

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 18

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 20 al 26 novembre 2008)

INDICE

BIANCHI: su un progetto di riqualificazione urbana in un quartiere di Crotona (4-00323) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	Pag. 353	DE ECCHER: sull'organizzazione dei Campionati mondiali di atletica leggera <i>under 18</i> di Bressanone 2009 (4-00366) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i>)	Pag. 369
su una società operante nel porto di Crotona (4-00428) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	357	DE TONI: sull'ammodernamento della strada statale 42 del Tonale e della Mendola (4-00583) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	371
BIONDELLI: sulle carenze di organico del Tribunale di Novara (4-00421) (risp. ALFANO, <i>ministro della giustizia</i>)	360	FLUTTERO: su incidenti causati da minorenni alla guida di natanti (4-00455) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	373
BORNACIN: su determinazioni del Provveditore regionale dell'Amministrazione penitenziaria della Liguria riguardanti un dirigente sindacale (4-00111) (risp. ALFANO, <i>ministro della giustizia</i>)	363	FONTANA: sul sistema ferroviario della provincia di Cremona (4-00284) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	376
BUTTI: sulla nuova sede del Comando provinciale dei Carabinieri di Como (4-00188) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	367	MORRI: sulle carenze di organico del Tribunale di Urbino (4-00219) (risp. ALFANO, <i>ministro della giustizia</i>)	377
CURSI: sull'aeroporto Valerio Catullo di Verona (4-00645) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	368	PEDICA: sulla sicurezza della navigazione da diporto (4-00324) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	381
		PORETTI: sulla confisca dei motocicli (4-00491) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	384

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

con decreto n. 238 del 22 ottobre 1997, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 1998, il Ministero dei lavori pubblici, Centro edilizia residenziale, ha emanato un bando di gara per l'attuazione di interventi sperimentali nel settore dell'edilizia residenziale sovvenzionata da realizzare nell'ambito di Programmi di recupero urbano denominati «Contratto di quartiere»;

tale bando aveva la finalità di far fronte a condizioni di malessere urbano generalizzato, segnate da un diffuso degrado edilizio e del tessuto urbanistico, dall'inquinamento ambientale, dal formarsi di vaste aree industriali dismesse, da carenze di infrastrutture e servizi quali scuole, attrezzature culturali, assistenziali, commerciali, ricreative e spazi per il tempo libero, che hanno generato una domanda di «qualità insediativa» per il miglioramento delle città e dell'ambiente urbano nel suo complesso;

i suddetti interventi, di carattere sperimentale, erano destinati all'attuazione dei programmi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *f*), della legge 5 agosto 1978, n. 457, contenente «Norme per l'edilizia residenziale» (con le modalità previste all'articolo 2, comma 63, lettera *b*), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante anche le risorse, pari a 200 miliardi di lire, per l'attuazione di quanto previsto dalla legge del 1978) individuati a seguito del bando di gara sopra citato;

sulla base del bando di gara di cui al decreto ministeriale n. 238 del 22 ottobre 1997 e delle relative istruzioni, il Consiglio comunale di Crotona, con propria deliberazione 26 giugno 1998, n. 28, ha adottato un Piano di recupero nelle forme e con i contenuti richiesti dal concorso e, con deliberazione n. 29 di pari data ha approvato il «Contratto di quartiere» per la partecipazione al bando, finalizzato alla riqualificazione urbana, attraverso interventi pubblici e privati, di un quartiere nato a cavallo degli anni sessanta e settanta per ospitare la popolazione di una baraccopoli, l'area denominata «Fondo Gesù»;

con decreto del Segretario generale del Comitato per l'edilizia residenziale n. 191 del 25 febbraio 1999, registrato presso l'Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero dei lavori pubblici in data 26 marzo 1999, sono stati resi esecutivi i risultati della procedura di selezione, che hanno visto la proposta del Comune di Crotona inclusa nella graduatoria con un finanziamento di 20 miliardi di lire;

con deliberazione n. 17 del 30 aprile 1999 è stata perfezionata l'adozione, nella sua stesura definitiva, del Piano di recupero riferito al Con-

tratto di quartiere «Fondo Gesù». Avverso tale Piano di recupero, dopo il periodo di deposito e pubblicazione avvenuto con le modalità di cui all'articolo 9 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive integrazioni e modificazioni, sono pervenute, entro i termini di cui allo stesso articolo, due osservazioni da parte di privati cittadini, entrambe rigettate dal Consiglio comunale con delibera n. 35 del 1999;

con la medesima delibera n. 35 del 1999, il Consiglio comunale di Crotone ha approvato il Piano di recupero di cui alla deliberazione del Consiglio comunale n. 17 del 30 aprile 1999, demandando alle strutture competenti la prosecuzione delle procedure, ha stabilito che il Piano di recupero approvato avesse immediata efficacia e ha disposto che venisse dato seguito alle procedure per l'avvio e la realizzazione del programma con la predisposizione dei progetti, la stipula del protocollo d'intesa con il Ministero, e tutti gli atti ed adempimenti necessari; inoltre, ha demandato alla Giunta comunale, per le rispettive competenze, ogni successivo adempimento relativo all'attuazione del Piano di recupero e del Contratto di quartiere approvato con deliberazione n. 29 del 26 giugno 1998; infine, ha delegato l'allora Sindaco, Pasquale Senatore, alla stipula degli Accordi di programma necessari per l'attuazione del Piano di recupero o del Contratto di quartiere;

con deliberazione della Giunta comunale n. 136 del 27 aprile 2000 è stato approvato il progetto definitivo dell'intervento sperimentale finanziato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale delle aree urbane e dell'edilizia residenziale, comprendente: opere di recupero e ristrutturazione edilizia di alloggi esistenti di edilizia residenziale pubblica; demolizione di alloggi sull'argine del fiume Esaro, nonché di superfetazioni varie; nuova costruzione di alloggi di edilizia residenziale pubblica in sostituzione di una parte di quelli da demolire e da destinare alle famiglie occupanti; opere di urbanizzazione primaria (come ad esempio il miglioramento della rete stradale, anche attraverso la realizzazione di un collegamento tra il quartiere e gli istituti scolastici); la realizzazione di un centro sociale e di un campo sportivo, nonché di un parco fluviale e di un'area archeologica; un programma di sperimentazione edilizia; la realizzazione di edifici a destinazione d'uso mista a carattere fortemente urbano sulle aree che sarebbero state liberate dalla presenza di costruzioni abusive di diversa destinazione d'uso, in particolare di case e baracche costruite dai rom;

il 2 maggio 2000, è stato stipulato il Protocollo di intesa tra il Comune di Crotone e il CER, per la realizzazione del contratto di quartiere, e il 2 agosto 2000 è stata firmata la conseguente convenzione con lo stesso Ministero;

in data 31 ottobre 2000, prot. 6036, l'Assessorato regionale all'urbanistica ha espresso il seguente parere: «parere favorevole sull'iniziativa comunale secondo quanto contemplato nelle deliberazioni di Consiglio Comunale n. 29/98, 17/99, 35/99; nonché, nel rispetto della normativa di attuazione, per ciò che interessa i parametri di dimensionamento urba-

nistico del piano di recupero delle zone collegato al programma di recupero urbano denominato contratto di quartiere Fondo Gesù»;

sempre nello stesso anno veniva quindi stipulato un Accordo di programma tra la Regione Calabria e il Comune di Crotona, avente ad oggetto, appunto, il recupero urbano della città denominato «Contratto di quartiere Fondo Gesù», che prevedeva la riqualificazione e l'integrazione complessiva della rete stradale dell'area, la creazione di un vero e proprio sistema di zone verdi, interventi di costruzione e recupero con lo scopo di attrezzare il quartiere ma anche di consentire destinazioni d'uso che tendessero a vincere la sua situazione di emarginazione, interventi residenziali sugli immobili esistenti e di demolizione, interventi di riqualificazione degli organismi abitativi e interventi di nuova costruzione;

considerato che, secondo quanto si apprende da notizie di stampa, i lavori delle opere previste dal Contratto di quartiere di Fondo Gesù, che avrebbero dovuto essere ultimati nel 2004, non sarebbero stati completati: ad oggi non vi sarebbe traccia né del campo sportivo né del centro sociale, sarebbero stati costruiti 80 appartamenti nuovi, ma non si sarebbe proceduto all'abbattimento dei vecchi, il parco fluviale sarebbe rimasto scritto solo sui documenti, e non sarebbe stato realizzato neanche il collegamento tra il quartiere e gli istituti scolastici dell'area e non sarebbe nata nemmeno l'area archeologica prevista dal progetto,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato effettivo di realizzazione degli interventi residenziali previsti, ovvero delle opere di recupero e ristrutturazione edilizia di alloggi esistenti, la demolizione di alloggi sull'argine del fiume Esaro e la nuova costruzione di alloggi in sostituzione di una parte di quelli da demolire;

quale sia, ad oggi, il rendiconto analitico delle spese effettuate per la realizzazione, parziale o completa, dei suddetti interventi;

se quanto ad oggi realizzato sia conforme al progetto approvato dal Consiglio comunale di Crotona con la deliberazione 26 giugno 1998, n. 28, e presentato al CER per il bando di cui al decreto dello stesso Ministero n. 238 del 1997, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 30 gennaio 1998;

se la convenzione urbanistica tra la Regione Calabria e il Comune di Crotona intitolata «Programma di recupero urbano denominato Contratto di quartiere Fondo Gesù», sia stata realizzata secondo il Protocollo di intesa stipulato tra il Comune di Crotona e il CER il 2 maggio 2000;

quale sia lo stato di attuazione degli interventi pubblici e privati previsti nel suddetto contratto;

se siano stati modificati gli interventi privati previsti nelle convenzioni e quale organismo abbia deliberato in merito;

se nell'ambito del Contratto di quartiere siano state realizzate altre opere con regolare diritto a costruire e se per tali costruzioni fosse disponibile la volumetria nell'ambito del piano volumetrico;

quali misure di salvaguardia siano state adottate o si intenda adottare, considerato che tutte le opere sono state realizzate in un'area a rischio idrogeologico e senza la piena messa in sicurezza del fiume Esaro. (4-00323)

(11 luglio 2008)

RISPOSTA. – In data 2 agosto 2000 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha assegnato la somma di 10.329.137,98 euro per la realizzazione del programma innovativo in ambito urbano denominato Contratto di quartiere Fondo Gesù.

Tali risorse sono state finalizzate ai seguenti interventi:

demolizione di 96 alloggi collocati su una fascia di 40 metri sull'argine del fiume Esaro;

costruzione di 68 nuovi alloggi di edilizia residenziale pubblica;

ristrutturazione di 72 alloggi.

Oltre ai lavori finanziati con risorse statali il contratto di quartiere in questione prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria mediante l'apporto di risorse private: parcheggi, attrezzature sportive, parco archeologico, chiesa parrocchiale, stazione autolinea, centro commerciale.

Sulla base di informazioni acquisite presso il Comune di Crotona si fa conoscere che tutti gli interventi finanziati con le risorse pubbliche sono stati ultimati e sono conformi al programma presentato per l'ammissione al finanziamento statale. Restano da demolire soltanto i vecchi alloggi posizionati vicino al fiume che attualmente sono utilizzati temporaneamente dagli inquilini degli alloggi da ristrutturare con i fondi regionali.

