a favore dei soggetti beneficiari individuati attraverso le procedure concorsuali messe in atto dalle Regioni ed attuative del 1° e 2° programma del Piano nazionale della sicurezza stradale a cui i citati fondi si riferiscono.

Il suddetto decreto non è stato sottoscritto dal Ministero dell'economia e delle finanze perché in presenza di un effetto peggiorativo sul fabbisogno e sull'indebitamento netto rispetto a quello previsto.

Considerata la necessità di dare immediata continuità ai programmi di intervento di cui trattasi, con il primario scopo di apportare significative soluzioni alla problematica della sicurezza stradale ed al fine di dare corso ai numerosi interventi da avviare o pagare quelli già avviati da parte di numerose Province e Comuni, questa Amministrazione con nota del 12 maggio 2008 ha chiesto al Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento ragioneria generale dello Stato – di procedere all'erogazione diretta dei contributi per la sola parte capitale ai soggetti interessati, senza ricorrere al mercato finanziario per la relativa provvista, stante l'attuale disponibilità di competenza in conto capitolo di riferimento n. 7393 del bilancio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In data 13 giugno 2008 il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso il parere favorevole della Ragioneria Generale dello Stato all'utilizzo diretto dell'anno 2008 dei contributi pluriennali di cui all'articolo 56 della legge n. 488/1999, previa emanazione di un apposito decreto interministeriale da predisporre a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 1, comma 512, della legge n. 296 del 2006 (finanziaria per il 2007), nel limite di 88 milioni di euro complessivi di cui 30 milioni per l'anno 2008, in coerenza con gli stati di avanzamento lavori, utilizzando fondi al momento disponibili in bilancio per le suddette finalità.

Attualmente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta provvedendo a presentare apposito decreto interministeriale da sottoporre alla firma del Ministro dell'economia e delle finanze.

La specifica fattispecie segnalata nell'interrogazione cui si risponde, relativa al progetto integrato per il miglioramento della sicurezza stradale in collaborazione con i comuni di Ferrara, Copparo, Cento, Comacchio, Massafiscaglia, Mesola e Ostellato e, in particolare la convenzione stipulata tra la provincia di Ferrara e il comune di Copparo, rientra tra quelle situazioni che troveranno soluzione con l'emanazione dell'apposito de-

creto interministeriale ai sensi dell'articolo 1, comma 512, della legge n. 296 del 2007.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(4 agosto 2008)

BUTTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

il territorio della provincia di Como presenta numerosi problemi di viabilità che non possono più essere rinviati, poiché si trascinano da ormai troppi anni;

la strada statale 340 Regina collega la città di Como, attraverso decine di comuni rivieraschi della sponda occidentale del Lario, alla Valtellina. È quotidianamente percorsa da numerosi mezzi pesanti, anche autotreni ed autoarticolati di 18 metri, che molto spesso si incrociano, causando code interminabili e creando forti disagi ai lavoratori pendolari che risiedono soprattutto nei comuni che si affacciano sul lago di Como;

la strada statale 340 Regina attende di essere completata da almeno quattro anni e nello specifico, il tratto di galleria Oria Valsolda-Dogana Italiana fino al confine di Stato attende da tre anni di entrare in funzione, poiché le opere elettromeccaniche sono praticamente terminate, ma mancano ancora alcuni completamenti;

considerato inoltre che:

il 2 luglio 2008 sono scaduti i termini di gara per il completamento del tratto di galleria Oria Cressogno Valsolda (lungo circa 2.500 metri); al riguardo l'ANAS sta svolgendo le procedure di valutazione delle imprese che hanno inoltrato le offerte;

si stima che i lavori di completamento della citata galleria inizieranno nei mesi di gennaio-febbraio 2009, per concludersi, se i termini verranno rispettati, a fine anno 2010;

circa cinque anni fa è stato consegnato all'ANAS un progetto preliminare, finanziato interamente dai Comuni della zona, contenente la valutazione dei costi per ampliare la galleria Cressogno Valsolda fino al comune di Porlezza;

per il traffico proveniente dal Nord Europa, ossia dalla Bassa Baviera, dalla Svizzera e dall'Alsazia, la via Lugano Valsolda Porlezza Menaggio è di circa 30 chilometri più breve del giro di Como per chi va in Tremezzina o in Valtellina;

se venisse realizzato l'ampliamento della citata galleria fino al comune di Porlezza, si registrerebbe un evidente risparmio in termini di tempo per raggiungere queste mete ed una consistente riduzione del traffico,

si chiede di sapere:

quali misure di propria competenza intenda adottare il Governo per monitorare il completamento del tratto di galleria Oria Valsolda-Dogana italiana;

se si adopererà affinché vengano rispettati i tempi di esecuzione dei lavori relativi alla galleria Cressogno Valsolda;

se provvederà al necessario ampliamento della galleria stessa fino al comune di Porlezza.

(4-00357)

(16 luglio 2008)

RISPOSTA. – In merito ai tratti di strada statale n. 340 «Regina» citati nell'atto di sindacato ispettivo, l'ANAS S.p.A. ha comunicato quanto segue.

*Lavori di adeguamento da Cima di Porlezza al Confine di Stato. – 2° lotto di completamento: da Cressogno ad Albogasio:*

In data 28 settembre 2007 il Consiglio di Amministrazione ANAS ha approvato il progetto definitivo di completamento a prestazione integrata delle opere civili e degli impianti tecnologici in galleria, con la seguente tempistica: 510 giorni per la redazione del progetto esecutivo ed esecuzione dei lavori, oltre 1095 giorni per la manutenzione e gestione degli impianti tecnologici.

Il progetto definitivo di completamento inerente il 2° lotto riguarda tutte le opere rimaste incompiute dal precedente appalto, aggiudicato all'A.T.I. Besix - Donati S.p.A..

Il relativo bando di gara è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 1° febbraio 2008 con il criterio di aggiudicazione del prezzo più basso mediante offerta a prezzi unitari di cui all'articolo 81 e 82 del decreto legislativo n. 163 del 2006.

È in atto la procedura di valutazione delle offerte pervenute al 2 luglio 2008.

Si presume di pervenire all'aggiudicazione definitiva entro la fine dell'anno corrente.

*Lavori di adeguamento da Cima di Porlezza al Confine di Stato. – 3° Lotto: da Cressogno a Cima di Porlezza:*

Il 3° lotto in titolo completerà l'opera di ammodernamento della statale nell'intero tratto Menaggio – Confine di Stato. Ad oggi, è stato redatto il progetto preliminare da parte della Comunità Montana, la quale si è resa disponibile alla redazione delle successive fasi di progettazione, previa stipula di una convenzione con ANAS, per il successivo appalto (importo previsto 66,70 milioni di euro). Il progetto preliminare ora è al vaglio degli Organi tecnici di ANAS.

L'opera è confermata nel Piano 2007-2011 in Area inseribilità ed apaltabilità 2010.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(4 agosto 2008)

---

CARRARA, LATRONICO, RIZZOTTI, SANCIU, DE GREGORIO, SCOTTI, D'AMBROSIO LETTIERI, AMATO, PICETTO FRATIN, PALMIZIO, AMORUSO, TANCREDI, ORSI, SACCOMANNO, PICCONE, MALAN, VALDITARA, CASOLI, COLLI, GHIGO, MUSSO, CENTARO, GENTILE, ALICATA, VICECONTE, LONGO, FERRARA, NESSA, MESSINA, SARRO, LICASTRO SCARDINO, DE FEO, CALIGIURI, SARO, MAZZARACCHIO, SCIASCIA, PARAVIA, GRAMAZIO. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

l'Ente nazionale cinofilia italiana (ENCI) in forza della delega conferita con la legge 30 dicembre 1992, n. 529, svolge attività di pubblico interesse consistente nella tenuta del Libro genealogico dei cani di razza secondo la disciplina dettata da appositi disciplinari approvati con decreti del Ministro delle politiche agricole e forestali e, in particolare, dal decreto ministeriale n. 21095 del 5 gennaio 1996 e dalle Norme tecniche del Libro genealogico, decreto ministeriale 21203 dell'8 marzo 2005;

l'ENCI, ad avviso degli interroganti, non è stata all'altezza dell'importante compito istituzionale attribuito, in quanto l'esercizio di tale funzione è stato caratterizzato da gravi violazioni da parte dello stesso ente, non solo della legge di delega e dei decreti applicativi, ma della stessa legge sul benessere animale (legge n. 281 del 1991) e delle norme regionali istitutive dell'anagrafe canina.

tale situazione, che procura grave danno ad un intero settore imprenditoriale ed economico del Paese, è stata numerose volte rappresentata nel corso della XV Legislatura al Ministro *pro tempore* attraverso atti di sindacato ispettivo parlamentare che non hanno ricevuto risposta mediante atti e provvedimenti volti a ristabilire l'applicazione di criteri di efficienza, di efficacia e di trasparenza nella gestione del Libro genealogico del cane di razza;

nell'auspicio che trovino finalmente ascolto le richieste di intervento da parte del Ministero deputato al controllo dell'ENCI per ristabilire trasparenza e corretta gestione del settore cinotecnico, si richiamano nuovamente le situazioni ancora irrisolte o per le quali sono state date risposte inadeguate:

a) l'ENCI ha omesso di adeguare la banca dati costituita dal Libro genealogico del cane di razza con le norme nazionali e regionali vigenti in materia di identificazione dei cani di razza. Al riguardo, si richiama la circolare prot. n. 3241/FC/AP/LH del 24 gennaio 2005, in cui lo stesso ente dichiarava che «gli allevatori titolari e/o associati d'affisso

riconosciuto da ENCI/FCI hanno la facoltà di registrare al Libro genealogico cucciolate identificabili anche attraverso l'apposizione della propria sigla assegnata dall'ENCI». Tale disposizione risultava essere in palese contrasto con la legge 14 agosto 1991, n. 281 (Legge quadro in materia di animali di affezione prevenzione del randagismo) che istituisce l'anagrafe canina delegando alle Regioni l'istituzione e le modalità di iscrizione alla medesima anagrafe, nonché la determinazione delle modalità di «rilascio al proprietario o al detentore della sigla di riconoscimento del cane, da imprimersi mediante tatuaggio indolore» (art. 3). La suddetta omissione, di cui si chiedeva conto nella XV Legislatura con l'interrogazione 4-00833 e con l'interrogazione 4-01567, è stata anche accertata dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali che, con la nota del 4 dicembre 2006, testualmente dichiarava: «la banca dati dell'ENCI fino al 31 dicembre 2004 doveva necessariamente essere in linea con l'anagrafe canina detenuta dalle regioni» e che «Invece, con circolare n. 3241 del 24 gennaio 2005, il Direttore generale dell'ENCI e responsabile dell'Ufficio centrale del Libro genealogico, richiamando una precedente nota del 1 giugno 2004 informava le delegazioni ENCI che gli allevatori titolari e/o associati d'affisso riconosciuto ENCI/FCI hanno facoltà di registrare al libro genealogico cucciolate identificabili anche attraverso l'apposizione della propria sigla assegnata dall'ENCI». A tale situazione il Ministero, su indicazione dello stesso ENCI, ha ritenuto porre rimedio con decreto ministeriale n. 10056 del 6 luglio 2007 con cui è previsto che solo a partire dal 1° ottobre 2007 sussiste l'obbligo di iscrizione all'anagrafe canina istituita nella maggior parte delle Regioni per i cani iscritti al libro genealogico, compiendo di fatto una sostanziale sanatoria per l'omesso allineamento da parte dell'ENCI dei dati identificativi dei cani nati fino alla data del 1° ottobre 2007;

b) l'ENCI ha consentito di omettere l'applicazione della certificazione veterinaria ai fini dell'iscrizione al libro genealogico e all'anagrafe canina (in proposito si veda l'interrogazione 4-00833 della XV Legislatura presentata dal primo firmatario);

