

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 23

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 22 dicembre 2008 al 14 gennaio 2009)

INDICE

AMORUSO: sul rispetto dei diritti umani in Birmania (4-00800) (risp. CRAXI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	Pag. 459	COSTA: su un eccezionale evento atmosferico in provincia di Lecce (4-00407) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i>)	Pag. 478
BEVILACQUA: sulla stazione ferroviaria di Vibo Valentia Pizzo (4-00576) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	461	CUFFARO: sul ridimensionamento della sede RAI della Sicilia (4-00257) (risp. ROMANI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	480
BORNACIN: sulla tratta ferroviaria Nizza--Roma-Venezia (4-00200) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	463	D'AMBROSIO LETTIERI: sulla soppressione del Tribunale militare di Bari (4-00006) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i>)	482
BUTTI: su iniziative di contrasto all'aumento del costo del carburante (4-00174) (risp. SCAJOLA, <i>ministro dello sviluppo economico</i>)	465	sulla messa in sicurezza della strada statale 16 adriatica (4-00584) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	484
sulla convenzione tra Ministero delle comunicazioni e Radio radicale per la trasmissione delle sedute parlamentari (4-00176) (risp. ROMANI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	467	DELLA SETA: sulle procedure di valutazione dell'impatto ambientale nei piani di espansione dell'aeroporto di Malpensa (4-00004) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	487
CARLINO ed altri: su un'attrazione al <i>luna park</i> di Milano (4-00424) (risp. BONDI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	469	sulle procedure di valutazione dell'impatto ambientale dei piani di espansione dell'aeroporto di Malpensa (4-00541) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	488
COMPAGNA ed altri: sull'intesa fra Libano ed Israele per lo scambio di prigionieri sciiti detenuti in carceri israeliane con i cadaveri di due militari israeliani (4-00372) (risp. CRAXI, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>)	472	sulla riduzione del servizio ferroviario nella tratta Chiusi-Roma (4-00676) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	490
COMPAGNA, DE FEO: sull'ampliamento della base militare USA di Vicenza (4-00209) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i>)	475	DIGILIO: sui controlli sull'attività estrattiva e mineraria e sull'accisa sul carburante in Basilicata (4-00072) (risp. SCAJOLA, <i>ministro dello sviluppo economico</i>)	493

DIVINA: sulla riorganizzazione di Poste Italiane S.p.A. e la possibile chiusura dei piccoli uffici postali (4-00388) (risp. ROMANI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	Pag. 497	PEGORER ed altri: sulla sicurezza delle basi militari statunitensi con testate nucleari in Italia (4-00259) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i>)	Pag. 512
FASANO: sul commissario delegato per le bonifiche e la tutela delle acque nella regione Campania (4-00191) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i>)	498	POLI BORTONE: sulla sosta a pagamento a Lecce (4-00733) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	514
FRANCO Paolo: sul potenziamento del presidio dell'Arma dei Carabinieri (Vicenza) (4-00263) (risp. LA RUSSA, <i>ministro della difesa</i>)	500	PORETTI, PERDUCA: sull'individuazione degli apparecchi soggetti al pagamento del canone RAI (4-00029) (risp. ROMANI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	516
GALLO: sui pagamenti dovuti ai lavoratori della Motorizzazione civile (4-00767) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	501	sulla proposta di introduzione di esami alcolemici e tossicologici per il rilascio della patente di guida (4-00373) (risp. GIOVANARDI, <i>sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i>)	520
LANNUTTI ed altri: sull'utilizzo di apparecchiature per la rilevazione di velocità su tratti di strada di pertinenza degli enti locali (4-00394) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	503	sulla tossicità di alcuni colori a tempera per bambini (4-00551) (risp. MARTINI, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali</i>)	528
MILANA: sulla compatibilità fra incarico di dirigente presso l'ISMEA e la carica di assessore comunale (4-00788) (risp. ZAIA, <i>ministro delle politiche agricole alimentari e forestali</i>)	507	sull'editoria per ipovedenti e non vedenti (4-00879) (risp. BONDI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i>)	530
PEDICA: sulla sperimentazione di un vaccino su bambini del Terzo Mondo (4-00559) (risp. CARFAGNA, <i>ministro per le pari opportunità</i>)	509	SANCIU: sulle procedure per la tracciabilità dei prodotti alimentari (4-00758) (risp. MARTINI, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali</i>)	532
		SANTINI: sull'inquinamento acustico prodotto da uno scalo ferroviario merci a Trento nord (4-00115) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i>)	534