Per quanto riguarda gli interventi programmati con i fondi privati si fa presente che è stato ultimato il complesso direzionale-commerciale realizzato dalla società il Granaio destinato a supermercato ed uffici pubblici e privati. È in corso di ultimazione la stazione delle autolinee proposta dalla ditta Romano mentre resta da completare la chiesa parrocchiale, quest'ultimo intervento proposto dalla Curia interdiocesana prevede anche la demolizione della vecchia struttura posta sul bordo del fiume.

In relazione al profilo del rischio idrogeologico e della messa in sicurezza del fiume Esaro si segnala che la Regione Calabria ha programmato la realizzazione di due vasche di laminazione di regolazione del flusso delle acque al fine di impedire esondazioni nel tratto finale del fiume e di mettere in sicurezza l'intero quartiere.

Concludendo si ricorda che sul finanziamento totale di 10.329.137,98 euro sono state disposte erogazioni per complessivi 8.893.635,88 euro; resta da erogare pertanto la somma di 1.435.484,10 euro che potrà essere

assegnata soltanto dopo l'approvazione del rapporto finale sulla sperimentazione e del certificato di collaudo da parte di questo dicastero.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

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

la società Recycling è una società a responsabilità limitata, con *partner* principale il gruppo Eni-Agip, operante nella logistica portuale ed impegnata a Crotona soprattutto nel deposito e nello scarico delle pale per i parchi eolici;

nel mese di novembre 2007, il Consiglio di amministrazione della suddetta società ha approvato la decisione di investire 9 milioni di euro per l'ampliamento della propria attività nell'area portuale di Crotona, che comporterebbe anche la possibile assunzione di altre 15 unità di personale;

a tal fine la società Recycling ha richiesto da più di sei mesi all'Autorità portuale di Gioia Tauro (Reggio Calabria), cui il porto di Crotona è aggregato, di concedere l'autorizzazione all'ampliamento di circa 100.000 metri quadri dell'area per lo scalo delle merci;

tuttavia, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ad oggi non ha concesso alcuna autorizzazione con la motivazione che il *business plan* predisposto dalla società Recycling non risulta adeguato alle finalità richieste, con la conseguenza che l'investimento suddetto non è ancora stato effettuato e la società Recycling sta considerando l'ipotesi di investire quei soldi in altri siti e di trasferire almeno 30 operai destinati alla logistica nella struttura di Manfredonia (Foggia),

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto in premessa e quali iniziative intenda adottare per garantire lo sviluppo dell'area portuale di Crotona, necessario per innescare lo sviluppo della città e del territorio, con particolare riferimento all'investimento di 9 milioni di euro deliberati dal Consiglio di amministrazione della società Recycling s.r.l. lo scorso novembre 2007.

(4-00428)

(28 luglio 2008)

RISPOSTA. – La Recycling s.r.l. è stata autorizzata dalla Capitaneria di porto di Crotona a svolgere attività di impresa per operazioni portuali, ai sensi dell'articolo 16, commi 1 e 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, fino alla data del 31 dicembre 2006.

A seguito della estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro ai porti di Crotona e Corigliano Calabro e della conseguente implementazione delle competenze e delle attribuzioni

intestate al predetto ente ai sensi della citata legge n. 84 del 1994, la medesima Autorità portuale ha provveduto a prorogare l'autorizzazione precedentemente concessa alla società in questione fino al 31 dicembre 2007, allo scopo di consentire alla Recycling s.r.l. di proseguire la propria attività di impresa portuale.

Ciò nelle more dell'elaborazione, da parte dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, dei necessari atti di regolazione dell'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Crotona ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della citata legge e successive modificazioni ed integrazioni, nonché dei decreti ministeriali 585/1995 e 132/2001.

Dopo aver adottato, con ordinanze n. 38 e 39 del 5 dicembre 2007, i suddetti atti di regolazione, l'Autorità portuale in parola ha avviato l'istruttoria per il rilascio della prescritta autorizzazione per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali per l'anno 2008 a favore della società Recycling.

Giova evidenziare che la qualificazione di «impresa portuale» prevista dall'articolo 16, commi 1 e 3, della citata legge n. 84 del 1994 nonché il possesso dell'autorizzazione amministrativa prevista dal comma 3 dell'articolo 16 per l'esercizio delle operazioni portuali e la conseguente iscrizione negli appositi registri tenuti dalle Autorità portuali costituiscono i pre-requisiti indispensabili per poter accedere, mediante lo strumento concessorio *ex* articolo 18, all'utilizzo di spazi operativi e di banchine per ivi svolgere le attività portuali precedentemente autorizzate (T.A.R. Catania, sezione III, Sentenza 2111/2004).

In data 5 dicembre 2007, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha acquisito, con riferimento alla Recycling s.r.l. l'informazione prefettizia antimafia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona con nota prot. 22121-2007-AREA/1-AM del 21 novembre 2007; pertanto la medesima Autorità portuale ha rigettato tutte le istanze presentate dalla predetta impresa portuale ovvero ne ha sospeso i relativi procedimenti amministrativi.

Anche l'istanza in data 29 gennaio 2008, con la quale la Recycling s.r.l. aveva richiesto una zona demaniale marittima di 52.977,60 metri quadrati allo scopo di realizzare un *terminal* per lo svolgimento di operazioni portuali e servizi annessi non ha avuto alcun seguito per le ragioni connesse con l'interdizione derivante dall'informazione prefettizia acquisita.

Successivamente, in data 16 aprile 2008, la Recycling s.r.l. ha comunicato di aver variato il proprio assetto societario allo scopo di far venir meno le ragioni che avevano portato al rilascio della richiamata informazione antimafia interdittiva producendo un nuovo certificato di iscrizione alla Camera di commercio di Crotona alla luce del mutato assetto societario e munito della dicitura «antimafia» di cui all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252 del 1998.

Conseguentemente, l'Autorità portuale ha nuovamente interessato la Prefettura di Crotona richiedendo sia il rilascio di nuove informazioni prefettizie antimafia sulla scorta delle modifiche societarie intervenute in seno alla Recycling s.r.l. sia di conoscere l'avviso della medesima in or-

dine alla possibilità di consentire all'impresa Recycling, seppur transitoriamente, l'esercizio dell'attività di impresa portuale, alla luce degli elementi acquisiti da parte della medesima Prefettura.

La Prefettura, in data 22 aprile 2008, ha comunicato di aver avviato la necessaria istruttoria volta a verificare la sussistenza dei presupposti per il rilascio delle informazioni di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252 del 1998, rammentando tuttavia che a norma dell'articolo 11, comma 2, del medesimo regolamento governativo, le amministrazioni possono procedere anche in assenza delle informazioni prefettizie una volta decorsi 45 giorni dalla data di ricezione della richiesta ovvero, nei casi d'urgenza, anche immediatamente.

Pertanto, valutata la sussistenza nella fattispecie in questione delle ragioni d'urgenza l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha riattivato i procedimenti sospesi intestati alla Recycling s.r.l. proseguendo, tra l'altro, nell'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per lo svolgimento dell'attività d'impresa portuale per l'anno 2008, da considerarsi a tutt'oggi *in itinere* poiché non sono state ancora acquisite le nuove informazioni prefettizie antimafia richieste a seguito delle modifiche societarie.

Il T.A.R. Calabria di Catanzaro, adito dalla Recycling s.r.l., con ordinanza n. 486/2008 del 19 giugno 2008, ha accolto in via cautelare l'istanza incidentale proposta dall'impresa portuale sospendendo tanto i provvedimenti ablativi adottati dall'Autorità portuale quanto l'informativa prefettizia interdittiva rilasciata dalla Prefettura di Crotona.

Sia l'Autorità portuale che la citata Prefettura hanno chiesto all'Avvocatura generale dello Stato di proporre gravame cautelare presso il Consiglio di Stato avverso la sfavorevole ordinanza n. 486/2008 del T.A.R. Calabria di Catanzaro.

Nelle more e in virtù di quanto comunicato dalla Prefettura di Crotona nello scorso mese di aprile, la stessa Autorità portuale ha consentito alla Recycling s.r.l. di far fronte alle proprie esigenze operative ammettendo l'utilizzo temporaneo di spazi operativi di banchina facendo ricorso allo strumento dell'ordinanza di polizia marittima *ex* articolo 59 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione e *ex* articolo 6, comma 1, lett. a), della legge n. 84 del 1994.

Per quanto riguarda l'istanza di concessione demaniale marittima presentata dalla Recycling s.r.l. in data 29 gennaio 2008, l'ente portuale con provvedimento datato 25 giugno 2008 ha comunicato le ragioni per le quali l'istanza si presentava irricevibile, ribadendo nel contempo la propria disponibilità a consentire l'utilizzo temporaneo di spazi operativi di banchina precisando, altresì, che, ove dovessero mutare i presupposti che presiedevano all'istanza, essa stessa potrà essere ripresentata in aderenza con le vigenti disposizioni in materia per essere nuovamente vagliata dalla predetta Autorità.

Attualmente, è in corso l'istruttoria per il rilascio delle nuove informazioni prefettizie antimafia nei confronti della Recycling s.r.l. e si è in attesa di conoscere se l'adozione dei provvedimenti provvisori, con cui si è consentito e si consente alla suddetta impresa portuale di utilizzare

temporaneamente spazi operativi di banchina, sia compatibile con le esigenze di prevenzione da infiltrazioni mafiose.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

BIONDELLI. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

l'amministrazione della giustizia in Italia versa in condizioni d'assoluta gravità per le insufficienti risorse destinate alla stessa;

l'assoluta marginalità delle risorse destinate all'amministrazione della giustizia è ben evidenziata dalla percentuale irrisoria degli stanziamenti previsti, che ammontano soltanto all'1,6 per cento del bilancio complessivo dello Stato (tale percentuale, prevista dalla legge n. 244 del 2007, conferma del resto una tendenza ormai consolidata);

il decreto-legge n. 61 del 2008, recante «Disposizioni finanziarie urgenti in materia di protezione civile», ha ulteriormente privato il Ministero della giustizia di risorse destinategli dalla legge n. 244 del 2007, attribuendo, tra l'altro, parte degli stanziamenti di quest'amministrazione alla copertura finanziaria delle attività e degli interventi che dovranno realizzare la protezione civile;

nonostante tale provvedimento fosse necessario per garantire alla protezione civile le risorse necessarie all'espletamento delle funzioni cui deve assolvere, è altrettanto indispensabile rifondere le amministrazioni i cui stanziamenti sono stati a tali fini sottratti dei mezzi finanziari necessari allo svolgimento dei loro compiti, considerando in particolare le esigenze del sistema giudiziario;