c) l'ENCI ha deciso la revoca della tutela di 15 razze canine alla Società italiana Pro Segugio (SIPS) assunta in violazione del Disciplinare del libro genealogico (decreto ministeriale 21095 del 5 febbraio 1996) e delle Norme tecniche (decreto ministeriale 21203 dell'8 marzo 2005) e quindi anche la mancata applicazione del provvedimento n. 20166 del 23 gennaio 2007 a firma del dottor Ambrosio. In proposito, si veda l'interrogazione 4-01572, presentata dall'on Stucchi; si tratta, del resto, di un rilievo che anche lo stesso Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali aveva accertato con provvedimento n. 23900 del 1° dicembre 2006;

d) l'ENCI ha omesso di istituire l'Ufficio centrale del libro genealogico, in aperta e palese violazione dell'articolo 5 del decreto ministeriale n. 21095 del 5 febbraio 1996 (si veda l'interrogazione 3-01173);

e) l'ENCI ha violato la libertà degli allevatori che denunciano le violazioni e le omissioni sopra evidenziate con decisioni delle Commis-

sioni di disciplina dell'ENCI palesemente discriminatorie (per la medesima fattispecie il signor Veronesi è stato condannato a 24 mesi di sospensione mentre il signor Ciarafoni, rappresentante del Ministro, non ha subito alcuna sanzione) (si veda l'interrogazione 3-01173);

f) l'ENCI è venuto meno a quanto di più specifico attiene al proprio scopo e finalità istituzionale, violando gli stessi decreti del Ministero della salute emessi in merito ai maltrattamenti degli animali. Al riguardo, si richiama l'interrogazione 4-05050 con cui venivano chiesti chiarimenti in merito al mancato rispetto da parte dell'ENCI dell'ordinanza del 12 dicembre 2006 del ministro Livia Turco che disponeva il divieto degli interventi chirurgici destinati a modificare l'aspetto di un cane o finalizzati ad altri scopi non curativi e, in particolare, il taglio della coda ed il taglio delle orecchie. Al riguardo è stato documentato che al raduno delle razze italiane organizzato dall'ENCI a Eboli in data 16 febbraio 2008, al quale erano presenti il delegato e un giudice ENCI, hanno partecipato cani italiani con le orecchie amputate. È altresì documentato che al raduno Società amatori del cane corso (SACC) di Ancona in data 23 febbraio 2008, anche questo organizzato dall'ENCI con la presenza dei delegati dell'ENCI, hanno partecipato cani con le orecchie amputate, come conferma il giudice dell'ENCI nella stessa manifestazione. Peraltro uno dei cani con le orecchie amputate (di nome Pupa della Nevaia) è stato anche giudicato vincitore della manifestazione.

In definitiva, l'ENCI viene meno alla funzione, delegata in forza di legge, di tutelare la cinofilia e la selezione zootecnica omettendo di modificare gli *standard* delle razze canine (dobermann, mastino napoletano e cane corso), che ancora oggi ammettono la caudectomia e la conchettomia, in modo tale da vietare in modo chiaro ed inequivocabile per tutti (allevatori, veterinari, giudici dell'ENCI) la partecipazione alle mostre di cani mutilati, come da tempo prevede la normativa europea. Inoltre l'ENCI avalla di fatto il perpetuarsi di comportamenti in violazione dell'ordinanza del ministro Turco, sui quali si era espresso negativamente anche il Comitato di bioetica nazionale nel maggio 2006;

considerato che a quanto detto, occorre aggiungere che lo stesso Ministero delle Politiche agricole e forestali, all'esito degli accertamenti compiuti, ha emesso atti volti, ad avviso degli interroganti, più che ad introdurre principi di correttezza gestionale, ad avallare i comportamenti elusivi della disciplina posti in essere dall'ENCI. In particolare:

1) con il decreto ministeriale n. 21075 del 6 aprile 2006 il ministro Alemanno prorogava per la terza volta, per gli stessi motivi, senza continuità con la proroga in precedenza scaduta, il termine dallo stesso Ministero stabilito con il decreto ministeriale n. 22383 del 3 giugno 2003 ai fini della verifica da parte dell'ENCI dei requisiti di iscrizione nel Registro degli allevatori. L'atto è stato annullato con sentenza del TAR Lazio;

2) con decreto ministeriale n. 10056 del 6 luglio 2007 il Ministero stabiliva, solo a partire dal 1° ottobre 2007, l'obbligo di iscrizione all'anagrafe canina istituita nella maggior parte delle Regioni per i cani

iscritti al libro genealogico, nonostante gli uffici dello stesso Ministero, in risposta agli atti di sindacato ispettivo parlamentare, avessero in precedenza accertato che quell'obbligo doveva considerarsi previsto dalle norme per tutti i cani nati prima del 1° gennaio 2005. Avverso il suddetto decreto, che di fatto comporta una sanatoria per l'omesso allineamento da parte dell'ENCI dei dati identificativi dei cani nati fino alla data del 1° ottobre 2007, pende il ricorso avanti il TAR Lazio (R.G. n. 9857/2007),

si chiede di sapere:

se, anche per far cessare il contenzioso che coinvolge lo stesso Ministero, il Ministro in indirizzo intenda adottare iniziative nei confronti dell'Ente nazionale cinofilia italiana che persiste nell'avallare comportamenti ad avviso degli interroganti contrari alla legge ed ai regolamenti nazionali;

se, quindi, intenda procedere con la nomina di un commissario *ad acta* per la tenuta del Libro genealogico, in applicazione della legge n. 529 del 1992 e del disciplinare del Libro genealogico per la tutela dei cani di razza.

(4-00218)

(24 giugno 2008)

RISPOSTA. – Gli interroganti, nel segnalare che da parte di alcuni soci dell'ENCI è stata lamentata l'inadeguatezza dell'ente stesso a gestire il ruolo istituzionale connesso con la gestione dei libri genealogici evidenziando presunte violazioni alle disposizioni del decreto legislativo n. 529 del 1992 (condizioni zootecniche e genealogiche che disciplinano la produzione di massa), dei decreti ministeriali applicativi (approvazione dei disciplinari e norme tecniche), della legge n. 281 del 1991 sul benessere animale e delle norme regionali istitutive dell'anagrafe canina, rilevano, in particolare, che rimarrebbero irrisolte le seguenti specifiche questioni:

a) omissione nell'adeguamento della banca dati – BD – del libro genealogico alle norme dettate dall'accordo Ministero della salute – Regioni del 6 febbraio 2003, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 febbraio 2003, in materia di benessere degli animali da compagnia e *pet-herapy* (identificazione e anagrafe canina);

b) omissione della richiesta della certificazione veterinaria, ai fini della contestuale iscrizione al libro genealogico e all'anagrafe canina;

c) revoca della tutela di 15 razze canine alla Società Italiana Pro-Segugio (SIPS);

d) mancata istituzione dell'U.C. del libro genealogico;

e) decisioni delle commissioni di disciplina dell'ENCI non proporzionate e discriminatorie nei riguardi di alcuni soci;

f) violazione dei decreti del Ministero della salute in merito al divieto di maltrattamento degli animali (taglio della coda e delle orecchie).



Al riguardo, prima di fornire precisi elementi sui punti indicati, si ritiene necessario chiarire la natura giuridica dell'ENCI e delle funzioni istituzionali svolte dallo stesso.

In particolare, è importante sottolineare che l'ENCI è stato riconosciuto con regio decreto del 13 giugno 1940 n. 1051, acquisendo personalità giuridica secondo il codice 1865; è sottoposto alla vigilanza di questo Ministero ai sensi del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato n. 1665 del 23 dicembre 1947; ai fini della individuazione degli «enti inutili» è stato considerato ente di «preesistente natura privatistica». Tale natura privatistica è stata affermata dalla Corte di cassazione, sezioni civili riunite, con sentenza n. 1404 del 2 marzo 1972. La personalità giuridica privata è stata sempre riconosciuta in occasione delle modifiche statutarie fino al 2000, avvenute prima con decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1960 n. 553 e 8 giugno 1982 n. 693 e, da ultimo, con decreto ministeriale 24 aprile 2000 n. 20640. Con decreto ministeriale n. 21909 del 28 giugno 2006 è stato ratificato il nuovo regolamento di attuazione del predetto statuto.

Il fatto di gestire il libro genealogico del cane di razza non comporta mutamenti nella natura giuridica dell'ente, né, tantomeno, sottintende una delega di poteri pubblici da parte dello Stato, in quanto l'attività in parola non deriva dallo Stato, ma dai soci cinofili che hanno istituito il libro in questione, sopportandone i costi individuali per la selezione e collettivi per la gestione ed i servizi forniti dallo stesso ente. Infatti il decreto legislativo n. 529/92 afferma che i libri genealogici sono istituiti dalle associazioni nazionali di allevatori di specie e razza. Le richieste approvazioni ministeriali, della istituzione del libro e dei disciplinari che ne regolano la tenuta, sono legate alla possibile rilevanza pubblica che l'attività in parola, che resta comunque privata, può rivestire per l'affidamento dei terzi sui documenti e le certificazioni che tale libro rilascia. Trattandosi, quindi, di attività di rilevante interesse pubblico e non di attività pubblica, la scrivente Amministrazione provvede ad approvare i disciplinari delle associazioni di allevatori (nel caso l'ENCI) che istituiscono e gestiscono libri genealogici (art. 2 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 529) e conseguentemente a vigilare sugli adempimenti previsti dagli stessi disciplinari.

Ciò premesso, si formulano le seguenti osservazioni.

1) *Identificazione dei cani e allineamento BD Libro genealogico all'anagrafe canina*

Per quanto riguarda l'identificazione dei cani, questa Amministrazione è stata sempre dell'avviso che il sistema di cui all'accordo del 6 febbraio 2003, Ministero della salute-Regioni, in materia di benessere degli animali da compagnia e *pet-therapy*, recepito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 febbraio 2003, costituisca l'unico sistema ufficiale da utilizzare anche per l'iscrizione al Libro genealogico del cane

di razza, tenuto dall'ENCI. In tal senso si è operato affinché l'ENCI desse attuazione alle norme tecniche del libro genealogico approvate con decreto ministeriale n. 21203 del 2005, con l'introduzione del *microchip*, quale unico sistema ufficiale di identificazione, in linea con la predetta normativa statale.

È il caso di accennare che l'ENCI, nel sottolineare la sua natura giuridica privata, si è a lungo dichiarato svincolato dal citato obbligo di identificazione ufficiale, obbligo che si riteneva dovesse gravare, invece, solo sull'allevatore, al quale però non era stato imposto da parte dell'ENCI stesso alcun onere di fornire informazioni sull'avvenuta applicazione di un *microchip* ufficiale sulla base dell'anagrafe canina. Dette norme sono state poi attivate dall'ENCI solo a decorrere dal 1° ottobre 2006. Per quanto riguarda invece l'identificazione dei soggetti nati prima del 1° ottobre 2006 è stata evidenziata, sempre da parte di questa Amministrazione, la necessità di un rapido adeguamento della banca dati ENCI alle banche dati regionali istituite per l'anagrafe canina.

A seguito di approfondimenti con i responsabili dell'ENCI, con apposito decreto ministeriale n. 10056 del 6 luglio 2007, sono state emanate norme di raccordo tra il libro genealogico ed il sistema di identificazione dei cani previsto dall'anagrafe. Il predetto decreto innanzitutto accoglie il principio che il sistema identificativo, recepito con l'innanzi citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, costituisce l'unico sistema ufficiale di identificazione dei cani, sia per le esigenze sanitarie che per quelle zootecniche. Lo stesso decreto prevede poi la piena attività a decorrere dal 1° ottobre 2007, con l'allineamento delle banche dati ENCI Anagrafe canina, nonché l'obbligo di identificare i cani già iscritti al Libro genealogico e non all'anagrafe, a prescindere dalla loro data di nascita, ogni qual volta i proprietari dei cani chiedono all'ENCI un servizio (denuncia monta e nascita) o partecipano ad una manifestazione canina. In tal modo il provvedimento in questione, non solo assicura l'allineamento del Libro genealogico all'anagrafe canina a decorrere dall'8 marzo 2005, ma estende tale garanzia, per alcune situazioni, anche ai cani nati in precedenza. Il decreto ministeriale è pubblicato sul sito *web* del Ministero e dell'ENCI. Lo stesso ENCI ha predisposto una circolare esplicativa per i soci, in data 9 luglio 2007, con le istruzioni comportamentali, sia per l'accettazione delle cucciolate al Libro genealogico, che per la partecipazione di cani a mostre e rassegne. Con successiva circolare del 14 novembre 2007 sono state fornite alle delegazioni ulteriori chiarimenti e disposizioni sull'apposizione del codice penale nella modulistica ufficiale, sia per l'accettazione di iscrizione di cucciolate, che per i passaggi di proprietà, nonché è stata ribadita l'obbligatorietà per i cuccioli ed i loro genitori di iscrizione all'anagrafe e di esibizione della certificazione veterinaria di identificazione degli animali.