AMORUSO. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

l'11 novembre 2008 le agenzie di stampa hanno dato notizia della condanna a 65 anni di carcere per ognuno degli undici dissidenti dell'opposizione birmana;

tra i condannati figura anche la signora Nilar Thein, stretta collaboratrice del premio Nobel per la pace Aung San Suu Kyi, a sua volta costretta agli arresti domiciliari da anni;

nello stesso giorno si è appreso, in base a fonti giornalistiche francesi che hanno rilanciato la denuncia di Reporter Sans Frontières, che è stato condannato a venti anni di carcere Nay Phone Latt, un altro dissidente birmano anch'egli attivo nella Lega nazionale per la democrazia di Aung San Suu Kyi;

questi episodi sono solo gli ultimi di una lunga serie che ha visto la dittatura militare e comunista della Birmania reprimere senza pietà qualunque forma di opposizione,

si chiede di sapere:

di quali informazioni disponga il Ministro in indirizzo sugli ennesimi e tragici episodi di repressione in Birmania riportati in premessa;

quali iniziative, nel quadro della politica estera comune dell'Unione europea, stia attuando per richiamare il Governo birmano al rispetto dei diritti umani.

(4-00800)

(13 novembre 2008)

RISPOSTA. – L'Italia e l'Unione Europea continuano a seguire con grande attenzione l'evoluzione del quadro politico e umanitario interno in Myanmar.

Secondo le informazioni disponibili riguardo ai casi segnalati dall'interrogante, dallo scorso 7 novembre si sarebbero avute 86 condanne detentive per altrettanti oppositori della Giunta militare birmana, alcuni dei quali arrestati a seguito delle manifestazioni dell'agosto/settembre 2007.

Le pene più dure, 65 anni di carcere, sono state comminate a 14 attivisti – fra i quali la signora Nilar Thein – membri del gruppo «88 Generation Students», dal nome del movimento popolare nato nel 1988 che portò ad una brevissima stagione democratica, la cosiddetta «Primavera della democrazia», poi repressa dalla Giunta militare.

Fra gli altri prigionieri, 9 monaci buddisti (con pene tra i 6 e i 9 anni) e altri 29 dissidenti (condanne dai 4 ai 10 anni), mentre nei confronti del

blogger Nay Phone Latt risulta essere stata effettivamente emessa una sentenza a 20 anni di detenzione.

La Presidenza francese di turno ha prontamente espresso, con una dichiarazione a nome della UE, viva condanna per le pesanti pene inflitte, sottolineando come tale decisione vada in senso opposto rispetto alle aspettative della Comunità internazionale. La Presidenza ha inoltre chiesto alle autorità birmane di ritornare sulle proprie decisioni e di rilasciare tutti i detenuti politici, inclusa Aung San Suu Kyi.

Anche le conclusioni del Consiglio dei ministri dell'Unione europea del 10 novembre 2008 hanno ribadito la necessità della liberazione di tutti i prigionieri politici. Esprimendo frustrazione per la mancanza di progressi, vengono rinnovate le forti aspettative per una transizione credibile e per l'avvio di un dialogo con le componenti politiche ed etniche della società birmana, anche in vista delle elezioni politiche generali previste per il 2010.