è evidente la necessità di non privare ulteriormente il Ministero della giustizia delle poche risorse che gli sono destinate, soprattutto in vista dell'esigenza di realizzare politiche di sicurezza anche attraverso un complessivo miglioramento dell'efficienza del sistema giudiziario;

la carenza di risorse destinate al Ministero si riflettono inevitabilmente sul regolare funzionamento degli uffici giudiziari impedendo la celebrazione di processi o, addirittura, rischiando la paralisi in alcuni degli uffici medesimi;

particolarmente indicativa è la gravissima situazione in cui si trova il Tribunale di Novara, secondo per importanza in Piemonte, con annessa la sezione distaccata di Borgomanero per la carenza di magistrati con un organico già ridotto di 18 unità, che si ridurranno di sei unità per trasferimenti già effettuati e quelli in attesa d'attuazione, nonché di personale amministrativo e mezzi che coinvolgono anche l'Ufficio di sorveglianza di Novara competente per le carceri di Novara, Verbania ed Aosta, che compromette seriamente il regolare funzionamento della giustizia a garanzia dei cittadini;

l'Ufficio di sorveglianza di Novara competente per le carceri di Novara, Verbania ed Aosta non è ancora dotato di un'autovettura di servizio;

il Presidente dell'Ordine degli avvocati di Novara, in un incontro pubblico del 21 luglio 2008 alla presenza di magistrati, autorità locali e giornalisti, ha denunciato la grave situazione d'emergenza del Tribunale di Novara e della sezione distaccata di Borgomanero, evidenziando che la carenza, perdurante ed in aumento, di magistrati, di personale amministrativo e di mezzi rischia di paralizzare l'attività giudiziaria del Tribunale di Novara se non si pongono in essere urgenti provvedimenti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda attivarsi presso il Consiglio superiore della magistratura onde rappresentare la grave carenza di magistrati presso il Tribunale di Novara e chiedere al medesimo un intervento in tempi brevi e idonei;

quali provvedimenti urgenti, inoltre, intenda assumere direttamente al fine di coprire i vuoti che caratterizzano l'organico del Tribunale di Novara, al quale è annessa la sezione distaccata di Borgomanero, di personale amministrativo e al fine di dotare l'Ufficio di sorveglianza di Novara (competente per le carceri di Novara, Verbania ed Aosta) di un'autovettura di servizio onde evitare il pericolo di una paralisi della giustizia a Novara.

(4-00421)

(24 luglio 2008)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che l'organico magistratuale togato del Tribunale di Novara (composto, oltre al Capo dell'ufficio, da un Presidente di sezione e da 16 giudici, uno dei quali con funzioni di giudice del lavoro), presenta, allo stato, la vacanza del posto di Presidente del Tribunale (pubblicato a cura del Consiglio superiore della magistratura con telex n. 20646 del 4 ottobre 2007), nonché di 6 posti di giudice (non ancora pubblicati dal predetto CSM).

Deve precisarsi, in proposito, che la vacanza del posto di Presidente del Tribunale deve ascriversi al recente conferimento alla dottoressa Anna Maria Di Oreste dell'Ufficio direttivo di Presidente del Tribunale di Monza (adottato dal CSM con deliberazione assunta nella seduta del 29 luglio 2008), laddove 3 delle suddette 6 vacanze fra i posti di giudice sono da imputarsi al trasferimento presso altri uffici dei dottori Alessandra Danieli, Elena Sechi e Bruno Conca.

In particolare, mentre la dottoressa Sechi, trasferita al Tribunale di Milano con decreto ministeriale 26 marzo 2008, risulta aver preso possesso nel nuovo ufficio il 18 settembre 2008, i dottori Danieli e Conca

(entrambi trasferiti al Tribunale di Torino con decreto ministeriale in data 1° aprile 2008) risultano, invece, prorogati nell'esercizio delle funzioni svolte presso il Tribunale di Novara per tre mesi in forza di provvedimento adottato il 18 settembre 2008.

Per quanto concerne il personale amministrativo, si precisa che, a fronte di una previsione della pianta organica del Tribunale di 60 posti, sono in servizio 51 unità, considerando 3 unità comandate dall'ente Poste e 3 dipendenti dei ruoli in soprannumero (1 cancelliere C1 e 2 operatori giudiziari B1). Nel computo si è tenuto conto anche dell'assenza di due cancellieri B3, attualmente distaccati in uffici di altri distretti e della presenza di un esperto informatico B3, ivi distaccato.

In tale contesto si collocano le autorizzazioni ad assumere i vincitori e gli idonei del concorso distrettuale, anche per coprire i posti vacanti di cancelliere C1.

A dicembre 2006 ha assunto possesso un idoneo del concorso a 443 posti di ufficiale giudiziario C1 per coprire un posto di cancelliere C1.

Inoltre, conformemente a quanto previsto dall'articolo 3, comma 128, della legge finanziaria per il 2008, è stato attivato il comando di un dipendente della posizione economica B3 per compensare l'unica vacanza di cancelliere B3 (sono previsti 9 posti di cui 8 coperti).

Circa le vacanze di ausiliario A1 (sono vacanti 2 posti su 4), si rappresenta che le stesse sono state pubblicate con interpello per la mobilità interna nel mese di maggio dello scorso anno, ma non ci sono stati aspiranti.

Per fronteggiare nell'immediato le esigenze dell'ufficio, il Presidente della Corte d'appello di Torino può intervenire con l'applicazione di personale da altri uffici del distretto nei modi previsti dall'articolo 14 dell'accordo sulla mobilità interna, sottoscritto con le organizzazioni sindacali il 27 marzo 2007. È appena il caso di precisare che, attualmente, negli uffici giudiziari del distretto di Torino su 178 ausiliari A1 previsti ne risultano presenti 212.

La sezione di Borgomanero non presenta problematiche in relazione alla copertura degli organici, posto che la pianta organica prevista, di 7 unità, è interamente coperta ed al personale di ruolo va aggiunto un centralista non vedente.

Infine, per quanto attiene alla problematica delle auto di servizio, si fa presente che attualmente nel distretto di Corte d'appello di Torino, distretto nel quale ricade l'Ufficio di sorveglianza di Novara, sono dislocate 34 autovetture ordinarie di proprietà a fronte di 24 Uffici giudiziari.

Premesso, quindi, che la dotazione del distretto di Corte d'appello di Torino appare in linea con quella di moltissimi distretti, anche in considerazione di quanto indicato nelle direttive della Presidenza del Consiglio dei ministri del 30 ottobre 2001, si fa, comunque, presente che, in data 24 settembre 2008, si è sollecitata la Corte d'appello di Torino a voler

provvedere alla dislocazione di un'autovettura ordinaria presso l'Ufficio di sorveglianza di Novara.

Il Ministro della giustizia

ALFANO

(19 novembre 2008)

BORNACIN. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

con propria comunicazione del 30 maggio 2008, diretta alla Casa circondariale di Genova Marassi, il Provveditore regionale dell'Amministrazione penitenziaria della Liguria Giovanni Salamone ha comunicato la revoca del distacco a prestare servizio presso gli uffici del Provveditorato regionale dell'Amministrazione penitenziaria (PRAP) di Genova del vice sovrintendente del Corpo di Polizia penitenziaria Roberto Martinelli, attualmente in distacco sindacale retribuito, ai sensi dell'articolo 31 del decreto del Presidente della Repubblica 18 giugno 2002 n. 164, confermato dall'articolo 37 del decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 2007, n. 170;

il signor Roberto Martinelli è Segretario generale aggiunto del Sindacato autonomo di Polizia penitenziaria (SAPPE), la prima e più rappresentativa organizzazione di categoria;

a giudizio dell'interrogante, la revoca di tale distacco è illegittima perché palesemente in violazione delle norme contrattuali delle Forze di Polizia a tutela dei poliziotti sindacalisti, che hanno il diritto di mantenere la sede di servizio per tutta la durata del mandato sindacale e che necessitano preventivamente ed obbligatoriamente del nulla-osta della Segreteria generale del Sindacato per ogni eventuale movimento dalla sede di servizio;

ai dirigenti sindacali della Polizia penitenziaria viene garantita un'opportuna tutela attraverso una serie di strumenti giuridici previsti dall'articolo 36 del già richiamato Contratto di lavoro (recepito con decreto del Presidente della Repubblica n. 164 del 2002) e dall'articolo 6 dell'Accordo quadro nazionale di categoria del 2004;

il provvedimento *de quo* appare gravissimo e intimidatorio perché avviene il giorno dopo un'affollata riunione che la Segreteria generale del Sindacato autonomo di Polizia penitenziaria SAPPE ha avuto con il personale di Polizia penitenziaria che lavora nel carcere genovese di Marassi, nel corso della quale sono stati denunciati ancora una volta i discutibili metodi gestionali del provveditore Salamone rispetto ai quali il SAPPE ha preannunciato, per la fine del mese di giugno 2008, una manifestazione di protesta a Roma davanti alla sede del Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria;

il vice sovrintendente Martinelli, Segretario generale aggiunto del SAPPE, nato a Genova il 29 maggio 1968, matricola ministeriale n. 107553, è in servizio presso il Provveditorato regionale dell'Amministra-

zione penitenziaria di Genova dalla data del 31 maggio 1995, in cui è stato definitivamente assegnato con disposizione provveditoriale del 10 febbraio 2003 – sede amministrativa Casa circondariale Genova Marassi;

è stato impiegato presso l'Ufficio armamento ed automezzi, è stato custode del materiale *crypto* per la Regione Liguria (Ordini di servizio n. 44 del 20 agosto 2001 e n. 45 del 29 agosto 2001), e, per effetto dell'ordine di servizio del PRAP della Liguria n. 23 del 27 agosto 1997, ha collaborato nei contatti con i mezzi di comunicazione regionali, sempre con eccellenti risultati;

attualmente, dopo la frequenza ed il superamento del corso per vice Sovrintendente, è stato nuovamente assegnato – insieme ad altre tre unità frequentanti anch'esse il predetto corso e già in servizio presso il Provveditorato di Genova – all'Ufficio della sicurezza e delle traduzioni del PRAP di Genova per effetto dell'Ordine di servizio n. 285 del 7 novembre 2007;

non è mai stato punito ed ha sempre riportato, nei vari rapporti informativi di fine anno, un giudizio di ottimo con votazione 30+2/30;

alle altre tre unità distaccate in servizio presso il Provveditorato di Genova, anch'esse provenienti dal corso in parola, è stato rinnovato il distacco a prestare servizio presso il Provveditorato della Liguria fino alla data del 31 dicembre 2008 mentre al Segretario generale aggiunto del SAPPE Martinelli tale distacco è stato incomprensibilmente revocato;

nessun provvedimento di revoca di distacco a prestare servizio al PRAP di Genova nei confronti del Segretario generale aggiunto del SAPPE Roberto Martinelli è mai ovviamente intervenuto durante il precedente periodo di distacco sindacale retribuito (dal gennaio 2003 al maggio 2007);