Al fine di dare corretta attuazione nei termini fissati dal più volte citato decreto ministeriale, che è stato notificato al Ministero della salute ed alle Regioni per gli adempimenti relativi ai necessari raccordi a livello di sistemi informativi, l'ENCI si è raccordato con detto Dicastero e con gli

organismi competenti delle Regioni ai quali sono stati inviati, a partire dal 1° ottobre 2007, i dati relativi ai cani iscritti al Libro genealogico nati a partire dall'8 marzo 2005 e registrati con *microchip*, in formato testo (.txt) facilmente fruibile da ogni tipo di sistema così come suggerito dallo stesso Ministero della salute ed a seguito degli adeguamenti concordati con la Regione Lombardia.

Gli elenchi dei soggetti contengono le seguenti informazioni: nome cane, codice identificativo (*microchip*), codice di iscrizione al Libro genealogico, data di nascita, sesso, razza, proprietario (cognome, nome e indirizzo). Il numero delle iscrizioni al Libro genealogico di soggetti nati nel periodo 8 marzo 2005-30 settembre 2006 individuati con *microchip* senza verifica dell'avvenuta iscrizione all'anagrafe canina, secondo quanto dichiarato dall'ENCI, ammonta a 204.148, mentre il numero di animali identificati con il solo tatuaggio è di 26.614. Dalla data di emanazione del decreto ministeriale sono stati inviati fino ad oggi, dati relativi a n. 338.333 soggetti suddivisi per le Regioni competenti ai fini dell'allineamento sia del progresso che dell'attualità. Procede invece a rilento la regolarizzazione dei cani, riferiti ad allevatori titolari di affisso, identificati con il solo tatuaggio. Infatti, dei 26.614 conteggiati l'anno scorso, solo per 449 è stato completato l'adeguamento.

L'ENCI pertanto ha comunicato di aver adottato una nuova iniziativa volta a concludere l'allineamento anche in questo caso (fissazione di un termine perentorio ai proprietari).

## 2) Attività dell'Ufficio Centrale del Libro genealogico

A garanzia della trasparenza e della correttezza della gestione del libro genealogico, l'albo degli allevatori e dei proprietari è pubblicato sul sito internet [www.enci.it](http://www.enci.it), nell'ambito del nuovo servizio «libro genealogico on-line» e risulta quindi facilmente consultabile da chiunque a far data dal 1° ottobre 2006 e ciò vale anche per tutti i cani iscritti al libro genealogico i cui dati anagrafici e genetici sono rintracciabili sul sito medesimo a partire dalla stessa data. Le informazioni relative alla ubicazione degli allevamenti sono pubblicate solo a richiesta degli stessi allevatori che consentano il trattamento dei dati nel rispetto della normativa in vigore. Tale servizio *on-line* nel periodo 1° giugno 2007-28 agosto 2007 ha fatto registrare 658.000 contatti e di recente anche la Federazione Cinologica Internazionale (FCI), con proprio comunicato, ha manifestato il più ampio apprezzamento per l'iniziativa in parola.

Per quanto concerne l'attività, l'ENCI sta, già da tempo, potenziando numero e qualità dei controlli integrati, realizzati all'atto dell'inserimento dei dati relativi al libro genealogico.

Il sistema effettua un controllo automatico mirato su tutti i campi che compongono la modulistica di denuncia e di iscrizione, producendo circa 100 controlli (coerenza tra data di monta, di nascita, di deposito; proprietà stallone e fattrice, coerenza date tra una cucciolata e l'altra, eccetera).

A titolo di esempio, nel caso di mancanza di *microchip*, oggi il sistema genera automaticamente un'anomalia che produce una comunicazione inviata all'allevatore ed alla delegazione competente.

La pratica viene sbloccata solo a fronte della documentata inoculazione del *microchip* da parte del veterinario. Ciascuna anomalia viene registrata dal sistema e produce un insieme di statistiche che consentono all'ufficio centrale del libro di inviare comunicazioni mirate alle delegazioni, al fine del corretto invio delle pratiche all'ENCI. Tali statistiche prodotte attraverso il Sistema di Gestione di Qualità UNI EN ISO 9001:2000 consentono di individuare la tipologia dell'errore e le percentuali di diffusione (Allegato 5 Manuale Gestione Qualità).

Parallelamente si sta lavorando alla informatizzazione delle delegazioni.

Si precisa che anche le verifiche sui requisiti per l'accesso e la permanenza nel registro allevatori sono realizzate automaticamente dal sistema informatico.

### 3) *Questione SIPS*

Al fine di reperire una possibile risoluzione presso questo Ministero si è tenuto un incontro tra i Presidenti di ENCI e SIPS, presso questo Ministero, in data 22 aprile 2008.

A seguito di tale scambio di opinioni la SIPS si è riservata di formulare una proposta di ricomposizione dei propri rapporti con il Club Bleu de Gascogne, da inviare alla scrivente Amministrazione ed all'ENCI il quale si è, a sua volta, impegnato a discutere detta proposta in sede di Consiglio Direttivo. La proposta in questione è stata formulata ed inviata dalla SIPS in data 8 maggio 2008. Si è quindi in attesa che si esprima in merito il Consiglio Direttivo dell'ENCI.

Infine, ribadendo il disposto dell'articolo 21 dello statuto, si evidenzia come in nessuna parte dello statuto stesso venga data la possibilità al Consiglio Direttivo ENCI (art. 13) di intervenire, senza motivo, sull'assetto sociale di un proprio socio collettivo obbligandolo a subire una *deminutio* delle proprie competenze e dei propri associati, al solo fine di favorire altri soggetti. Ciò in quanto i soli interventi legittimi operabili sui soci collettivi sono quelli previsti dall'articolo 7 dello statuto (delibera di perdita della qualità di socio) per le fattispecie ivi delineate, nonché dalle norme che disciplinano i rapporti tra lo stesso Ente ed i soci collettivi, norme contenute nella Sezione IV del vigente regolamento di attuazione.

Tutto ciò evidenziato, si è invitato l'ENCI ad evitare, per il futuro, qualsiasi riconoscimento di nuove associazioni, per razze o gruppi di razze già oggetto di tutela da parte di soci collettivi esistenti, ed a riesaminare il *dossier* dei rapporti ENCI/SIPS. Infatti la scrivente Amministrazione, pur avendo a suo tempo preso atto (con la già citata nota n. 0000467 del 23 febbraio 2007) dell'orientamento politico dell'ENCI, secondo il quale la

migliore tutela delle razze è raggiunta attraverso associazioni più «specialistiche» che subentrano ad associazioni maggiormente «generiche», continua a ritenere che l'attuazione di detto orientamento debba trovare le proprie basi giuridiche in un'apposita modifica dell'articolo 21 dello statuto. È comunque evidente che le eventuali modifiche di statuto possono solo ampliare e non diminuire o abolire gli eventuali diritti degli associati

Alla luce di tutte le vicende esaminate, si assicura una continua ed attenta vigilanza, sia negli organi sociali (Consiglio Direttivo e Collegio dei Sindaci), che in quelli tecnici (CTC e Comitato Esperti) al fine di addivenire in tempi rapidi ad una situazione di maggiore trasparenza e correttezza tra soci.

In ogni caso si fa presente che, dopo il rigetto dell'istanza cautelare e del relativo reclamo, è ancora pendente presso il Tribunale di Milano la causa tra la SIPS e l'ENEL, il cui merito verrà discusso a gennaio 2009.

#### 4) Commissioni di disciplina

Si premette che l'attività svolta dalle Commissioni di disciplina è e resta quella di un organo sociale interno di una associazione giuridica di diritto privato, ambito, in cui l'amministrazione scrivente non può, né deve, entrare (articolo 27 dello Statuto).

Peraltro, i fatti come risultanti dalla documentazione acquisita, a proposito delle vicende che hanno interessato i signori Ciarafoni, Bosio e Veronesi, si commentano da soli, anche perché non si tratta di casi isolati. Si vedano al riguardo gli elementi di risposta per l'interrogazione 4-00031 del sen. Carrara (nota ministeriale n. 0004687 del 25 giugno 2008).

Del resto non può dimenticarsi che il precedente testo di statuto, vigente fino al 1999, all'articolo 6-bis, stabiliva la sospensione dell'attività sociale a carico dei soci che avessero ricorso contro delibere degli organi sociali avanti all'Autorità giudiziaria o all'Autorità amministrativa tutoria. A seguito di espressa richiesta della scrivente Amministrazione, basata sulla necessità di rispettare le libertà democratiche, tale previsione, in sede di revisione dello statuto, è stata cancellata.

In virtù dell'articolo 27 del nuovo statuto i soci sono tenuti a rispettare statuto, regolamenti e disposizioni sociali, nonché regole della deontologia e correttezza sportiva. Di fatto però le Commissioni di disciplina intervengono spesso anche in materie che dovrebbero essere trattate dal giudice ordinario civile o penale su istanza dell'interessato (diffamazione, calunnia, conflitto d'interessi ecc.). Per tali motivi sarebbe auspicabile che detti organismi disciplinari fossero composti da qualificati esperti esterni, non legati alle dinamiche interne dell'ente e come tali al di sopra delle parti, quindi in grado di assicurare uniformità di trattamento in tutte le fattispecie esaminate.

In quest'ottica i rappresentanti ministeriali presenti negli organi sociali dell'ENCI sono impegnati ad avanzare concrete proposte di modifica dell'attuale situazione.

### 5) *Maltrattamenti animali: taglio orecchie*

È opportuno ricordare che l'ordinanza del Ministero della salute emanata il 12 dicembre 2006 in materia di tutela dell'incolumità pubblica dall'aggressione di cani contempla, per la prima volta in Italia, il divieto di conchectomia e caudotomia, in attesa di una disciplina normativa organica in materia. Il testo dell'ordinanza è stato poi modificato con successiva ordinanza del 23 marzo 2007, consentendo il taglio della coda per i soggetti appartenenti alle razze canine riconosciute dalla Federazione Cinologica Internazionale (FCI) con caudotomia prevista dai rispettivi *standard*. La disciplina è stata reiterata con ordinanza del 14 gennaio 2008 e scade il 31 dicembre 2008.

Ciò premesso si precisa che l'ENCI, al fine di informare i cinofili degli obblighi, in capo ad allevatori e proprietari, derivanti dalle ordinanze sopra citate, ne ha immediatamente divulgato il testo integrale attraverso la propria rivista «I nostri cani» (febbraio 2007) e attraverso il sito *Internet* istituzionale (gennaio 2007). La successiva modifica è stata comunicata con altrettanta tempestività e con le stesse modalità di cui sopra.

In merito alla applicazione delle ordinanze in questione va rilevato che qualsiasi regolamentazione dell'ENCI (*standard* di razza, disciplinari e norme tecniche del libro genealogico), anche se approvata da decreti ministeriali, risulta cedevole rispetto alle ordinanze stesse. Ciò vuol dire che gli *standard* di razza, per quanto riguarda conchectomia e caudotomia, sono di fatto modificati.