è da tempo in atto una palese conflittualità che contrappone i sindacati del Corpo di Polizia penitenziaria, tra cui la prima e più rappresentativa organizzazione – il Sindacato autonomo di Polizia penitenziaria SAPPE – e il Provveditore regionale dell'Amministrazione penitenziaria della Liguria Giovanni Salamone sulla gestione dei sette penitenziari della Regione;

tutte le organizzazioni sindacali della Polizia penitenziaria hanno denunciato le precarie condizioni di lavoro e l'assurda gestione del Corpo da parte del Provveditore regionale dell'amministrazione penitenziaria Giovanni Salamone, che nulla avrebbe fatto per migliorare il sistema carcerario della Liguria, assistendo inerte ai tentativi di evasione, alle risse, alle aggressioni perpetrate dai detenuti e che, di contro, utilizza spropositatamente per gli appartenenti alla Polizia penitenziaria, le sanzioni disciplinari, senza la possibilità di una democratica istruttoria;

tale conflittualità ha raggiunto il culmine con la protesta di diverse centinaia di poliziotti penitenziari davanti la sede di Genova del Provveditorato della Liguria l'11 aprile 2008, alla quale l'interrogante era presente, e per effetto della quale il Capo dell'Amministrazione penitenziaria Ettore Ferrara (al fine unico di ricondurre la conflittualità esistente in corrette relazioni sindacali) ha voluto convocare organizzazioni sindacali e Provve-

ditore della Liguria a Roma in un incontro da lui presieduto ma dal quale non è però emerso alcun sostanziale cambiamento gestionale da parte del provveditore Salamone;

il Provveditore regionale della Liguria, dirigente generale Giovanni Salamone, è stato assegnato in Liguria dopo un'aspra contrapposizione con le sigle sindacali della Sicilia (regione presso la quale era Provveditore regionale), contrapposizione determinata proprio dai discutibili metodi di gestione del personale e per sanare la quale il Dipartimento dell'Amministrazione penitenziaria lo assegnò nell'attuale sede di servizio,

durante la sua attività in Liguria sono state realizzate iniziative che penalizzano gli appartenenti al Corpo di Polizia penitenziaria nelle attività più elementari ed essenziali che, invece, dovrebbero essere intangibili, come i verificati ripetuti casi di inottemperanza a provvedimenti di aggregazione provvisoria di unità di personale disposti dagli uffici centrali del Dipartimento per gravi motivi personali e previsti dal Contratto di lavoro;

il provveditore Salamone aveva inizialmente disposto – arbitrariamente e «nelle more delle disposizioni dipartimentali» – l'aumento dell'importo del buono mensa per il personale libero dal servizio a 7,00 euro, circa il doppio di quanto richiesto nelle mense della Polizia di Stato, e solo dopo la ferma reazione del SAPPE (e del Segretario generale aggiunto Roberto Martinelli in particolare) presso i competenti Uffici dipartimentali il predetto dirigente si è visto costretto a tornare sui suoi passi;

analogamente, in contrasto con l'orientamento generale dell'Amministrazione, ed anche in questo caso «nelle more delle disposizioni dipartimentali», il provveditore Salamone voleva imporre un canone per l'alloggio facoltativo in caserma, determinazione poi censurata dai superiori uffici dipartimentali dopo l'intervento del SAPPE e del Segretario generale aggiunto Roberto Martinelli in particolare;

con nota del 27 ottobre 2007, il provveditore Salamone ha anche tentato di provvedere a contingentare la distribuzione dell'acqua calda negli alloggi del personale e nelle sezioni detentive, provvedimento che non ha avuto seguito dopo l'intervento del SAPPE e del Segretario generale aggiunto Roberto Martinelli in particolare;

è di tutta evidenza la gravità di siffatte determinazioni che, in modo del tutto discrezionale se non arbitrario, restringono le fondamentali aspettative del personale sulla disponibilità di una stanza e sull'utilizzo dell'acqua calda per l'igiene personale;

sono dunque molteplici e di considerevole entità le violazioni delle disposizioni dipartimentali e dei diritti del personale di Polizia penitenziaria in servizio nella Regione Liguria da parte del provveditore Salamone, per altro in un contesto di conflittualità costante con le organizzazioni sindacali, che rendono la situazione penitenziaria della Liguria particolarmente critica,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga censurabile il comportamento che all'interrogante appare arbitrario e palesemente illegittimo, posto in essere dal provveditore regionale della Liguria Giovanni Salamone

circa la revoca del distacco a prestare servizio presso gli uffici del Provveditorato regionale dell'Amministrazione penitenziaria di Genova del vice sovrintendente del Corpo di Polizia Roberto Martinelli, Segretario generale aggiunto del Sindacato autonomo di Polizia penitenziaria SAPPE, poiché palesemente in violazione delle tutele riservate ai dirigenti sindacali della Polizia penitenziaria previste dall'articolo 36 del contratto di lavoro (recepito con decreto del Presidente della Repubblica n. 164 del 2002) e dall'articolo 6 dell'Accordo quadro nazionale di categoria del 2004;

se non ritenga quindi doveroso provvedere ad annullare la predetta disposizione prot. PRAP Ge n. 0012495-I/P-pp datata 30 maggio 2008 e diretta alla Casa circondariale di Genova Marassi, sede amministrativa del vice sovrintendente e Segretario generale aggiunto del SAPPE Roberto Martinelli, con cui si è comunicata la revoca del distacco presso gli uffici del PRAP di Genova;

se non ritenga, infine, urgente ed inderogabile l'adozione di iniziative che ristabiliscano corrette relazioni sindacali, l'osservanza delle direttive dipartimentali e delle intese contrattuali per garantire le quali si reputa necessario un avvicendamento dell'attuale Provveditore regionale dell'Amministrazione penitenziaria della Liguria Giovanni Salamone.

(4-00111)

(5 giugno 2008)

RISPOSTA. – Si fa presente quanto segue, sulla base delle notizie acquisite presso il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria.

Il signor Martinelli, benché distaccato da oltre un decennio presso il Provveditorato di Genova, vi ha prestato effettivo servizio per limitatissimi periodi di tempo, in virtù di provvedimenti di assegnazione temporanea al Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e, dal gennaio 2002, in forza di distacco sindacale in qualità di dirigente dell'organizzazione sindacale Sappe.

Nel mese di giugno 2007, il distacco sindacale del Martinelli ha avuto termine in coincidenza con la sua frequenza al corso per il conseguimento della qualifica di vice sovrintendente.

A conclusione di tale periodo formativo, il signor Martinelli è stato assegnato, con la qualifica di vice sovrintendente, presso la casa circondariale di Genova Marassi, con provvedimento del 29 novembre 2007, emanato dalla Direzione generale del personale e della formazione.

La suddetta Direzione generale, nel citato provvedimento, ferme restando le assegnazioni previste, ha testualmente precisato che «compatibilmente con le esigenze di servizio delle sedi di appartenenza potrà essere ripristinato l'originario provvedimento di distacco», in tal modo autorizzando i Provveditori regionali ad adottare autonomi provvedimenti connessi alle necessità di funzionamento delle sedi provveditoriali.

Alla luce di tale previsione, il Provveditore della Liguria ha disposto, con provvedimenti del 4 dicembre 2007 e sino al 31 marzo 2008, il di-

stacco presso il Provveditorato regionale dell'Amministrazione penitenziaria di Genova delle unità – tra cui il signor Martinelli – che già vi avevano prestato servizio nella precedente qualifica e che erano transitate nel ruolo dei vice sovrintendenti.

Si fa presente, inoltre, che in considerazione delle perduranti esigenze di funzionamento del Provveditorato, i citati provvedimenti sono stati confermati il primo aprile 2008, limitatamente al periodo 1° aprile – 31 maggio 2008.

Il 30 maggio 2008, considerato che in favore del signor Martinelli era intervenuto un provvedimento di distacco sindacale con decorrenza dal precedente 12 maggio, il Provveditore di Genova, in un primo momento, ha ritenuto di rinnovare i distacchi presso il Provveditorato regionale dell'Amministrazione penitenziaria della Liguria dei soli tre vice sovrintendenti che potevano far fronte, in concreto, alle esigenze di servizio di quella sede, presupposto, questo, indispensabile per tutti gli atti da adottare in materia.

Tuttavia, in seguito, per evidenti ragioni di perequazione, il Provveditore ha ritenuto che il suddetto provvedimento di distacco non potesse che intendersi esteso, fino al 31 dicembre 2008, anche al vice sovrintendente Martinelli, anche se quest'ultimo, visto l'intervenuto distacco sindacale, non poteva essere concretamente utilizzato in termini operativi.

Il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, alla luce di tale ricostruzione dei fatti e dei provvedimenti adottati nei confronti del Martinelli, ha ritenuto che nella vicenda segnalata il Provveditore della Liguria non ha posto in essere comportamenti illegittimi od in violazione della normativa a tutela dei dirigenti sindacali.

Il Ministro della giustizia

ALFANO

(19 novembre 2008)

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

il completamento dei lavori per la nuova sede del Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri di Como nell'area «ex Caserma Venini» costituisce questione problematica che torna ciclicamente alla ribalta e di cui si avverte l'ormai improcrastinabile esigenza di una definitiva soluzione;

allo stato attuale risulta ultimato da tempo solo il primo lotto dei lavori, con la realizzazione della parte del progetto relativa agli uffici;

rimangono da completare le parti dell'immobile da adibire a camerate e alloggi per gli ufficiali, senza l'ultimazione delle quali non è ipotizzabile il trasferimento del Comando provinciale nella nuova Sede;

il Provveditore interregionale per le opere pubbliche della Lombardia e Liguria, con nota del 10 giugno 2008, ha richiesto al Ministero dell'interno un'ulteriore assegnazione di 1.200.000 euro per il completamento

dei lavori di ristrutturazione della ex caserma a nuovo Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri di Como,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno reperire le ultime risorse per il completamento dell'opera.

(4-00188)

(18 giugno 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 29 settembre 2008, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il completamento dei lavori di ristrutturazione dell'Ex Caserma Venini per le esigenze del nuovo Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri in Como è stato finanziato per l'importo complessivo di 8.500 euro con i fondi stanziati con le modalità previste dalla legge n. 166 del 1° agosto 2002, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, sul capitolo 7354 UPB 3231 del bilancio del Ministero, con assunzione dell'impegno di spesa per l'intero appalto in rate costanti per quindici anni, a decorrere dagli anni finanziari 2004 (5.555.184 euro) e 2005 (2.944.816 euro).

Al fine di consentire il completamento dei lavori di ristrutturazione dell'intervento in questione, si è inoltre proceduto all'assegnazione in conto competenza 2008 dell'ulteriore somma di 1.500.000 euro a carico del capitolo 7341 del bilancio del Ministero, come risulta dalla programmazione per il triennio 2008-2010 predisposta dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche della Lombardia-Liguria.

Nel predetto programma triennale, per l'intervento risulta inoltre inserita una previsione di spesa di 4.283.000 euro per l'anno 2009.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

CURSI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Si chiede di sapere:

se, nell'ambito della preannunciata riorganizzazione dell'aeroporto «Valerio Catullo» di Verona Villafranca, peraltro ancora in corso di definitiva redazione da parte del Consiglio di amministrazione, nell'intesa che sia un piano idoneo a perseguire quegli obiettivi di sviluppo delle attività di trasporto passeggeri e merci cui affidare il rilancio dello scalo veneto, saranno assicurati adeguati sistemi di sicurezza, necessari anche in considerazione delle particolari condizioni meteo-climatiche del luogo;

altresì, se nel delineato programma saranno assicurati il rispetto dei livelli occupazionali e la tutela dei diritti del personale dipendente (che ha mostrato di possedere elevata professionalità, consentendo il raggiungimento degli attuali livelli di efficienza dell'aeroporto). Vive preoccupa-

zioni si colgono, infatti, tra i dipendenti dell'azienda in relazione all'ipotesi che il processo di riorganizzazione degli aeroporti del Garda (Brescia e Verona), di cui si sente parlare, possa preludere a riduzioni di personale ai vari livelli professionali, in particolare nel settore della sicurezza. Al riguardo, inoltre, è viva la preoccupazione che il predetto progetto di riorganizzazione possa, di fatto, arenarsi nelle aule di giustizia a causa del contenzioso che potrebbe determinarsi a seguito di eventuali licenziamenti o «demansionamenti» del personale.