Ora, poiché lo *standard* di una razza è l'unico e indiscutibile strumento di riferimento per la verifica morfologica operata dagli esperti giudici, in occasione delle manifestazioni dell'ENCI e di quelle riconosciute dalla FCI, per quanto concerne la conchectomia, considerato che tale pratica è stata vietata nel nostro Paese, ma anche che gli *standard* di razza sono fissati a livello internazionale, va quindi verificato se uno *standard* di una determinata razza per la quale è prevista la conchectomia contiene anche la descrizione delle orecchie non amputate. Infatti gli *standard* delle razze italiane, che consentono la caudotomia e la conchectomia, sono emanati dalla FCI e recepiti da tutti i kennel club dei Paesi aderenti, ivi comprese le nazioni nelle quali non vi sono divieti di tali pratiche.

Altri aspetti tecnici rilevanti sono:

a) armonizzazione delle modalità di giudizio da parte degli esperti giudici con riferimento alle valutazioni degli animali che presentano, a differenza del passato, orecchie integre;

b) assenza di discriminazione nel valutare, contemporaneamente, sia animali con orecchie integre che amputate, nel caso di manifestazioni con animali che hanno subito in passato conchectomia o animali provenienti da Paesi con legislazione diversa. A tale riguardo la stessa FCI, affrontando le tematiche del taglio della coda e delle orecchie, sollecitata dai kennel club dei Paesi nei quali veniva introdotto tale divieto, già nel 2002 ha emanato la seguente direttiva per i Paesi nei quali esiste il divieto di amputazione: «(.) non considerando quel che lo *standard* af-

ferma riguardo sia la coda amputata/non amputata sia le orecchie amputate/non amputate (.) non ci può essere discriminazione, da parte dei giudici, tra cani con orecchie amputate/non amputate e tra cani con coda amputata/non amputata».

Nel caso delle razze italiane indicate nella presente e in passate interrogazioni per il mastino napoletano e per il cane corso, emerge chiaramente che gli attuali *standard* già prevedono anche l'integrità dell'orecchio dando la possibilità ad ogni esperto di giudicare i soggetti presentati da allevatori e proprietari nel pieno rispetto delle regole vigenti in Italia.

In tale contesto, infine, va rimarcato che eventuali comportamenti illeciti contro il benessere animale sono imputati esclusivamente al proprietario e/o detentore dell'animale indipendentemente dalla posizione assunta dall'ENCI che, in questa circostanza, appare in ogni caso corretta.

6) *Proroga termini per verifica requisiti iscrizione all'albo degli allevatori*

La proroga al disciplinare del libro genealogico è stata approvata con decreto ministeriale n. 21075 del 6 aprile 2006 dal Ministero, su richiesta dell'ENCI al fine di poter completare l'adeguamento del sistema informatico in uso, per redigere l'elenco effettivo degli allevatori (albo degli allevatori) in possesso dei requisiti richiesti. È vero che il mantenimento di una situazione di indeterminatezza costituiva fonte di possibile contenzioso, per disparità di trattamento tra i soci individuali ENCI per i quali lo statuto prevede l'iscrizione all'albo degli allevatori. Di fatto venivano equiparati soci in possesso di cani e soci che ne erano privi, continuando questi ultimi ad essere talora investiti di funzioni di responsabilità (consiglieri di amministrazione, esperti giudici, eccetera).

In realtà tale problema si sarebbe dovuto risolvere all'interno dell'Associazione senza stravolgere la normativa tecnica. In ogni caso in quel momento era intuitivo che, senza un adeguato supporto informatico, le verifiche previste dal disciplinare del Libro genealogico non potevano essere accurate e, pertanto, la citata ennesima proroga del termine in questione era stata ritenuta ancora necessaria.

È il caso di segnalare che il decreto ministeriale n. 21075 del 6 aprile 2006 è stato impugnato avanti al TAR del Lazio, che, con sentenza n. 5240/07 del 6 giugno 2007, ha accolto il gravame. Su consiglio dell'Avvocatura generale dello Stato, la scrivente amministrazione non ha proposto appello al Consiglio di Stato. Il decreto ministeriale in questione è stato quindi annullato.

Tutti coloro che fanno parte dell'albo degli allevatori, a partire da quella data, sono in possesso dei requisiti previsti dal disciplinare e relative norme tecniche. La verifica è gestita con un apposito programma informatico. L'albo, come già detto, è pubblicato sul sito *Internet www.enci.it* nell'ambito del nuovo servizio «libro genealogico *on-line*».

A conclusione si evidenzia che, per quanto concerne la tenuta e gestione del libro genealogico, le carenze segnalate ed accertate negli anni precedenti, a seguito degli interventi ministeriali, risultano, sia pure con alcune eccezioni, avviate verso il superamento.

Resta in essere, comunque, un contenzioso a più livelli tra ente, soci, esperti di razze, contenzioso che, in alcuni casi, interagendo anche con le attività di gestione del libro genealogico (vedasi questione SIPS, Commissioni di disciplina, eccetera), impedisce un efficiente svolgimento dell'attività istituzionale che risulta tralasciata a beneficio di interessi di parte.

Non si comprende peraltro come un provvedimento di commissariamento dell'ENCI potrebbe riuscire a risolvere tutti i problemi segnalati, soprattutto in considerazione del fatto che la maggioranza delle carenze lamentate attengono all'esercizio di competenze pubbliche. Inoltre si evidenzia come tutti i precedenti commissariamenti già intervenuti ininterrottamente dal 30 marzo 2001 al 30 gennaio 2004 non abbiano mai sortito i risultati sperati anche con riguardo ai problemi propri dell'Ente ed al suo elevato tasso di conflittualità che rimane comunque invariato negli anni, senza che a ciò riescano a porre rimedio i diversi soggetti succedutisi ai posti di vertice.

*Il Ministro delle politiche agricole  
alimentari e forestali*

ZAIA

(1° agosto 2008)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

l'articolo 1, comma 519, della legge finanziaria per il 2007 prevede che una quota pari al 20 per cento del fondo di cui al comma 513 è destinata alla stabilizzazione a domanda del personale non dirigenziale in servizio a tempo determinato da almeno tre anni, anche non continuativi, o che consegua tale requisito in virtù di contratti stipulati anteriormente alla data del 29 settembre 2006, o che sia stato in servizio per almeno tre anni non continuativi del quinquennio anteriore alla data di entrata in vigore della legge;

le amministrazioni interessate, nelle more della conclusione della procedura di stabilizzazione, continuano ad avvalersi del personale di cui all'articolo 1, comma 519, della predetta legge e prioritariamente del personale di cui all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo 8 maggio 2001, n. 215, e successive modificazioni, in servizio al 31 dicembre 2006;

in ragione del predetto comma sono soltanto gli ufficiali in ferma prefissata delle Forze armate e dell'Arma dei Carabinieri ad essere stati prioritariamente individuati;



a tutt'oggi soltanto l'Arma dei Carabinieri ha provveduto a trattenerne in servizio, per avviare successivamente le procedure di stabilizzazione, i propri ufficiali ausiliari;

per quanto concerne la Marina militare ed il Corpo delle Capitanerie di porto, i relativi ufficiali in ferma prefissata sono stati già inviati in congedo, con esclusione degli appartenenti al 7° corso perché in servizio sino al mese di marzo 2009, nonostante possedessero i requisiti richiesti per il passaggio nei ruoli al momento dell'entrata in vigore della predetta legge finanziaria;

in particolar modo, per quanto riguarda gli Ufficiali in ferma prefissata della Marina Militare, si è registrata la mancata rafferma annuale degli ufficiali appartenenti al 5° e 6° corso Allievi ufficiali in ferma prefissata (AUFP);

la legge finanziaria per il 2007 autorizza l'impiego e il pagamento delle spese per un numero massimo di ufficiali ausiliari da mantenersi in servizio come forza media per l'anno 2007;

il numero massimo degli ufficiali ausiliari è stabilito in 491 per la Marina militare e 250 per il Corpo delle Capitanerie di porto;

a causa dei continui congedi, il numero degli ufficiali ausiliari in servizio è di gran lunga inferiore al numero massimo stabilito, a causa della mancanza dei corsi ufficiali successivi al 7° AUFP ed alla mancata rafferma degli ufficiali del 5° e 6° corso AUFP;

l'ufficio legislativo del Ministero della difesa, in data 4 gennaio 2007, aveva scritto in una nota esplicativa agli Stati Maggiori affermando, a proposito dei contenuti della legge finanziaria per il 2007, che il comma 519 dell'articolo unico dispone la proroga della ferma prefissata degli ufficiali ausiliari aventi i richiesti requisiti nelle more della procedura di stabilizzazione;

già il Governo precedente si era impegnato a risolvere il problema della precarietà nella pubblica amministrazione, ma di fatto il Ministero della difesa rimane tra quelli con il maggior numero di lavoratori precari,

si chiede di sapere quali siano gli intendimenti del Ministro in indirizzo circa la corretta applicazione della legge, con particolare riguardo alla prevista stabilizzazione del personale UFP (Ufficiali in ferma prefissata) della Marina militare a partire dal personale congedato nell'anno 2007.

(4-00344)

(15 luglio 2008)

RISPOSTA. – La delicata e complessa questione dell'esclusione degli ufficiali in ferma prefissata (UFP) delle Forze armate dalle previsioni in materia di stabilizzazione del personale precario, di cui all'articolo 1, comma 519, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), è stata oggetto di un intenso e lungo dibattito parlamentare, nonché di un ampio contenzioso giurisdizionale, sviluppatosi in relazione agli ambiti applicativi di tali norme.

Le disposizioni speciali in materia di «stabilizzazione» dettate dalla predetta finanziaria per il 2007, derogando al principio del concorso pubblico come modalità di accesso all'impiego nelle pubbliche amministrazioni, hanno segnato significativamente la normativa sul reclutamento ordinario del personale nelle amministrazioni pubbliche, determinando, come è noto, una forte aspettativa in capo agli interessati.

La *ratio* di tali previsioni normative è, sostanzialmente, quella di porre rimedio alle situazioni irregolari determinatesi come effetto dell'utilizzo del lavoro flessibile per esigenze permanenti legate al fabbisogno ordinario, in quanto si tratta di situazioni ritenute poco compatibili con i principi che sono alla base dell'organizzazione e del funzionamento della pubblica amministrazione.

È noto, infatti, che tali disposizioni sono rivolte al «precariato storico», che si è prodotto in ambito pubblico a seguito dei numerosi provvedimenti di proroga dei rapporti di lavoro a tempo determinato che le pubbliche amministrazioni, ad eccezione della difesa, hanno adottato, a causa dei reiterati blocchi delle assunzioni.

È peraltro anche noto che, a differenza della difesa, tali amministrazioni, impossibilitate per un lungo periodo ad assumere personale a tempo indeterminato in numero sufficiente ad assolvere i loro compiti istituzionali, in ragione del predetto blocco (legge n. 311 del 2004 - legge finanziaria per il 2005), hanno dovuto ricorrere al «precariato», per soddisfare le esigenze di personale non altrimenti assumibile in servizio.

Questo non è il caso delle Forze armate che, esentate da tale norma di blocco, hanno continuato ad assumere con regolarità il proprio personale con rapporto di impiego a tempo sia indeterminato sia determinato.

Con riguardo a quest'ultima tipologia di rapporto di impiego, si rileva che il personale delle Forze armate reclutato con ferma di durata prefissata, tra cui gli UFP, non può essere considerato «precario», poiché le ferme a termine di breve periodo contratte dal personale militare volontario attengono ad un regime normalizzato per legge, nel quale la temporaneità è strutturale e riconosciuta normativamente, in quanto funzionale alle peculiari esigenze istituzionali della difesa.

La normativa sulla trasformazione delle Forze armate conseguente alla sospensione del servizio obbligatorio di leva (legge 14 novembre 2000, n. 331, e discendenti decreto legislativo 8 maggio 2001, n. 215, e legge 23 agosto 2004, n. 226) ha previsto, infatti, un organico complessivo di 190.000 unità, basato su un nucleo di personale in servizio permanente (ufficiali, sottufficiali, sergenti e truppa) integrato da una componente in servizio a tempo determinato, composta da ufficiali e volontari di truppa in ferma prefissata.

La previsione di tale composizione mista (personale in servizio permanente e personale con rapporto di impiego a tempo determinato) rappresenta una scelta strutturale di fondo, dettata dall'esigenza di disporre, per periodi predeterminati e limitati di tempo, di personale giovane, idoneo ad espletare incarichi ad elevata connotazione operativa, che richie-

dono un adeguato profilo psico-fisico-attitudinale correlato ai compiti istituzionali, con particolare riferimento alle missioni operative.

Con riguardo agli ufficiali in ferma prefissata (UFP), le Forze armate possono provvedere al reclutamento di tale categoria di personale, ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n. 215 del 2001, ove sussistano e siano previamente apprezzate specifiche e mirate esigenze connesse alla contingente carenza di professionalità nei rispettivi ruoli ovvero alla necessità di fronteggiare particolari esigenze operative.

Il carattere temporaneo costituisce, quindi, il connotato essenziale del rapporto di impiego degli UFP così come di quello dei volontari di truppa in ferma prefissata.

L'inapplicabilità delle disposizioni sulla stabilizzazione agli UFP dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica, pur in presenza del richiamo, operato dal citato comma 519, all'articolo 23, comma 1, del decreto legislativo n. 215 del 2001, viene confermata, sotto il profilo normativo, dalla circostanza che lo stesso comma 519 prevede che le stabilizzazioni siano finanziate con una percentuale delle risorse del fondo per le assunzioni in deroga, fondo dal cui utilizzo le Forze armate sono escluse, non vigendo per esse il blocco delle assunzioni disposto dalla finanziaria per il 2005 (articolo 1, comma 95, della legge n. 311 del 2004).

Diversamente, il citato comma 519 è applicabile agli UFP dell'Arma dei Carabinieri, in quanto quest'ultima partecipa alla ripartizione del suddetto fondo.

Dette conclusioni sono conformi all'ormai consolidato indirizzo giurisprudenziale in materia, ancora di recente ribadito - *ex plurimis* - dal Consiglio di Stato, Sezione Quarta, con le decisioni n. 2194 e n. 2195, entrambe del 12 maggio 2008.

L'Alto Consesso, in tali occasioni, ha precisato - tra l'altro - che le Forze armate «non possono accedere alle quote di fondo di cui al comma 96 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 (finanziaria 2005) perché non direttamente contemplate dagli stanziamenti per la stabilizzazione previsti dalla finanziaria 2007 e ciò perché la finanziaria 2005 (comma 95), nel porre il divieto di procedere ad assunzioni di personale a tempo indeterminato, ha fatto salve "le assunzioni connesse con la professionalizzazione delle Forze armate di cui alla legge 14 novembre 2000, n. 331, al decreto legislativo 8 maggio 2001, n. 215, ed alla legge 23 agosto 2004, n. 226"».

Tale interpretazione trova altresì conferma nei principi enunciati dalla circolare n. 5/2008 del 18 aprile 2008 adottata dalla funzione pubblica, allo scopo di fornire sostanzialmente linee di indirizzo univoche per favorire un'applicazione uniforme delle disposizioni speciali in materia di stabilizzazione, che si ritiene opportuno richiamare in proposito.

Con tale circolare viene precisato, infatti, che le disposizioni in materia di stabilizzazione non sono applicabili ai rapporti di lavoro in regime di diritto pubblico, di cui all'articolo 3 del decreto legislativo n. 165 del 2001, salvo diversa esplicita previsione del legislatore, in quanto essi trovano la loro disciplina in disposizioni speciali, quali quelle previste per il

reclutamento delle Forze armate, inserite il più delle volte in un sistema complesso di reclutamento ordinario strutturato per rispondere ad esigenze organizzative, di tipo gestionale e funzionale, nonché a percorsi razionali di sviluppo di carriera.

Infatti, proprio uno degli aspetti che sono stati oggetto di ampio approfondimento e che rivestono notevole rilevanza per le molteplici implicazioni, è quello relativo alle conseguenze che deriverebbero dall'eventuale immissione degli UFP nel servizio permanente.

Un'eventuale immissione *sic et simpliciter* nel servizio permanente di tale fattispecie di personale avrebbe sicure ripercussioni sulle dinamiche dei reclutamenti ordinari, in quanto inciderebbe sia sulla alimentazione dei ruoli normali e dei ruoli speciali, sia sulle progressioni di carriera degli ufficiali dei predetti ruoli.

A tal riguardo, infatti, la normativa vigente in materia di reclutamento del personale militare rappresenta un insieme complesso ed organico di previsioni strettamente interconnesse che danno vita ad un sistema perfettamente calibrato di bacini comunicanti e autocompensanti, in cui ad un incremento del personale di una categoria deve corrispondere necessariamente un decremento di un'altra categoria.

D'altro canto, le dinamiche dei reclutamenti del personale militare sono state concepite coerentemente con le disposizioni della citata normativa di settore sulla trasformazione dello strumento militare conseguente alla sospensione del servizio obbligatorio di leva.

Infine, un ulteriore principio posto in risalto dalla richiamata circolare, che si ritiene importante porre in evidenza, è quello secondo il quale le norme sulla stabilizzazione dettano un percorso per un reclutamento speciale che le amministrazioni possono porre in essere, come per tutti i reclutamenti, solo in ragione del loro effettivo fabbisogno e compatibilmente con le risorse finanziarie a disposizione.

È infatti in tale contesto che la Marina militare, anche in virtù delle note riduzioni agli stanziamenti destinati alla cosiddetta «professionalizzazione» contenuti nella stessa legge finanziaria per il 2007 (- 15% dei fondi delle tabelle allegate alle leggi n. 331 del 2000 e n. 226 del 2004), ha deciso, a partire dagli ufficiali appartenenti al 5° corso UFP, di non procedere ad ulteriori rafferme degli ufficiali assunti a tempo determinato per destinare le diminuite risorse alle indispensabili assunzioni ordinarie.

Tale necessaria decisione rientra nella piena discrezionalità dell'A.D., che ha la responsabilità di assicurare la funzionalità del sistema, come peraltro riconosciuto dal Consiglio di Stato che ha confermato le sentenze del TAR Lazio con cui sono stati respinti i ricorsi degli UFP avverso la decisione della Marina militare.

Inoltre si deve precisare che i numeri relativi agli ufficiali da mantenere in servizio citati nell'ambito dell'interrogazione, che peraltro si riferiscono all'anno 2007 e sono diversi da quelli per il 2008, indicano solo

dei contingenti massimi e non rappresentano un organico da raggiungere necessariamente.

*Il Ministro della difesa*

LA RUSSA

(5 agosto 2008)

FLERES. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

la legge della Regione Siciliana 29 novembre 2005, n. 15, reca disposizioni sul rilascio delle concessioni di beni demaniali e sull'esercizio diretto delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo;

nella realtà, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per mezzo delle Autorità portuali, esercita attività che, ad avviso dell'interrogante, contrastano con le norme in vigore, poiché oltre alle funzioni di indirizzo politico ed economico cui sono preposte, le predette Autorità portuali si sono arrogate i diritti e le potestà sul demanio marittimo che è di pertinenza regionale;

il primo comma dell'articolo 117 della Costituzione attribuisce alle Regioni la competenza legislativa in materia di turismo ed industria alberghiera;

una prima classificazione dei porti si rinveniva, in origine, nel regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, recante «Testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, con le disposizioni del titolo IV, porti, spiagge e fari della preesistente legge 20 marzo 1865, n. 2248, sui lavori pubblici», il cui articolo 1 la suddivideva in due categorie: alla prima appartenevano i porti e le spiagge che interessavano la sicurezza della navigazione generale e servivano unicamente o precipuamente a rifugio, o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato; nella seconda erano inseriti i porti e gli approdi – suddivisi in quattro classi – che servivano precipuamente al commercio;

il primo intervento legislativo, rilevante sul piano dell'attribuzione delle funzioni amministrative statali alle Regioni in materia di demanio marittimo, anche con riguardo all'ambito portuale, si è avuto con l'emanazione dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, il quale ha specificamente delegato alle Regioni le funzioni sul litorale marittimo, sulle aree demaniali immediatamente prospicienti, sulle aree del demanio lacuale e fluviale, quando l'utilizzazione prevista abbia finalità turistiche e ricreative, con la precisazione della non applicazione di detta delega ai porti e alle aree di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima. Per l'identificazione delle predette aree, il citato articolo 59 rinviava poi ad un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi sentite le «Regioni interessate», passaggio questo che prevede un coinvolgimento delle regioni nella materia «porti», ed è signi-

ficativo che la suddetta norma sia contenuta nel Capo relativo a «turismo ed industria alberghiera»;

in attuazione di quanto stabilito dal richiamato articolo 59, secondo comma, è stato emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995, con il quale sono state identificate le aree demaniali marittime escluse dal conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni «in quanto riconosciute di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima»;

un'organica disciplina dell'ordinamento e delle attività portuali è stata introdotta, successivamente, dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, «Riordino della legislazione in materia portuale», la quale ha anche previsto, in quanto incompatibili con le proprie disposizioni, l'abrogazione delle norme del regio decreto n. 3095 del 1885. Tale legge ha operato, tra l'altro, all'articolo 4, una riclassificazione dei porti, distinguendoli in due categorie: la prima comprendente porti o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; la seconda, porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale (categoria II, classe I), di rilevanza economica nazionale (categoria II, classe II) e, infine, di rilevanza economica regionale e interregionale (categoria II, classe III). Il concreto inserimento nell'una o nell'altra delle suddette categorie (essendo stabilito solo che i porti sede di autorità portuale abbiano comunque carattere internazionale o nazionale) è stato demandato a decreti che avrebbero dovuto essere adottati, rispettivamente, dal Ministro della difesa e dal Ministro dei trasporti e della navigazione e che, in realtà, non sono stati mai emanati;

inoltre, un ulteriore trasferimento di funzioni si è avuto con il decreto legislativo n. 112 del 1998, infatti l'articolo 105, comma 2, lettera l), del suddetto decreto legislativo, nel testo originario, stabiliva che venissero conferite alle Regioni le funzioni relative «al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia»; precisandosi, altresì, che «tale conferimento non opera nei porti e nelle aree di interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 1995». L'articolo 9 della legge n. 88 del 2001 ha, poi, modificato l'ultima parte del richiamato articolo 105, comma 2, lettera l), stabilendo che il conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni «non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995». E la norma prosegue disponendo che «nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1° gennaio 2002»;

infine, è intervenuta la modifica del Titolo V della parte seconda della Costituzione, la quale ha previsto, da un lato, l'attribuzione alle Regioni della competenza legislativa concorrente in materia di porti e aereo-

porti civili e di grandi reti di trasporto e di navigazione (articolo 117, comma 3, della Costituzione), dal che consegue la competenza legislativa residuale pure in materia di turismo (articolo 117, comma 4, della Costituzione); dall'altro, ha attribuito la generalità delle funzioni amministrative ai Comuni, salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, le stesse siano conferite a Province, città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza (articolo 118, comma 1, della Costituzione);

tale quadro normativo applicabile in generale a tutte le Regioni indistintamente, deve essere integrato per quanto riguarda la Regione Siciliana, con la normativa di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° luglio 1977, n. 684, recante norme di attuazione dello Statuto in materia di demanio marittimo, nonché con il comma 7 dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, il quale, com'è noto, dispone espressamente che: «A decorrere dal 1° luglio 2004, le attribuzioni relative ai beni del demanio marittimo, già trasferite alla Regione Siciliana ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 1° luglio 1977, n. 684, sono esercitate direttamente dall'amministrazione regionale»,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere al fine di verificare quanto in premessa indicato e se non intenda comunque attivare le procedure necessarie affinché la normativa in vigore venga rispettata dalle diverse autorità interessate, con particolare riferimento alla Regione Siciliana.