(4-00645)

(9 ottobre 2008)

RISPOSTA. – L'Ente nazionale per l'aviazione civile fa sapere che la riorganizzazione della società di gestione dell'aeroporto «Valerio Catullo» di Verona non prevede alcun licenziamento di personale.

Per quanto riguarda, invece, le specifiche di servizio, lo stesso ente precisa che attraverso la propria struttura periferica – Direzione aeroportuale di Verona – effettua regolari controlli in ambito *safety*, qualità e carta dei diritti, al fine di perseguire risultati positivi nell'ottimizzazione dei processi. La società di gestione dello scalo di Verona possiede tutte le specifiche di certificazione di aeroporto, di scalo e di carta dei servizi richieste da ENAC.

Da ultimo, si fa presente che sono in corso i processi di certificazione degli *handler* che comportano una rivisitazione organizzativa di tutti i prestatori di servizi di assistenza a terra, compresa quindi anche la società di gestione, volta ad un'ulteriore standardizzazione delle specifiche di servizio.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

DE ECCHER. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

nel 2009 Bressanone (Bolzano) dovrebbe ospitare il secondo Campionato del mondo di atletica leggera *under 18*;

il Comitato organizzatore ha presentato l'evento ad Ostrava, illustrando alla stampa italiana e internazionale ogni dettaglio della manifestazione, tralasciando, tuttavia, ogni richiamo al Trentino-Alto Adige ed all'Italia;

nell'occasione il sindaco di Ostrava ed il suo vice avrebbero indossato i costumi tipici locali quasi a voler negare la dimensione italiana dell'evento;

il *logo* utilizzato per la pubblicizzazione dell'iniziativa richiama la provincia con il solo termine in tedesco: detta scelta è stata giustificata, in Giunta comunale, con una presunta difficoltà da parte dell'International

Association of Athletics Federations (IAAF), organo governativo dell'atletica, di accettare il riferimento bilingue;

al momento dell'assegnazione, la città di Bressanone era rimasta l'unica candidata in ragione del ritiro, nell'ordine, di Tunisi e di una cittadina francese;

considerato che parrebbe all'interrogante non solo opportuno ma auspicabile, ed in questa direzione ci si dovrebbe evidentemente muovere in ogni occasione, che la minoranza dell'Alto Adige acquisisse nel tempo il senso vero della doppia appartenenza, quella più strettamente territoriale e locale e quella nazionale, così come positivamente testimoniato molti atleti delle discipline invernali dei gruppi sportivi delle Forze armate,

l'interrogante chiede di sapere:

se per la manifestazione sportiva in oggetto siano stati assegnati o comunque previsti contributi statali;

se non appaia opportuno intervenire presso gli organizzatori al fine di eliminare l'incongruenza e l'incompatibilità tra l'impostazione prescelta e la partecipazione della rappresentativa italiana;

se, più in generale, non si ritenga opportuno intervenire al fine di risolvere in via definitiva la questione attraverso misure in grado di garantire in modo compiuto l'utilizzo effettivo della doppia lingua ed il rispetto, sempre e comunque, dello Stato e della Nazione italiana.

(4-00366)

(17 luglio 2008)

RISPOSTA. – Il Presidente del comitato organizzatore dei campionati mondiali di atletica leggera *under* 18, che si svolgeranno nel luglio 2009 a Bressanone, ha comunicato quanto segue.

Premesso che Bressanone, con tutto l'Alto Adige, ospiterà i campionati del mondo in questione, si fa presente che, in occasione della presentazione ad Ostrava della manifestazione, il costume tipico dell'Alto Adige era indossato non solo dalle autorità locali, ma da tutta la delegazione del comitato organizzatore (LOC), che è composto da persone di lingua italiana e di lingua tedesca, e tale scelta, come in occasione delle altre passate manifestazioni di atletica, non è stata dettata dalla volontà di negare la dimensione italiana degli eventi organizzati, ma dall'esigenza di divulgare gli usi e i costumi del proprio territorio.

Riguardo al logo e alla dicitura che contrassegna l'avvenimento, oltre a sottolineare che la stessa Federazione italiana di atletica leggera (IAAF), assegnataria dell'evento, si avvale, per l'organizzazione, del LOC «Sudtirol 2009», il Presidente del comitato organizzatore ha dichiarato che tale scelta è stata motivata da più ragioni, tra le quali la considerazione che la IAAF non ammette doppie diciture nel nome ufficiale delle proprie manifestazioni, il fatto che la candidatura ad ospitare i mondiali in questione riguarda tutta la provincia e non solo Bressanone, e l'esigenza di evitare confusioni.

Per quanto concerne i contributi statali ai Campionati mondiali, si fa presente che i fondi, di cui alla legge finanziaria per il 2007, articolo 1, comma 1291 (che ha istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un «Fondo per gli eventi sportivi di rilevanza internazionale»), non sono stati tuttora erogati ai beneficiari, considerato che molte delle manifestazioni finanziate devono ancora svolgersi.

Si precisa, in via incidentale, che tutta la documentazione presentata finora per i predetti campionati è in lingua italiana ed in lingua inglese.

Si fa, infine, presente che, l'Ufficio del Sottosegretario di Stato per lo sport ha assicurato il proprio interessamento, affinché l'evento abbia la dovuta promozione e visibilità nella lingua italiana, sensibilizzando a tale scopo la IAAF, per il tramite del Comitato olimpico nazionale italiano.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento

VITO

(20 novembre 2008)

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

la strada statale 42 del Tonale e della Mendola è una strada di grande comunicazione del Nord Italia che collega la pianura Padana all'Alto Adige, percorrendo quattro valli alpine, la val Cavallina, la val Camonica, la val di Sole e la vai di Non;

si tratta di un itinerario che unisce, sotto la medesima denominazione, tratte stradali completamente diverse tra di loro dal punto di vista delle caratteristiche della strada stessa e dei territori attraversati;

si passa infatti dall'alta pianura bergamasca alle Prealpi della Lombardia, e da queste ai severi ambienti delle Alpi Retiche;

secondo quanto appreso dalla stampa nazionale e locale delle ultime settimane, sembra che una forte delusione sia stata manifestata da diversi sindaci interessati dalla ripresa dei lavori sul tratto di statale che attraversa la val Camonica;

tale delusione è stata causata dal rinvio da parte dell'ANAS al prossimo 15 ottobre 2008 dell'approvazione del progetto esecutivo per il quarto, quinto e sesto lotto della variante alla strada statale 42;

al riguardo il Sindaco di Cedegolo (Brescia), Pierluigi Mottinelli, per quanto risulta all'interrogante, avrebbe rilasciato alla stampa le seguenti dichiarazioni: «La farsa dei continui rinvii non finisce, e io ho scritto ancora una volta al compartimento ANAS di Milano perché non possiamo certo arrenderci: la credibilità delle amministrazioni comunali consiste anche nell'onorare gli impegni presi coi – concittadini» e «la superstrada alternativa agli abitati di Capo di Ponte, Sellero, Cedegolo e Berzoo Demo, è indispensabile per la vocazione turistica della media e dell'alta valle, e un intervento improcrastinabile per le comunità collassate dal traffico. Chiediamo quindi che il presidente della Giunta e l'assessore

ai lavori pubblici si adoperino nei confronti del perché la ripresa dei lavori avvenga al più presto»;

la superstrada della val Camonica, attualmente la variante a scorrimento veloce della statale 42, che inizia a Lovere, giunge sino a Ceto, ovvero poco oltre la metà della distanza complessiva che la strada andrà a coprire, una volta ultimata la sua costruzione;

il progetto prevede che la variante possa raggiungere Edolo, evitando così per la maggior parte dei veicoli diretti alle località sciistiche dell'alta valle gli attraversamenti di centri abitati, tra i quali è senza dubbio Cedegolo il più problematico;

in tale punto, infatti, la sede stradale diviene decisamente stretta e ciò causa non pochi problemi direttamente o indirettamente connessi al traffico congestionato;

per tale ragione la realizzazione della variante (prevalentemente in galleria) dell'abitato di Cedegolo è divenuta fondamentale all'interno del piano di ammodernamento della strada;

considerato che:

in particolare, il progetto esecutivo per il quarto, il quinto e il sesto lotto della variante alla strada statale 42 è già corredato di tutte le autorizzazioni richieste (parere favorevole della Regione Lombardia e della Conferenza dei servizi) e sono presenti le risorse economiche per la loro realizzazione;

ciononostante, non si ha ancora oggi alcuna certezza sul fatto che i lavori della superstrada della val Camonica riprenderanno in tempi ragionevoli,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto descritto nella presente interrogazione;

se ne sia a conoscenza il Ministro in indirizzo;

quali provvedimenti urgenti, per quanto di competenza, intenda assumere il Governo al fine di garantire la sollecita ripresa dei lavori finalizzati alla realizzazione dell'ammodernamento della superstrada della val Camonica;

se e quando per i lotti quarto, quinto e sesto della variante alla strada statale 42 sarà possibile prevedere la riapertura dei cantieri;

se il Ministro competente non ritenga opportuno, alla luce di quanto descritto, porre in essere ogni atto di sua competenza al fine di assicurare che lo stato di avanzamento di lavori della superstrada della val Camonica non venga ulteriormente bloccato.

(4-00583)

(30 settembre 2008)

RISPOSTA. – Il progetto definitivo dei lavori di completamento dei lotti 4°, 5° e 6°, 1° stralcio della variante di Niardo-Barone-Ceto-Nadro-Capo di Ponte-Sellero e Cedegolo è stato predisposto da ANAS S.p.A. che nel mese di luglio 2005 ha affidato ad un raggruppamento di imprese me-

dianete appalto integrato la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori.

In fase di progettazione esecutiva sono state effettuate le previste indagini archeologiche che hanno portato al ritrovamento di incisioni rupestri nelle aree di imbocco di una delle gallerie; è stato, quindi, necessario variare il tracciato originario e modificare il progetto definitivo a base di appalto. L'aggiornamento del progetto comprende un allungamento rilevante delle gallerie rispetto al progetto originario e comporta un sensibile incremento dei costi di costruzione.