(4-00193)

(18 giugno 2008)

RISPOSTA. – La tematica riguarda profili legati alla convenzione tra la Regione Siciliana ed il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto per l'espletamento dell'attività di supporto tecnico alla gestione del demanio marittimo e quelli relativi al trasferimento alla Regione del personale civile dell'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti che opera nelle sezioni demanio degli uffici marittimi.

Nell'ordinamento regionale siciliano, ai sensi dell'articolo 32 dello Statuto, approvato con regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, e delle successive norme di attuazione in materia di demanio marittimo, emanate con decreto del Presidente della Regione 1° luglio 1977, n. 684, i beni del demanio dello Stato sono stati assegnati alla Regione e da questa gestiti, salvo quelli del demanio militare e quelli che interessino servizi di carattere nazionale, tra i quali rientrano i porti sede di Autorità portuale.

In detti scali, peraltro, la legge n. 84 del 1994, articolo 8, comma 3, lettera h), indipendentemente dalla proprietà statale o regionale del bene demaniale in questione, affida al Presidente dell'Autorità portuale il potere di amministrare le aree ed i beni della circoscrizione territoriale di competenza esercitando le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione.

Premesso quanto sopra, in linea generale, il Comando generale delle Capitanerie di porto ha fatto conoscere quanto segue in relazione ai profili legati alla convenzione tra la Regione Sicilia ed il Comando generale, stipulata in data 12 settembre 2004 per l'espletamento di un'attività di supporto tecnico.

A tale accordo si è pervenuti su richiesta della Regione Siciliana quale risposta all'esigenza di assicurare un immediato esercizio delle nuove funzioni conferite, nell'attesa di ultimare gli adempimenti occorrenti al medesimo ente territoriale per dotarsi di proprie strutture dedicate.

Da ciò scaturisce il carattere temporaneo della convenzione che, già prevista originariamente in scadenza al 31 dicembre 2007, è stata poi rinnovata al 31 dicembre del corrente anno.

La disciplina di riferimento comprende anche l'ordinamento regionale siciliano in quanto l'articolo 32 dello Statuto stabilisce che i beni del demanio dello Stato sono assegnati alla Regione salvo quelli del demanio militare e quelli che interessino servizi di carattere nazionale, tra quali rientrano i porti sede di Autorità portuale.

In detto scalo peraltro, la legge n. 84 del 1994, con l'articolo, 8 comma 3, lettera *h*), indipendentemente dalla proprietà statale o regionale dei beni demaniali in questione, affida al Presidente dell'Autorità portuale il potere di amministrare le aree ed i beni della circoscrizione territoriale di competenza mediante alcune importanti attribuzioni stabilite nel Codice della navigazione (tra cui gli articoli dal 36 al 55) e norme collegate.

Il rapporto di collaborazione instauratosi si configura, sul piano della corretta collocazione all'interno del diritto amministrativo, come una forma di avvalimento che comporta un mero supporto tecnico.

In base ad esso gli Uffici marittimi pongono in essere attività strumentali all'esercizio delle competenze sul demanio marittimo siciliano le quali, traendo origine da fonti di rango sia costituzionale che legislativo come correttamente indicato dall'interrogante, fanno ora capo direttamente alla Regione il cui Assessorato territorio e ambiente è difatti titolato ad esprimere, con provvedimenti amministrativi aventi rilevanza esterna, la volontà decisionale dell'ente in tutte le fasi del procedimento.

Ciò significa che, anche per effetto del rinvio espresso ai principi ed alle prescrizioni della legge 7 agosto 1990, n. 241, gli atti compiuti dalle Autorità marittime nelle fasi preliminari e istruttorie si pongono come mezzo al fine dell'azione amministrativa, permanendo la responsabilità della stessa in capo a funzionari organicamente collocati all'interno del citato Assessorato regionale.

L'accordo convenzionale in questione, fa conoscere il Comando generale delle Capitanerie di porto, non appare contrastante né limita il diretto esercizio di funzioni amministrative nella materia *de qua* da parte della Regione Siciliana, giacché il contenuto di esso esalta il principio di leale collaborazione tra soggetti pubblici, attua il criterio generale del rispetto delle reciproche competenze tra pubbliche amministrazioni ed è conforme alle esigenze locali di gestione delle aree demaniali marittime



poste a base della richiesta della cooperazione tecnica avanzata dalla Regione Siciliana.

Quest'ultima infatti scaturisce anche dalla necessità di offrire all'utenza di settore una risposta pronta e coerente alle aspettative ed alle esigenze proprie del comparto, altrimenti non fronteggiabili con intuibile riflesso negativo sullo sviluppo e sulle attività relativi in ragione della contingente isteresi riconosciuta dalla medesima amministrazione regionale.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(4 agosto 2008)

GRAMAZIO. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

durante il secondo conflitto mondiale all'indomani dell'8 settembre 1943 in un villaggio serbo ai confini con la Bosnia quattro militari, mentre cercavano di rientrare in Italia, furono uccisi e sepolti nella foresta vicino al villaggio;

già nel settembre del 2006 la signora Radmila Mihajlovic interessò i responsabili di Onorcaduti (Commissariato generale per le onoranze ai caduti di guerra), dando tutte le coordinate affinché i quattro italiani fossero recuperati, fornendo tutti gli indirizzi del *municipal manager* della città di Kroljevo (Serbia), compresi telefoni e cellulari;

il dottor Jovar Nesovic aveva affermato di conoscere addirittura i nomignoli degli italiani caduti, mentre sono ancora in vita anziani del villaggio che ricordano l'accaduto e hanno partecipato alla sepoltura dei quattro italiani. I vertici di Onorcaduti, pur avendo avuto tutte le indicazioni, non hanno provveduto a prendere contatti e tantomeno a porre in essere alcuna attività finalizzata al recupero delle salme,

l'interrogante chiede di conoscere per quali motivi, pur avendo tutte le indicazioni, il Commissariato generale Onorcaduti delle Forze armate non abbia inteso effettuare alcuna ricerca.

(4-00146)

(11 giugno 2008)

RISPOSTA. – In primo luogo, preme sottolineare che la difesa – sin da quando in data 1° giugno 2006 è stata segnalata da parte della signora Radmila Mihaljovic la presenza, in un villaggio serbo, di una sepoltura di soldati italiani uccisi nel settembre 1943, subito dopo la firma dell'Armistizio con gli Alleati – ha posto in essere ogni consentita azione finalizzata al recupero delle loro spoglie per onorarne degnamente la memoria.

In particolare, il competente Commissariato generale onoranze caduti in guerra ha provveduto ad interessare, in data 19 giugno 2006, l'Ambasciata d'Italia a Belgrado, allo scopo di prendere contatti con tale signor Jovan Nesovic, persona indicata dalla stessa signora Mihaljovic quale in-

terlocutore in grado di fornire indicazioni utili a localizzare, con certezza, il luogo di sepoltura dei caduti e di verificare la possibilità di esumare i resti per la successiva traslazione in Italia.

L'Ambasciata, dal canto suo, ha comunicato, il 9 ottobre dello stesso anno, che il Ministero degli affari esteri serbo, interessato al riguardo, aveva reso noto che le competenze, in tale materia, erano delegate esclusivamente alle autorità comunali locali di Kraljevo (Repubblica di Serbia).

Il suddetto Commissariato generale ha, pertanto, più volte sollecitato la nostra rappresentanza diplomatica per acquisire, in tempi rapidi, i necessari permessi, ma le oggettive difficoltà di individuare sia un interlocutore certo nell'ambito delle citate autorità comunali sia un ente serbo paritetico allo stesso Commissariato hanno provocato ritardi nella definizione della problematica.

Nel prendere atto delle motivazioni – soprattutto di natura burocratica – che impediscono, al momento, la concreta attuazione dell'operazione di recupero dei resti dei militari, il Commissariato generale, d'intesa con l'Ambasciata d'Italia in Serbia, ha programmato l'invio, al più presto, di una propria delegazione nella citata località di Kraljevo, allo scopo di pervenire ad una rapida e definitiva soluzione del caso in esame.

*Il Ministro della difesa*

LA RUSSA

(1° agosto 2008)

LATORRE. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

risulta che l'Autorità portuale di Bari abbia costituito, nel luglio 2004, una società denominata «Bari Porto Mediterraneo»;

alla società, costituita ai sensi dell'articolo 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994 (società di supporto alle funzioni istituzionali delle stesse Autorità) sono stati concessi, con affidamento diretto, utilizzando, ai sensi dell'articolo 23, comma 5, della citata legge, servizi di interesse generale quali la gestione delle stazioni marittime ed i servizi di supporto ai passeggeri;

la società, inizialmente costituita come società unipersonale, fu aperta alla partecipazione dei privati, ma non risulta che ciò sia avvenuto seguendo la procedura di evidenza pubblica pur trattandosi di società mista. Inoltre, la lettura dell'atto di concessione suscita seri interrogativi sui contenuti non equamente vantaggiosi per il soggetto privato e per quello pubblico e anche sulla ripartizione delle prerogative di controllo tra pubblico e privato. Tra l'altro, risulta che l'attribuzione dei poteri di subconcessione abbia dato luogo ad una serie di clausole e situazioni molto discutibili;

risulterebbe infine che, in virtù della concessione ventennale, la società «Bari Porto Mediterraneo» abbia la possibilità di fruire del 50 per cento degli introiti per le tariffe compensative per l'utilizzo delle stazioni

marittime del porto di Bari, che rappresentano oltre il 70 per cento dell'insieme degli introiti del porto, senza avere alcun obbligo di investimento e di *standard* di servizio,

si chiede di conoscere quali iniziative di competenza il Governo intenda adottare nei confronti dell'Autorità portuale di Bari, affinché la stessa verifichi la situazione effettiva in relazione a quanto sopra esposto e metta in atto in tempi brevi tutte le iniziative necessarie per sanare eventuali incongruenze tese a tutelare il supremo interesse pubblico.

(4-00325)

(15 luglio 2008)

RISPOSTA. – Per quanto concerne la presunta situazione di conflitto tra l'Autorità portuale di Bari e la società Bari Porto Mediterraneo (BPM) e sulle iniziative di competenza del Governo nei confronti della stessa Autorità portuale affinché vengano eliminate le irregolarità riscontrate, si premette che, data l'autonomia gestionale delle Autorità portuali, la vigilanza di questa amministrazione, in base alla legge n. 84 del 1994, è riferita all'approvazione dei bilanci dell'ente ed alla modifica della sua pianta organica, mentre la regolazione delle attività delle imprese che operano in ambito portuale, così come la connessa competenza gestionale in materia di rilascio di concessioni sul demanio portuale, appartiene *in toto* all'Autorità stessa, con le conseguenti responsabilità.

Occorre premettere che dopo la costituzione della società sopra menzionata e il successivo rilascio della concessione demaniale n. 3/2004, sono mutati gli organi di vertice dell'Autorità portuale di Bari (Presidente e Segretario generale) che hanno affrontato la questione della legittimità della concessione a suo tempo sottoscritta con la società BPM, interessando il Comitato portuale.

Il Comitato portuale, al riguardo, con delibera approvata in data 13 marzo 2008, ha ritenuto di dover interessare l'Avvocatura dello Stato con il seguente dispositivo: «È conferito mandato al Presidente dell'Autorità portuale di chiedere all'Avvocatura dello Stato di valutare la legittimità degli atti indicati nelle premesse (l'atto di concessione alla BPM) e di indicare, nel caso di illegittimità, le conseguenze in ordine alla possibilità di apportare modifiche alla concessione ovvero di procedere in autotutela, provvedendo altresì a trasmettere all'Avvocatura le osservazioni tecnico-giuridiche che i componenti del Comitato invieranno entro i prossimi sette giorni dalla data della presente deliberazione».

I profili di illegittimità rilevati riguardano, fra gli altri: le modalità di costituzione della società, le procedure di selezione dei soci privati, le modalità di affidamento dei servizi, l'entità dei canoni, la durata della concessione e l'effettiva congruità dei servizi resi. L'atto di concessione risulta peraltro difforme, in molti punti rilevanti, dallo schema approvato con delibera n. 5 del Comitato portuale del 16 giugno 2004, difformità che vennero evidenziate dallo stesso ufficiale rogante nell'atto di concessione medesimo.

L'Avvocatura dello Stato non ha al momento ancora provveduto a fornire all'Autorità portuale il parere richiesto.

L'organo di vertice dell'Autorità portuale di Bari, con specifico riferimento all'interrogazione in oggetto, ha fornito i seguenti ulteriori elementi.

La costituzione di una società unipersonale appare di dubbia legittimità. Infatti secondo l'orientamento della Corte dei conti (Sez. Controllo Enti 22 aprile 1997) si ritiene inammissibile che una persona giuridica di diritto pubblico possa costituire una società unipersonale in quanto, per effetto della sua condotta di socio unico, potrebbero determinarsi ripercussioni negative sul bilancio e sulla gestione.

La società, inoltre, fu costituita come «società strumentale rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità Portuali» in virtù dell'articolo 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994 e non già «promossa» fra «le imprese operanti in porto, riservandosi comunque una partecipazione non maggioritaria» ai fini dell'espletamento di servizi di interesse generale come disposto dall'articolo 23, comma 5, della stessa legge.

La differenza è sostanziale perché, nel primo caso, si tratta di società che potrebbero vedere una quota di controllo maggioritaria da parte dell'Autorità portuale ma, in ogni caso, non potrebbero svolgere servizi di interesse generale mentre il secondo articolo fu invece invocato ai soli fini dell'adozione di procedure di affidamento diretto, rese possibili dalla legge, in derogatoria delle procedure di gara, nel solo caso di impiego di esuberanti di personale dell'Autorità portuale.

È solo il caso di ricordare che tale procedura, ancorché nel caso della BPM vi siano molti dubbi circa l'effettiva possibilità di utilizzo, è stata più volte censurata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato – si veda l'atto di segnalazione in data 31 luglio 2003 in Boll. n. 31/2003).

Si deve evidenziare comunque che, ancorché in un regime di discutibile affidamento diretto dei servizi di interesse generale, sono state comunque evase le procedure di selezione pubblica dei soci privati per la costituzione della società.

Secondo la normativa di riferimento per la costituzione di società miste (si veda il decreto del Presidente della Repubblica n. 533 del 1996) «il socio privato di maggioranza è scelto dall'ente o dagli enti promotori mediante una procedura concorsuale ristretta, assimilata all'appalto concorso di cui al decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157».

Tale normativa prevede la pubblicazione del bando sulla *Gazzetta Ufficiale* e sulla GUCE e su due quotidiani a larga diffusione nazionale e due di diffusione locale.

Inoltre è previsto l'obbligo che il bando renda esplicite le clausole che attribuiscono speciali diritti e facoltà agli enti pubblici partecipanti nonché l'indicazione dei beni conferiti anche a titolo di capitale. Nel caso della Bari Porto Mediterraneo, la scelta dei soci privati è avvenuta sulla base della individuazione esclusiva da parte del Consiglio di amministrazione della stessa società in base a criteri indefiniti ed arbitrari.

Per una quota del capitale sociale ciò è avvenuto mediante una trattativa diretta condotta dal Consiglio e per una quota successiva mediante la semplice raccolta di manifestazioni di interesse. Successivamente a tale manifestazione sono stati prescelti gli ulteriori soci. Anche in questo caso in base a meri criteri di gradimento soggettivo. Non vi è stato, in ogni caso, alcun riferimento a criteri oggettivi e trasparenti, legati ad esempio all'effettivo apporto dei soci in termini di *know how* operativo relativo ai servizi da svolgere.

Come risulta dagli atti, la concessione effettivamente stipulata presenta notevoli difformità rispetto allo schema approvato dal Comitato portuale n. 5 del 16 giugno 2004.

Tali difformità risultano tese ad indebolire, su questioni fondamentali, le prerogative di controllo e vigilanza dell'Autorità portuale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della legge n. 84 del 1994.

In particolare il regime tariffario è stato sottratto alla vigilanza dell'Autorità portuale ed è stato devoluto al Consiglio di amministrazione della società. Quest'ultimo è tenuto soltanto ad una semplice comunicazione nei confronti dell'Autorità portuale.

Inoltre è stato conferito alla società un potere di sub concessione nella gestione dei beni demaniali assentiti, che ha provocato da un lato la sistematica violazione dell'articolo 45-*bis* del Codice della navigazione qualora applicabile e dall'altro l'instaurazione di un regime vessatorio ed arbitrario nei confronti dei sub concessionari. Questi vengono sottoposti al pagamento di canoni calcolati in modo arbitrario e sperequato e sono stati conferiti impropriamente, alla stessa società BPM, poteri tipici dell'amministrazione del demanio inerenti, ad esempio, allo stesso assetto societario dei sub concessionari che deve essere sottoposto al preventivo gradimento della stessa BPM.

I rapporti economici fra soggetto pubblico e soggetto privato risultano gravemente sperequati a favore del privato. I beni demaniali concessi si riferiscono ad una superficie complessiva di 21.000 metri quadrati mentre il canone pagato, calcolato in modo arbitrario, è riferibile soltanto ad un decimo della superficie assentita.

Si noti che il pagamento del canone demaniale totale è di 250.000 euro mentre la BPM ricava dalla sub concessione di piccole parti dei beni concessi l'importo di 600.000 euro.

Inoltre, da inventario, risulta che i beni strumentali conferiti dall'Autorità portuale alla società risulta di 300.000 euro mentre da atti risultano conferiti meno di 100.000 euro, con il resto ceduto a titolo di uso gratuito per evitare, esplicitamente, la disciplina sui conferimenti quando questi superano il 10% del capitale sociale.

La durata ventennale della concessione di servizi, irragionevole perché priva di motivazioni collegate ad un piano di investimenti, aggrava indubbiamente il quadro di un affidamento diretto, di dubbia legittimità, non prevedendo neppure il rinnovo della selezione per i soci privati che, come si è visto, sono stati prescelti in modo arbitrario, dopo un periodo ragionevole.

Lo statuto della società prevede peraltro la non cedibilità delle quote senza il gradimento totalitario degli altri soci, rendendo quindi l'assetto societario particolarmente «blindato».

Per quanto attiene infine all'affermazione dell'interrogante, secondo la quale la società Bari Porto Mediterraneo «non avrebbe alcun obbligo di investimento», si fa presente che secondo la concessione 03/04 gli orari di apertura delle stazioni marittime sono disposti dal concessionario il quale ha l'obbligo di prestare con proprio personale servizi di guardianaggio e assistenza ai passeggeri.

Le tariffe per l'espletamento del servizio sono decise dal concessionario con il solo obbligo di comunicazione delle stesse all'Autorità portuale. La concessione ventennale non prevede obblighi di investimento a carico del concessionario né individua particolari *standard* minimi qualitativi e quantitativi inerenti ai servizi da erogare, salvo la loro generica individuazione. I servizi in questione sono: la gestione dei parcheggi di cui all'atto di concessione, la regolazione della viabilità strettamente inerente al funzionamento delle stazioni marittime, il servizio di bus navetta dalle stazioni marittime alle navi.

Come si è evidenziato, risulta al Ministero che l'Autorità portuale ha attivato ogni opportuno approfondimento sulla questione per cercare di sanare la situazione concernente la società BPM, eventualmente anche mediante provvedimenti radicali sul rapporto concessorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà, negli ambiti di propria competenza, a seguire gli sviluppi delle questioni illustrate riservandosi, non appena reso noto il parere dell'Avvocatura dello Stato, di valutare compiutamente la situazione ed adottare eventuali provvedimenti nell'ambito dei propri poteri di vigilanza.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(4 agosto 2008)

---

PINOTTI, SCANU, DEL VECCHIO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della giustizia e del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

si è registrata negli ultimi anni una caduta verticale della domanda di giustizia da parte dei tribunali militari fino a raggiungere il minimo di 160 richieste di procedimento in un anno;

tale riduzione è di natura strutturale in quanto direttamente collegata alla sospensione del servizio militare di leva obbligatorio e alla sua sostituzione con il servizio volontario;

tutto ciò ha reso evidente lo spreco di risorse e di competenze non più necessarie alle esigenze di giustizia dell'istituzione militare e molto più utilmente utilizzabili nella magistratura ordinaria;

con le norme contenute nella legge finanziaria per il 2008 è stata prevista la chiusura di sei tribunali militari e due sezioni di appello a decorrere dal 1° luglio 2008;

gli atti amministrativi necessari sono tutti predisposti ed in grado di divenire esecutivi;

con il decreto approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta di venerdì 30 maggio 2008, recante «Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini», si dispone un rinvio di sei mesi del procedimento di razionalizzazione dell'ordinamento giudiziario militare disposto nella legge finanziaria per il 2008;

tale rinvio fa venir meno significativi risparmi di spesa e mantiene in funzione un apparato giudiziario assolutamente sovradimensionato,

si chiede di sapere quali siano le ragioni che hanno spinto il Governo ad approvare una norma che, rinviando la razionalizzazione dell'ordinamento giudiziario militare, mantiene in funzione un apparato giudiziario assolutamente sovradimensionato, determina una situazione di grave incertezza per gli stessi operatori della giustizia militare e priva di risorse l'ordinamento giudiziario ordinario e vanifica i passaggi amministrativi già compiuti.

(4-00286)

(8 luglio 2008)

RISPOSTA. – Occorre sottolineare, in premessa, che la riforma recata dall'articolo 2, commi da 603 a 611, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), nasce con il precipuo intento di ridefinire l'intero ordinamento giudiziario militare, a fronte delle mutate esigenze di giustizia militare discendenti dalla sospensione della leva obbligatoria e dal nuovo assetto delle Forze armate.

Nello specifico, la citata normativa prevede a far data dal 1° luglio 2008:

– la riduzione dei tribunali militari e delle corrispondenti procure militari alle sole tre sedi di Verona, Roma e Napoli e contestuale soppressione delle sedi di Torino, La Spezia, Padova, Bari, Palermo e Cagliari;

– la soppressione delle sezioni distaccate di Verona e Napoli della Corte militare di Appello e dei relativi uffici della Procura generale della Repubblica;

– la ridefinizione del ruolo organico dei magistrati militari – dagli attuali 103 a 58 – ed il transito del personale di magistratura eccedente alla magistratura ordinaria;

– l'individuazione – da effettuarsi con decreto interministeriale (Ministri della giustizia, della difesa, dell'economia e delle finanze e per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione) – di un contingente di dirigenti e personale civile della difesa, non inferiore alla metà di quello impiegato negli uffici giudiziari militari soppressi, che transiterà nei ruoli del Ministero della giustizia.

Fatta questa doverosa premessa, necessaria anche per comprendere i tratti salienti della riforma in argomento, si affronta ora la questione relativa al «rinvio di sei mesi del procedimento di razionalizzazione dell'ordinamento giudiziario militare disposto nella legge finanziaria per il 2008», sollevata dagli interroganti.

Il decreto-legge 3 giugno 2008, n. 87, recante «Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga dei termini», non prevede il differimento dell'attuazione della riforma dell'ordinamento giudiziario militare previsto dalla legge finanziaria per il 2008.

La notizia del rinvio al 1° gennaio 2009 della soppressione di «alcuni tribunali militari» era contenuta nel comunicato del Consiglio dei Ministri del 30 maggio 2008.

Al riguardo, con note riprese dai principali organi di informazione, il Ministro ha chiarito che la riforma citata sarebbe regolarmente entrata in vigore dal 1° luglio 2008.

Poiché non esistono dubbi sulla decisione di dare corso alla riforma, è il caso di assicurare che, da parte dei competenti uffici della difesa, sono state avviate tutte le procedure necessarie alla sua attuazione.