Allo stato attuale sono state concluse, con esito favorevole, le procedure approvative per il nuovo progetto da parte della Regione Lombardia e della Conferenza dei servizi; l'ANAS ha avviato le procedure espropriative in relazione al nuovo tracciato e l'appaltatore sta ultimando il progetto esecutivo.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

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

l'articolo 4 del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, nel testo, coordinato con la legge di conversione 8 agosto 1994, n. 498 definisce «natanti» le «unità da diporto con lunghezza non superiore 7,50 metri se a motore o a 10 metri se a vela, anche se con motore ausiliario, ed i motovelieri aventi lunghezza fuori tutto non superiore a metri 10»;

il decreto del Presidente della Repubblica, 9 ottobre 1997, n. 431, «Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche» all'articolo 2, comma 1, lettere *a)* e *b)* stabilisce che, «chi assume il comando e la condotta di un'unità da diporto di lunghezza non superiore a 24 metri deve essere munito di una delle patenti nautiche (...) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa; per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione delle acque marittime entro sei miglia dalla costa quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi»;

il predetto decreto, all'articolo 2, comma 3, stabilisce «per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza inferiore a 24 metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali è installato un motore di potenza e cilindrata inferiore a quelle indicate al comma 1, lettera *b)*, è richiesto il possesso dei seguenti requisiti senza obbligo di patente: *a)* aver compiuto anni 18 per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario, motoveliero e per quelle a motore; *b)* aver compiuto 16 anni di età per i natanti con motore ausiliario, motoveliero e per quelle a motore; *c)* aver compiuto i 14 anni di età per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano entro un miglio dalla costa; *d)* aver compiuto i 16 anni di età per la con-

dotta di moto d'acqua e dei natanti diversi da quelli indicati alle lettere *b*) e *c*) a bordo dei quali sia stato installato un motore avente potenza e cilindrate inferiori a quelle previste al comma 1, lettera *b*)»;

i natanti, come è noto, possono avere un utilizzo poliedrico che va dallo sci nautico al volo ascensionale, dal traino di piccoli gommoni ad un uso turistico di carattere locale;

ogni anno si registrano, purtroppo, gravi incidenti in mare, soprattutto nel periodo estivo, a causa dell'utilizzo, spesso ludico e improprio, di natanti guidati da minorenni;

allo stato sulle spiagge è consentito che anche un minorenne possa affittare, a ore e a prezzi contenuti e, in conseguenza, guidare un natante dotato di motore;

l'interrogante chiede di sapere:

se vi siano stati, e in che numero, incidenti in mare occorsi a minorenni alla guida di natanti a motore nell'anno 2007 e in quello ancora in corso;

se tali incidenti siano avvenuti entro le sei miglia dalla costa oppure oltre tale limite;

se, infine, il Ministro in indirizzo intenda intervenire al fine di rivedere la normativa che disciplina l'utilizzo dei natanti in maniera da limitare la guida degli stessi ai soli adulti evitando che i più giovani, nell'euforia dell'età, possano incorrere in rischi per la propria e per l'altrui incolumità.

(4-00455)

(30 luglio 2008)

RISPOSTA. – La disciplina delle patenti nautiche è, attualmente, contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante «Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche», emanato in attuazione della originaria legge di disciplina organica della navigazione da diporto, ossia la legge 11 febbraio 1971, n. 50.

Nell'anno 2003, la legge 8 luglio 2003, n. 172, nell'attribuire delega al Governo per l'emanazione di un «Codice della nautica da diporto», apportò talune importanti modifiche alla legge n. 50 del 1971, tra le quali quelle relative ai limiti di lunghezza funzionali alla distinzione tra natanti e imbarcazioni da diporto, già modificati dal decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498.

La legge n. 172 del 2003 ha inoltre previsto l'obbligatorietà della patente nautica in un ulteriore caso, ossia quello della condotta di un *acqua-scooter* a prescindere dalla potenza del motore di cui esso è dotato.

Il Codice della nautica da diporto, come disposto dall'articolo 39 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, ha confermato la previgente disciplina delle patenti nautiche.

Norme ulteriori di dettaglio sulle tipologie di patenti e sulle procedure di conseguimento sono oggetto, da ultimo, del decreto ministeriale

29 luglio 2008, n. 146, «Regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il Codice della nautica da diporto», che non apporta, al riguardo, sostanziali innovazioni al quadro sopra descritto.

Con specifico riferimento alla possibilità di condotta di unità da diporto da parte di minori l'attuale disciplina della navigazione da diporto, come sopra sinteticamente richiamata, consente che un minore possa comandare e condurre un unità da diporto nei seguenti casi:

a) se ha almeno 16 anni di età, egli può comandare e condurre esclusivamente natanti da diporto – quindi unità di lunghezza fino a 10 metri – a motore nonché a vela o a vela con motore ausiliario, purché di potenza inferiore a 40,8 Cv o a 30 Kw, e comunque entro il limite massimo di 6 miglia dalla costa;

b) se ancora non ha compiuto 16 anni ma ne ha almeno 14, egli può condurre esclusivamente natanti a remi ovvero natanti a vela con superficie velica superiore a 4 metri quadrati, ma solo entro il limite di un miglio dalla costa;

c) se ha meno di 14 anni, può condurre solo natanti a remi o a vela con superficie velica inferiore a 4 metri quadrati.

Residua il caso delle imbarcazioni da diporto – quindi unità di lunghezza superiore a 10 metri – a vela ovvero dotate di motore di potenza non superiore ai 30 Kw o 40,8 Cv. In tale caso e sempre che si navighi entro le 6 miglia dalla costa, non è previsto l'obbligo della patente nautica ma è comunque richiesta almeno la maggiore età.

In nessun caso, invece, un minore può condurre una moto d'acqua dal momento che la legge n. 172 del 2003, con disposizione recepita anche dal Codice della nautica da diporto, articolo 39, prescrive per la condotta delle moto d'acqua l'obbligo della patente nautica a prescindere dalla potenza del motore installato e dalla distanza dalla costa in cui esse navigano.

Il quadro sopra delineato, ispirato ad una generale finalità di rilancio della nautica da diporto secondo un'espressa manifestazione d'intenti del Legislatore, si ritiene costituisca un adeguato compromesso tra le istanze di sicurezza che indurrebbero a porre norme di tipo restrittivo e il generale interesse ad assicurare la piena fruizione del mare da parte della collettività includendo, pur con i limiti sopra descritti, anche la fascia giovanile della popolazione in risposta alla crescente «domanda» in tal senso.

Sullo specifico aspetto dell'entità degli incidenti registrati di recente che coinvolgono minori, il Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto ha effettuato una mirata ricognizione presso tutte le proprie articolazioni periferiche sul numero di eventi che, nel 2007/2008, hanno visto coinvolti minori alla condotta di natanti, con indicazione della distanza dalla costa. È stato accertato un unico incidente, in data 25 agosto 2008, avvenuto nella giurisdizione della Direzione marittima di Cagliari, che ha visto coinvolto un bagnante travolto da natante a motore in località Liscia di Vacca (comune di Arzachena).

Le risultanze dell'attività di verifica confermano pertanto che il fenomeno oggetto dell'atto di sindacato ispettivo non presenta connotati di particolare allarme, testimoniando la sostanziale efficacia delle misure preventive presenti nel vigente quadro normativo.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

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

il sistema ferroviario locale che interessa la provincia di Cremona registra da anni pesanti disservizi e disagi a carico degli utenti, come più volte sottolineato dai comitati pendolari, dalle istituzioni locali, dagli organi di stampa;

nelle ultime settimane la situazione si è ulteriormente aggravata e i passeggeri della linea ferroviaria Cremona-Milano, in particolare, si sono trovati a vivere un'incredibile odissea, tra ritardi insostenibili (anche di 100 minuti), convogli surriscaldati fermi in mezzo alla campagna (con una temperatura di oltre 40 gradi), assenza di informazioni all'utenza;

tale situazione ha ormai raggiunto livelli di insostenibilità non più sopportabili per i pendolari, per le loro complessive condizioni di vita e, altresì, per il danno economico conseguente a tali disservizi;

i molteplici disagi e le disfunzioni nella gestione del trasporto su ferro che afferiscono per la gran parte a sistemi di ambito locale, ma che dal punto di vista sociale, economico ed ambientale assumono certamente rilevanza nazionale, hanno comportato, del resto, segnalazioni e proteste che non possono essere ulteriormente disattese, pena il rischio che si determinino difficili situazioni di ordine pubblico generate da un'autentica e legittima esasperazione dei cittadini-utenti, costretti a subire condizioni vessatorie;

da sei mesi è scaduto il contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenitalia, che oltretutto non rende più erogabile a favore dei pendolari il *bonus* per i ritardi fino al suo rinnovo,

si chiede di sapere quali soluzioni di propria competenza il Governo intenda adottare per risolvere una situazione non più accettabile e quali iniziative intenda intraprendere al fine di garantire ai cittadini un servizio di qualità, puntuale ed efficiente, salvaguardando e tutelando il diritto alla mobilità.

(4-00284)

(8 luglio 2008)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione occorre premettere che le problematiche rappresentate riguardano servizi di trasporto di interesse regionale che per le Regioni a statuto ordinario, a seguito dell'attuazione del

decreto legislativo 19 novembre 1977, n. 422, come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, non sono più di diretta competenza dello Stato ma sono oggetto di diretta regolazione da parte delle Regioni medesime tramite appositi contratti di servizio stipulati direttamente con Trenitalia S.p.A..

Al fine di fornire utili informazioni relative ai quesiti posti, è stata interessata comunque la società Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

La linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova è articolata su due tratte:

Milano-Codogno inclusa nella direttrice Milano-Bologna caratterizzata da un notevole traffico di treni viaggiatori e merci molto diversi tra loro per tipologia e per velocità;

Codogno-Cremona-Mantova interamente a binario unico e contraddistinta dalla presenza di numerosi passaggi a livello.

Nei mesi di giugno e luglio 2008 la regolarità di marcia dei treni ha mostrato in effetti un andamento critico, producendo molteplici disservizi e incidendo negativamente sul precedente *trend* di crescita degli *standard* di affidabilità del servizio. Difatti, nei mesi di giugno e luglio 2008 la regolarità di marcia dei treni ha registrato percentuali di arrivo entro i 5 minuti dall'orario previsto inferiore all'80% rispetto a quella osservata nei mesi precedenti del 2008.

La flessione della puntualità, unitamente ad alcune soppressioni e riduzioni dei convogli, è riconducibile ad un insieme di cause tra le quali le elevate temperature estive che hanno causato molteplici guasti ai mezzi di trazione e all'infrastruttura ferroviaria nonché numerosi incidenti occorsi ai passaggi a livello – forzature delle barriere e attraversamenti impropri – che impongono l'adozione di speciali procedure di sicurezza per la marcia dei treni determinando conseguenti irregolarità alla circolazione.

Per i treni provenienti da Mantova e Cremona, le criticità segnalate sono state causate anche dall'attivazione dei potenziamenti infrastrutturali e tecnologici nella stazione ferroviaria di Rogoredo.