In particolare, sono stati avviati, sin dall'entrata in vigore della citata legge finanziaria per il 2008, tutti i necessari contatti sia con il dicastero della giustizia che con il Consiglio superiore della magistratura.

Allo stato, tutti gli adempimenti connessi con il transito dei magistrati militari alla giustizia ordinaria e del personale civile al dicastero della giustizia sono stati definiti.

In particolare, i competenti uffici del dicastero hanno provveduto:

- alla rideterminazione, nei termini previsti dalla legge (28 febbraio 2008), delle piante organiche degli uffici giudiziari militari che rimarranno in funzione;

- al coordinamento delle iniziative da assumere per la messa in atto degli adempimenti di legge, attraverso apposito tavolo di verifica, costituito fin dal mese di gennaio 2008, con la partecipazione di rappresentanti degli uffici di diretta collaborazione del Ministro della difesa, del Consiglio della magistratura militare, dello Stato Maggiore della difesa, del Segretariato generale della difesa, delle Direzioni generali del personale civile e dei lavori del genio, nonché del Comando generale dell'Arma dei Carabinieri;

- ad impartire direttive per il trasferimento degli archivi degli uffici giudiziari militari di cui è prevista la soppressione presso gli uffici che ne assorbiranno le competenze;

- alla sottoscrizione, in data 26 marzo 2008, di apposito protocollo d'intesa con le organizzazioni sindacali avente ad oggetto le modalità ed i criteri da adottare nelle procedure da seguire per effettuare il transito nei ruoli del Ministero della giustizia di un'aliquota di personale civile in servizio presso gli uffici giudiziari militari.



Inoltre, quali ultimi adempimenti, si evidenzia che sono stati adottati in data 27 giugno 2008 i seguenti decreti:

– decreto interministeriale (Ministri della giustizia, della difesa, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze) relativo al transito nei ruoli del Ministero della giustizia del contingente di personale civile in servizio presso gli uffici giudiziari militari soppressi;

– decreto interministeriale (Ministri della giustizia e della difesa) relativo al trasferimento presso gli uffici giudiziari ordinari dei magistrati militari eccedenti la nuova dotazione organica di 58 unità prevista dalla riforma.

Tutto ciò a dimostrazione del fatto che, sul piano organizzativo, sin dall'entrata in vigore della legge finanziaria per il 2008, tutte le strutture dei dicasteri interessati hanno contribuito a porre in essere rapidamente gli adempimenti richiesti per l'attuazione della riforma.

*Il Ministro della difesa*

LA RUSSA

(1° agosto 2008)

POLI BORTONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

a Bari, già da diversi anni, esiste il problema dei passaggi a livello ancora presenti nell'abitato nonostante il capoluogo pugliese si stia accingendo ad avere il riconoscimento pieno di città metropolitana;

già nel 2000, su proposta del consigliere Carmelo Varcaccio, fu approvata una delibera di chiusura dei passaggi a livello del rione Santo Spirito-Palese e di contestuale istituzione di una commissione mista con la presenza di tecnici di Rete ferroviaria italiana (RFI);

gli elaborati tecnici della commissione sono stati approvati dal Consiglio comunale di Bari nel luglio 2003 e trasmessi a RFI che stanziò i fondi per gli interventi necessari;

nel 2004, cambiata l'amministrazione comunale, il nuovo assessore riprese la delibera (già approvata) per annullarla nei suoi effetti, con la promessa di un interrimento dei binari;

a giudizio dell'interrogante, è evidente che tale intervento è volto solo ad un forzato quanto ingiustificato accorpamento del problema «passaggi a livello» al finanziamento complessivo del nodo ferroviario di Bari;

a distanza di otto anni, a causa di tali provvedimenti contraddittori e comunque dilatori, non solo il problema non risulta risolto ma addirittura si è aggravato (né si doveva attendere l'allarme sociale determinato dai numerosissimi e frequenti incidenti mortali per pensare finalmente di intervenire per costruire i sottopassi pedonali richiesti, anche se invano, per troppo tempo),

l'interrogante chiede di sapere:

se vi siano stati ritardi a causa della delibera di interrimento dei binari e se tale decisione non abbia potuto rappresentare un alibi per il mancato intervento, ad oggi, di RFI;

se il Ministro in indirizzo non intenda procedere all'istituzione di una commissione per verificare eventuali inefficienze di RFI in relazione alla mancata chiusura dei passaggi a livello nella città di Bari.

(4-00406)

(23 luglio 2008)

RISPOSTA. – Nel Comune di Bari sono presenti i sedici passaggi a livello indicati di seguito:

– sulla linea Bari-Taranto esistono tre passaggi a livello ai chilometri 0+907, 2+078 e 3+152, insistenti rispettivamente su via G. Capruzzi, via delle Murge e strada S. Caterina. La loro soppressione è prevista entro il 2010 nell'ambito dei lavori di potenziamento del nodo ferroviario di Bari;

– sulla linea Bari-Lecce, esistono due passaggi a livello ai chilometri 650+095 (piazza Poerio) e 649+234 (via E. Mole). La loro soppressione è prevista nell'ambito della realizzazione del nuovo tratto ferroviario in variante, in uscita dalla stazione di Bari, attualmente in progettazione;

– sulla linea Bari-Lecce esistono tre passaggi a livello al chilometro 659+372 (su strada Scizzo), al chilometro 660+224 (su strada provinciale Torre a Mare-Noicattaro), al chilometro 660+805 (su strada Coppe di Bari). È stata redatta la progettazione definitiva delle opere sostitutive ed è in corso l'indizione della conferenza di servizi per l'ottenimento dei prescritti benestare che si precede di tenere nel prossimo mese di ottobre;

– sulla linea Foggia-Bari (ubicati a nord di Bari) sono presenti otto passaggi a livello.

Le trattative con il Comune di Bari relative alla soppressione di questi passaggi a livello sono iniziate sin da 1993. Nel 1996 è stato firmato un verbale d'intesa in cui per la soppressione dei passaggi a livello era prevista la realizzazione delle seguenti opere sostitutive: un cavalcavia, un tratto di strada e un sottopasso pedonale in sostituzione del passaggio a livello posto al chilometro 636+230 (via Caladoria), un sottovia e un tratto di strada in sostituzione del passaggio a livello posto al chilometro 636+892 (via Catino), un sottopasso ciclo-pedonale in sostituzione del passaggio a livello posto al chilometro 637+377 (via Bitonto), un cavalcavia e un sottopasso ciclo-pedonale in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 638+307 (via Capitaneo), due sottopassi pedonali in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 638+772 (via Priolo), un tratto di strada, un sottovia e un cavalcavia in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 639+069 (via Duca D'Aosta), un sottovia e una passerella pedonale in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 640+122 (via G. D'Annunzio) e un cavalcavia e un tratto strada in sostituzione del passaggio a livello al chilometro 644+714 (via F. Casavola).

Con delibera del Consiglio comunale n. 98 del 29 maggio 2000 il Comune di Bari ha approvato «nel suo assetto essenziale il verbale delle intese raggiunte tra Comune di Bari e Società FS S.p.A. [ ... ] in merito alla soppressione dei passaggi a livello ricadenti nella giurisdizione della città di Bari sottoscritto il 20/05/1996 dal Direttore di Zona della società FS e dal Sindaco di Bari».

Con la stessa delibera fu deciso di costituire una Commissione per verificare eventuali alternative alle soluzioni tecniche prospettate nel verbale d'intesa approvato.

Nel giugno 2001 il Comune ha espresso parere favorevole alle soluzioni progettuali individuate con il verbale d'intesa del 1996 ad eccezione di quella prevista per il passaggio a livello in via Duca D'Aosta, per la quale ha rinviato l'esame per successivi approfondimenti.

Dopo numerosi incontri tenutisi nel tempo, nel novembre 2003 il Comune ha richiesto, nelle vie brevi, modifiche ed integrazioni ai suddetti studi, senza modificarne la sostanza.

Le ipotesi progettuali sono state adeguate alle richieste del Comune ma la loro approvazione non risulta essere mai stata discussa e tanto meno approvata in Consiglio comunale.

Ciononostante RFI ha provveduto a far redigere le progettazioni preliminari trasmettendole al Comune per l'approvazione di competenza, senza che questa sia finora intervenuta.

Nel frattempo è stato richiesto l'interramento della linea ferroviaria Bari-Foggia nel tratto a nord della città.

Ferrovie dello Stato fa conoscere che, allo stato, è in corso lo studio di fattibilità dell'interramento del tratto di linea interessante i rioni di Palese e S. Spirito la cui realizzazione consentirà la soppressione dei sette passaggi a livello ricadenti nella tratta in questione.

Si stanno esaminando congiuntamente tra il Comune e RFI i progetti delle opere sostitutive dei restanti passaggi a livello, non interessati direttamente dall'interramento della linea, per verificare la possibilità di realizzare opere puntuali che consentano la loro soppressione.

Sarà cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorare l'effettivo procedere della questione al fine di addivenire, quanto prima, ad una positiva soluzione delle problematiche evidenziate ovvero, qualora si presentassero ulteriori ritardi, intervenire mediante gli idonei strumenti di verifica e controllo.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(31 luglio 2008)

---

POSSA. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che l'articolo 2, comma 344, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), dispone quanto segue: «È istituito, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del

mare, il Fondo denominato «un centesimo per il clima» nel quale affluiscono le entrate derivanti dalla contribuzione volontaria di un centesimo di euro per ogni litro di carburante acquistato alla pompa per l'autotrazione, nonché per ogni 6 kW/h di energia elettrica consumata»,

si chiede di sapere quale sia l'effettivo ammontare della contribuzione volontaria che è affluita nel suddetto Fondo nel primo semestre 2008.

(4-00293)

(9 luglio 2008)

RISPOSTA. – In merito a quanto indicato nell'atto di sindacato ispettivo riguardante il Fondo denominato «Un centesimo per il clima», si rappresenta che lo stesso è istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dall'articolo 2, comma 344, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), ed è finalizzato al finanziamento delle politiche della mobilità sostenibile, delle fonti energetiche rinnovabili per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e al sostegno delle politiche di contrasto ai cambiamenti climatici.

In esso affluiranno le entrate derivanti dalla contribuzione volontaria di un centesimo di euro per ogni litro di carburante acquistato alla pompa per l'autotrazione, nonché per ogni 6 kW/h di energia elettrica consumata.

Per ogni litro di carburante acquistato e per ogni 6 kW/h di energia elettrica erogati, per i quali sia stata effettuata la contribuzione volontaria, è previsto un corrispondente contributo aggiuntivo di un centesimo di euro da parte della società di distribuzione di carburante e di energia elettrica.

Il Ministero al fine di definire le modalità operative di attuazione inerenti alla contribuzione volontaria di cui all'oggetto, ha dato l'avvio alle audizioni delle organizzazioni rappresentative di categoria, delle associazioni ambientaliste di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, e delle associazioni dei consumatori.

Il primo incontro si è svolto il 31 marzo ultimo scorso presso il Ministero e attualmente sono in via di definizione le modalità operative ed i meccanismi sulla cui base strutturare l'attività di contribuzione volontaria prevista dal Fondo in oggetto.

Per completezza di informazione si precisa che la dotazione iniziale di competenza del capitolo 2732 – Fondo «Un centesimo per il clima» – Missione 18 – Programma 3 – Macroaggregato 1.2.1 – Funzionamento, derivante dalla legge di bilancio 2008, ammontava a 1.000.000 euro (un milione).

L'articolo 2, comma 347, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), assegnava tale dotazione ai fini dell'avvio della campagna di comunicazione del medesimo Fondo.

Tale somma è stata ridotta per l'intero importo per effetto del decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93 (Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie), pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 124 del 28 maggio 2008, Elenco i - «Riduzioni di autorizzazioni di spesa».

*Il Sottosegretario di Stato per l'ambiente  
e la tutela del territorio e del mare*

MENIA

(4 agosto 2008)

---