Infine, la società ferroviaria fa presente che con l'attivazione dal 14 dicembre 2008 della linea Alta Velocità, la linea «storica» potrà essere dedicata al traffico regionale favorendo la regolarità di marcia dei convogli. Inoltre, in prospettiva è prevista l'attestazione dei servizi del passante ferroviario milanese nella stazione di Lodi, nodo di interesse e di interscambio per i viaggiatori della linea Milano-Codogno-Cremona-Mantova.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

MORRI. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

il Tribunale di Urbino si troverà, sin dai prossimi mesi, in forti difficoltà di funzionamento a causa del trasferimento di tre dei cinque giudici

in organico. L'organico del Tribunale di Urbino si troverà presto ridotto al Presidente e a due soli giudici. Risulta, purtroppo, che il Consiglio superiore della magistratura, ai sensi dell'articolo 11 della legge 24 marzo 1958, n. 195, ha proposto la pubblicazione della vacanza per un solo posto. A giudizio dell'interrogante, appare quindi evidente che a queste condizioni il Tribunale non sarà, di fatto, in condizioni di operare né per quanto attiene la materia penale né per quanto concerne la materia civile;

una simile situazione penalizzerebbe gravemente l'amministrazione della giustizia per la città di Urbino (capoluogo di Provincia insieme a Pesaro) e per l'intero territorio di competenza del Tribunale, con conseguenti disagi per i cittadini che non potranno più confidare in un efficiente e rapido funzionamento della stessa, nonché per la sicurezza del territorio;

risulta infatti che il Tribunale di Urbino svolge una mole di lavoro significativa ed importante, con risultati positivi per l'intera area di competenza. Non si deve appunto dimenticare che il territorio della circoscrizione del Tribunale, con 1.689 chilometri quadrati, è uno fra i più vasti d'Italia e comprende ben 34 comuni con una popolazione di quasi 100.000 abitanti,

si chiede di sapere:

quali iniziative di propria competenza il Ministro in indirizzo intenda assumere per evitare il rischio richiamato in premessa e per garantire la piena efficienza del Tribunale di Urbino;

se, in linea generale, anche per far fronte a diffusi casi di carenza di organico nel territorio nazionale, non ritenga opportuno predisporre provvedimenti, anche di tipo normativo, tali da consentire agli uditori giudiziari di assumere le funzioni requirenti anche in sede di prima destinazione, al fine di sopperire alle carenze di organico riscontrabili in maniera particolare negli uffici delle Procure.

(4-00219)

(24 giugno 2008)

RISPOSTA. – Si comunica che l'organico magistratuale togato del Tribunale di Urbino (composto dal Capo dell'ufficio e da 5 giudici) presenta, allo stato, la vacanza del posto di Presidente del Tribunale (già ricoperto – dal 2 marzo 1999 al 27 gennaio 2008 – dal dottor Gioacchino Sassi, attualmente in servizio presso il Tribunale urbinato con funzioni di giudice, a seguito degli effetti dispiegati dal comma 2 dell'articolo 45 del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160, come sostituito dal comma 9 dell'articolo 2 della legge 30 luglio 2007, n. 111), nonché di 2 dei predetti 5 posti di giudice (vacanze non ancora pubblicate dal Consiglio superiore della magistratura).

La situazione come sopra descritta deve tuttavia essere precisata, specificando che una delle anzidette vacanze deve ascrivere al trasferimento della dottoressa Annelisa Spagnolo dal Tribunale in parola a quello di Bologna, adottato con decreto ministeriale, in corso di perfezionamento, su

delibera del Consiglio superiore della magistratura, assunta in data 28 maggio 2008.

Sotto il profilo organizzativo interno, peraltro, va segnalato che il progetto tabellare redatto dal Capo dell'Ufficio urbinato per il biennio 2006/2007 (prorogato, *ex lege* 31 luglio 2007, n. 111, al 31 dicembre 2008), pur non presentando significativi spunti di riflessione in ordine a peculiari criticità emergenti, già sottolineava i disagi derivanti dalle coeve carenze in tema di organici. «(...) L'organico del Tribunale – recitava infatti, agli inizi dell'anno 2006, l'*incipit* del progetto in questione – (...) presenta, al momento, la vacanza di un posto di giudice, ma è già stato assegnato un uditore giudiziario che dovrebbe prendere servizio fra alcuni mesi. Al magistrato con il grado di Uditore giudiziario attualmente in servizio, vuoi perché uditore giudiziario, vuoi perché gravato da oneri familiari, non sono state assegnate funzioni penali monocratiche; tuttavia ne sono risultati aggravati gli altri magistrati, in particolare con riguardo ai turni di reperibilità per le convalide cautelari e per i giudizi direttissimi».

Premesso quanto sopra sulla situazione del Tribunale di Urbino, in merito all'ulteriore quesito posto nell'interrogazione, si evidenzia che l'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 160 (come sostituito dall'articolo 2, comma 4, della legge 30 luglio 2007, n. 111), stabilisce che i magistrati al termine del tirocinio non possono essere destinati a svolgere le funzioni requirenti, giudicanti monocratiche penali, di giudice per le indagini preliminari o di giudice dell'udienza preliminare, anteriormente al conseguimento della prima valutazione di professionalità (che avviene al termine del primo quadriennio successivo alla nomina).

In termini generali, si segnala come, in via interpretativa, l'Ufficio studi del C.S.M. (parere espresso in data 30 novembre 2007) e la Settima Commissione del Consiglio hanno già ritenuto che la citata disposizione normativa disciplina le assegnazioni future dei magistrati al termine del tirocinio, così limitando *medio tempore* gli effetti derivanti dalla norma. Ne consegue che il divieto introdotto dall'articolo 13, comma 2, citato, non è immediatamente operativo a partire dall'entrata in vigore della norma e, in particolare, non si applica ai magistrati che, pur non avendo conseguito la prima valutazione di professionalità, tali funzioni già effettivamente esercitano al momento dell'entrata in vigore della suddetta norma.

Va, peraltro, evidenziato che proprio per risolvere il problema della scopertura dell'organico nelle sedi disagiate, su proposta del Ministero della giustizia, è stato emanato il decreto-legge n. 143 del 16 settembre 2008, recante «Interventi urgenti in materia di funzionalità del sistema giudiziario». Il decreto-legge, già approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera, introduce un regime di benefici – sia economici che di carriera – finalizzato ad incentivare il trasferimento dei magistrati con anzianità ed esperienza nelle sedi disagiate alle quali, come già detto, sulla

base delle nuove disposizioni sull'ordinamento giudiziario, non possono essere destinati i magistrati di prima nomina.

Si segnalano, di seguito, i punti salienti del testo attualmente all'esame del Parlamento. Nel decreto-legge si interviene sulla legge n. 133 del 1998, che disciplina il regime di incentivi ai magistrati trasferiti d'ufficio ad una sede disagiata ed agli uditori giudiziari destinati ad una sede disagiata, nonché sulla legge n. 321 del 1991, che disciplina il trasferimento coatto di magistrati all'interno dello stesso distretto, ovvero da un distretto all'altro. Viene, inoltre, modificata la nozione di sede disagiata, che deve essere una sede i cui posti vacanti non siano stati coperti mediante le ordinarie procedure di trasferimento ed in cui il numero dei posti vacanti non sia inferiore al 20% dell'organico.

Sono previste, altresì, due ipotesi di trasferimento d'ufficio ad una sede disagiata, la prima in via principale, la seconda in via sussidiaria: la prima è costituita dal trasferimento del magistrato che abbia dato il proprio consenso o disponibilità al trasferimento d'ufficio, la seconda, per le sole sedi a copertura necessaria, ove nessun magistrato abbia dato consenso o disponibilità al trasferimento, è costituita dal trasferimento d'ufficio dei magistrati che abbiano esercitato per oltre 10 anni le medesime funzioni e non abbiano presentato domanda di trasferimento ad altra finzione all'interno dell'ufficio, o domanda di trasferimento ad altro ufficio. Nel testo all'esame della Camera dei deputati vengono previsti anche incentivi a favore dei magistrati trasferiti d'ufficio ad una sede disagiata. In particolare, sono 3 i tipi di beneficio previsti:

quelli di carattere economico, costituiti da un *bonus* iniziale, pari a nove volte l'ammontare dell'indennità integrativa speciale in godimento, da un'indennità mensile – pari allo stipendio tabellare previsto per il magistrato ordinario con tre anni di anzianità – corrisposta per i primi 4 anni di permanenza nella sede disagiata;

quelli di carriera, poiché per i primi 6 anni di permanenza nella sede disagiata vi è l'attribuzione di un punteggio doppio per ogni anno di permanenza nella sede disagiata; inoltre vi è la possibilità, per il magistrato, di tornare anche in soprannumero nella sede di provenienza dopo almeno 4 anni di permanenza nella sede disagiata.

Quanto alla norma che vieta di destinare i magistrati di prima nomina all'esercizio di finzioni requirenti e di funzioni giudicanti monocratiche penali, si fa presente che non sono attualmente allo studio atti di iniziativa legislativa volti ad abrogare tale disposizione o a modificarne l'ambito di applicazione.

Il Ministro della giustizia

ALFANO

(25 novembre 2008)

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

ogni anno in mare si verificano gravi incidenti sia a causa della collisione tra natanti e/o imbarcazioni di varia grandezza, sia a causa del travolgimento di persone che praticano attività subacquea o pesca sportiva;

tali incidenti provocano numerosissime vittime soprattutto durante il periodo estivo e ciò nonostante siano state promosse in questi ultimi anni importanti campagne di sensibilizzazione volte a responsabilizzare maggiormente i conducenti di natanti ed imbarcazioni;

i riferimenti normativi relativi alla disciplina della patente nautica sono contenuti: nella direttiva 94/25/CE del 16 giugno 1994, «Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto»; nel decreto del Presidente 9 ottobre 1997, n. 431, «Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche»; nella direttiva 2003/44/CE del 16 giugno 2003, «Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto»; ed infine nel decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, «Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della L. 8 luglio 2003, n. 172»;

l'articolo 39 del Codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005, reca le fattispecie in cui è previsto l'obbligo della patente nautica, mentre la normativa in dettaglio è contenuta nel regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, articoli da 2 a 4;

in particolare, il sopracitato articolo 39 del decreto legislativo n. 171 del 2005 prevede che:

1) chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri deve essere in possesso della patente per nave da diporto, mentre per le imbarcazioni e i natanti di lunghezza pari o inferiore ai 24 metri, che navigano entro sei miglia dalla costa, non è richiesta la patente nautica; il requisito per la conduzione è esclusivamente legato all'età, ovverosia l'aver compiuto 18 anni per le imbarcazioni, 16 anni per i natanti, 14 anni per i natanti a vela, con superficie velica superiore a quattro metri quadrati (commi 2 e 3);

2) si prescinde da tali requisiti di età per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica, a condizione che le attività stesse si svolgano sotto la responsabilità civile per danni causati alle persone imbarcate ed a terzi (comma 4);

3) la patente è comunque obbligatoria per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri nei seguenti casi: a) per la navigazione oltre sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marine entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo *diesel*, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv (comma 1). I motoscafi ad uso privato sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto (comma 5). Sono infine previste le seguenti categorie: per il comando e la condotta di imbarcazioni e natanti da diporto; per il comando di navi da diporto; per la direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto (comma 6);

la disciplina relativa alla segnalazione dei subacquei è invece contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, recante il «Regolamento per l'esecuzione della L. 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima»;

in particolare l'articolo 130 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 1968 stabilisce che «Il subacqueo in immersione ha l'obbligo di segnalarsi con un galleggiante recante una bandiera rossa con striscia diagonale bianca, visibile ad una distanza non inferiore a 300 metri; (...) il subacqueo deve operare dentro un raggio di 50 metri dalla verticale del mezzo nautico di appoggio o del galleggiante portante la bandiera di segnalazione»;

considerato che:

molti incidenti in mare sono provocati dal fatto che per guidare le imbarcazioni o i natanti a motore al di sotto di 40,8 cv non è previsto l'obbligo della patente, né tanto meno – qualora si tratti di natanti – il compimento della maggiore età;

tali imbarcazioni e natanti, pur essendo dotati di una potenza inferiore ai 40,8 cv, oltre che essere molto diffusi, possono viaggiare, a seconda della loro lunghezza e struttura, anche a velocità molto elevate;

molti incidenti sono pure causati dal fatto che i subacquei, pur avendo rispettato gli obblighi di segnalazione di cui all'articolo 130 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 1968, non riescono ad essere individuati in tempo utile dai conducenti delle imbarcazioni e dei natanti in transito nelle acque marine;

ad avviso dell'interrogante, gli strumenti di segnalazione dei subacquei, per essere realmente visibili, dovrebbero sporgere almeno un metro dal livello del mare ed essere dotati di un dispositivo di illuminazione,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di quanto descritto dalla presente interrogazione e in tal caso se e quali provvedimenti intenda assumere al riguardo;

se il Governo, nel rispetto della disciplina comunitaria, non intenda porre in essere ogni atto di Sua competenza teso a modificare l'attuale impianto della normativa relativa all'obbligo della patente nautica al fine di estenderne l'efficacia anche alle fattispecie relative alla guida di imbarcazioni o natanti a motore con potenza inferiore a 40, 8 cv;

se e quali iniziative intenda assumere per garantire una maggiore sicurezza e tutela dell'incolumità dei subacquei assicurandone una maggiore visibilità in mare, valutando eventualmente anche l'opportunità di modificare le disposizioni regolamentari attualmente previste in materia di segnalazione.

(4-00324)

(11 luglio 2008)

RISPOSTA. – La problematica della sicurezza della navigazione nel diporto è stata più volte posta all'attenzione dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, nell'ottica di una continua attenzione alle tematiche rappresentate dagli organi di Governo quali portavoce degli operatori del settore e dell'utenza, ha continuamente cercato di migliorare il relativo impianto normativo, tenendo conto sia delle esigenze di snellimento e semplificazione delle procedure amministrative sia di salvaguardare l'obiettivo primario della sicurezza.

La parte saliente dell'attuale disciplina è come noto contenuta nel decreto legislativo n. 171 del 2005 e nel decreto del Presidente della Repubblica n. 431 del 1997 per ciò che riguarda i titoli che abilitano al comando delle unità da diporto. La disciplina nello stabilire i criteri per l'obbligo della patente nautica, ha considerato vari parametri che vanno dalla potenza massima dei propulsori alla cilindrata, dalla distanza dalla costa all'età del soggetto conducente, eccetera.

L'aspetto della «formazione nautica» dell'utente del mare quale forma di prevenzione per gli incidenti, è oggetto di proposte di legge che questo Ministero sta valutando con attenzione.

La disciplina vigente all'articolo 52 del Codice della nautica già comprende il concetto di formazione nautica e si ritiene, pertanto, prioritario dare attuazione al disposto del citato articolo in quanto la sicurezza della navigazione richiede interventi sia in fase preventiva che repressiva, con riguardo alle eventuali violazioni in campo nautico.

Per quanto riguarda le iniziative da intraprendere per aumentare il grado di sicurezza di coloro che svolgono attività subacquee, si fa presente che il regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il Codice della nautica da diporto prevede uno specifico capo dedicato proprio ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza per svolgere le attività in parola. Il testo della norma è stato redatto con l'ausilio di esperti del settore che sono stati convocati presso la sede di questa amministrazione per partecipare ad apposite riunioni.

Inoltre, si evidenzia che l'articolo 91 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, reca specifiche prescrizioni in materia di segnalazione del subacqueo in immersione.

La norma, nel richiamare il già vigente articolo 130 del decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, che operava con effetti limitati al settore della pesca subacquea professionale, estende espressamente il regime della segnalazione notturna all'attività subacquea in ge-

nerale con ciò comprendendo, in linea con quanto auspicato dall'interrogante, le attività d'immersione notturna a scopo ludico ricreativo (*diving*).

Attesa la rilevanza del tema sollevato dall'interrogante, il Ministero delle infrastrutture e trasporti si rende disponibile a perseguire un costante dialogo con le associazioni/enti rappresentativi dell'utenza interessata anche allo scopo di pervenire all'eventuale formulazione di ulteriori strumenti normativi, quanto più possibile condivisi.

Nelle more, l'attività di polizia amministrativa demandata dall'autorità marittima in sede locale sotto il coordinamento del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto è volta a garantire il più ampio livello di sicurezza di fruizione del mare.

Si informa, infine, che lo stesso Comando generale è in procinto di ultimare una mirata ricognizione presso tutte le proprie articolazioni periferiche sul numero di eventi che, nel 2007/2008, abbiano visto coinvolti minori alla condotta di natanti, con indicazione della distanza dalla costa.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)

PORETTI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti, dell'interno e della difesa.* – Premesso che:

la legge n. 168 del 2005 aveva introdotto la sanzione accessoria della confisca del motociclo per diverse e non ugualmente gravi violazioni al Codice della Strada (articolo 213, comma 2-*sexies*), tra cui: viaggiare in un numero di persone superiore a quello previsto; guidare senza casco o con un casco non allacciato o non omologato; trasportare animali non in gabbia o oggetti non solidamente assicurati; sedere in posizione scorretta e senza entrambe le mani sul manubrio; trainare o farsi trainare da un altro veicolo; sollevare la ruota anteriore;

la suddetta normativa è stata modificata, in sede di conversione, dal decreto-legge n. 262 del 3 ottobre 2006 (in vigore dal 29 novembre 2006) ma, pur eliminando la confisca obbligatoria per le violazioni di cui al punto 1, essa non ha disposto per il passato; pertanto rimangono validi a tutti gli effetti i provvedimenti di confisca comminati prima del 29 novembre 2006;

la confisca del motociclo era irragionevole, sproporzionata e causa di disparità di trattamento tra conducenti di auto e mezzi a due ruote (equivale a confiscare l'auto a chi viaggia con le cinture di sicurezza slacciate o male allacciate);

la confisca obbligatoria ha fatto sorgere una grave incongruità tra la sanzione pecuniaria, modesta, prevista nei casi indicati dagli articoli del Codice della Strada e la sanzione accessoria della confisca del mezzo. Ad esempio, una violazione quale quella di guidare col casco slacciato prevede una multa di 68,25 euro e la sanzione accessoria della confisca del motociclo o motoveicolo;

il Governo precedente, su sollecitazione dell'interrogante e dell'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc), aveva approvato una norma per la restituzione dei motocicli sequestrati (articolo 28, disegno di legge 2480-B sulla sicurezza stradale). Il disegno di legge era stato approvato in via definitiva dalla IX Commissione permanente (Trasporti) della Camera dei deputati, ma la prematura fine della XV legislatura ha impedito che il provvedimento venisse trasformato in legge;

come segnala l'Aduc, sono migliaia i proprietari di motocicli che hanno subito il provvedimento definitivo della confisca: molti di questi sono costretti a custodire il mezzo, inutilizzabile e di proprietà dello Stato, nel proprio *garage* a tempo indeterminato;

considerato che:

la legge n. 689 del 1981 prevede, all'articolo 19, comma 3, che: «Quando l'opposizione al sequestro è stata rigettata, il sequestro cessa di avere efficacia se non è emessa ordinanza-ingiunzione di pagamento o se non è disposta la confisca entro due mesi dal giorno in cui è pervenuto il rapporto e, comunque, entro sei mesi dal giorno in cui è avvenuto il sequestro»;

come riporta l'Aduc, sono migliaia i ciclomotori sequestrati da oltre sei mesi ai sensi dell'articolo 213, comma 2-*sexies* del Codice della Strada, all'epoca in vigore, su cui non è stata ancora disposta la confisca;

sempre secondo quanto riporta l'Aduc, le Prefetture e gli organi di polizia detentori (Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia municipale) si rifiutano di restituire i mezzi o documenti sequestrati da oltre sei mesi nelle more del provvedimento di confisca. Le motivazioni addotte dalle autorità detentrici sono le seguenti: *a*) il Codice della Strada (*lex specialis*), non prevede alcun limite di tempo per l'emissione della confisca; *b*) il Prefetto ha cinque anni di tempo per emanare la confisca; *c*) senza direttive dal Prefetto non possono essere restituiti i mezzi,

si chiede di sapere:

cosa intenda fare il Governo per tutelare quelle migliaia di cittadini che hanno subito la confisca del motociclo prima del 29 novembre 2006;

in particolare, se il Governo ritenga opportuno agire con solerzia, anche tramite decreto-legge, al fine di estendere retroattivamente la nuova normativa, permettendo così ai proprietari di riprendere possesso dei mezzi confiscati o ancora sequestrati *ex* legge n. 168 del 2005;

cosa intendano fare i Ministri in indirizzo per richiamare urgentemente al rispetto della legge le autorità loro sottoposte al fine di evitare ulteriori e gravi violazioni dei diritti dei cittadini.

(4-00491)

(2 settembre 2008)

RISPOSTA. – Come è noto, con la legge n. 168 del 2005, di conversione del decreto-legge n. 115 del 2005, fu introdotta al comma 2-*sexies* dell'articolo 213 del Codice della strada la previsione della confisca del ciclomotore o del motociclo, quale sanzione amministrativa accessoria,

in tutti i casi in cui gli stessi fossero stati adoperati per commettere una delle violazioni amministrative di cui agli articoli 169, commi 2 e 7, 170 e 171, o per commettere un reato, sia che la violazione amministrativa o il reato fosse stato commesso da un detentore maggiorenne, sia che fosse stato commesso da un detentore minorenni.

Con la legge n. 286 del 2006, di conversione del decreto-legge n. 262 del 2006, il predetto articolo, unitamente agli artt. 97, 170 e 171, è stato modificato prevedendo la confisca del veicolo solo nei casi in cui un ciclomotore o un motoveicolo sia stato adoperato per commettere un reato mentre per la violazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 170 e dell'articolo 171, comma 2, è disposto, quale sanzione amministrativa accessoria, il fermo del ciclomotore o del motociclo per 60 giorni che diventano 90 nell'ipotesi di reiterazione dell'infrazione nel biennio.

In sede di modifica della legge n. 168 del 2005, di conversione del decreto-legge n. 115 del 2005, la proposta presentata dal Ministero dei trasporti volta alla restituzione al proprietario dei mezzi confiscati in base alle disposizioni citate non è stata approvata dal Parlamento e, pertanto, ancora oggi non è disciplinata la sorte dei ciclomotori e motoveicoli sequestrati in vigenza dell'articolo 213, comma 2-*sexies*, quale licenziato dalla legge n. 168 del 2005.

Tuttavia, concordando con quanto rilevato nell'interrogazione e con il preciso intento di consentire a coloro che fossero incorsi nel sequestro del veicolo per violazione dei suddetti articoli, prodromico alla confisca prima dell'entrata in vigore delle modifiche apportate dalla legge n. 286 del 2006 di rientrare in possesso del veicolo, è ferma intenzione del Ministero delle infrastrutture e trasporti di inserire una specifica norma in tal senso in un prossimo intervento di modifiche del Codice della strada o in altro provvedimento urgente in corso di approvazione parlamentare.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(25 novembre 2008)