Di concerto con gli altri *partner* europei, l'Italia svolge un'azione costante all'interno dei principali *fora* delle Nazioni Unite per ottenere il rispetto dei diritti umani da parte del Governo birmano.

Come noto, la UE presenta tradizionalmente all'Assemblea generale una risoluzione sulla situazione dei diritti umani in Myanmar. Anche quest'anno, alla 63ma UNGA l'Unione ha presentato una nuova risoluzione di condanna nei confronti delle autorità birmane. Il testo, adottato in Terza Commissione il 21 novembre 2008 con 89 voti a favore, 29 contrari e 63 astenuti, fa stato della profonda preoccupazione della comunità internazionale per le sistematiche violazioni dei diritti umani in Myanmar, con particolare riguardo alla pratica continua delle sparizioni forzate, degli arresti arbitrari, di forme di tortura e di altri trattamenti crudeli, disumani e degradanti.

La risoluzione condanna l'arresto del Segretario generale della National league for Democracy e di un numero crescente di prigionieri politici. Il documento, in linea con il precedente del 2007, rinnova l'appello della comunità internazionale affinché il Governo di Yangon rilasci tutti i prigionieri politici e permetta lo svolgimento pacifico dell'attività politica.

Come membro del Consiglio dei diritti umani per il triennio 2007-2010, l'Italia ha partecipato attivamente a tutte le iniziative volte ad indirizzare l'attenzione sulla situazione birmana. In particolare, nel 2008 sono state adottate, per consenso, diverse risoluzioni sulla situazione dei diritti umani in Myanmar. L'ultima (giugno 2008), condannando nuovamente la sistematica violazione dei diritti umani e delle libertà fondamentali del popolo birmano, invita tra l'altro Yangon ad avviare un reale dialogo con tutte le forze politiche escluse dal processo politico.

La UE, ed in particolare l'Italia, hanno inoltre contribuito al rinnovo per un anno del mandato dello Special Rapporteur del Consiglio dei diritti umani per il Myanmar, approvato con risoluzione del marzo 2008, che potrà dunque proseguire nel monitoraggio della situazione dei diritti umani nel Paese.

Infine, si ricorda che anche in sede di Consiglio di sicurezza – al quale l'Italia partecipa come membro non permanente – il nostro Paese ha preso parte alle prese di posizione sul Myanmar, sostenendo l'appello all'apertura di un dialogo con le opposizioni e le rappresentanze etniche del Paese.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

CRAXI

(23 dicembre 2008)

BEVILACQUA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'interno.* – Premesso che:

la stazione di Vibo Valentia Pizzo è, ormai, l'unica a servire l'intero territorio della provincia di Vibo Valentia e, di conseguenza, rappresenta uno snodo importante per tanti pendolari ma, soprattutto, per lo sviluppo economico di una provincia a vocazione prettamente turistica;

ad oggi, la stazione ha una biglietteria chiusa nei giorni festivi ed aperta nei giorni feriali sino alle ore 21. Tale disposizione oraria genera disagio e, unita alla carenza di personale, comporta difficoltà ai viaggiatori;

negli ultimi tempi sono stati soppressi numerosi treni: ad esempio, per Milano è attivo un solo treno, il collegamento notturno per Roma è operativo un solo giorno alla settimana, mentre il treno per Bari, nonostante la forte richiesta, è stato soppresso e sostituito con un periodico;

in alcuni casi gli orari dei treni si accavallano: ad esempio un Intercity ed un Eurostar diretti a Roma partono ad una distanza di soli tre minuti;

i tabelloni elettronici, mal dislocati e troppo alti, sono tali da impedire la lettura degli orari e molto spesso sono guasti;

vi è totale assenza di collegamento tra la stazione di Vibo Valentia Pizzo e le principali località turistiche (Tropea, Ricadi, Capo Vaticano) e limitati collegamenti con la città capoluogo;

considerato che la suddetta stazione si trova in completo stato di abbandono e, nonostante sia allocata a circa cinque chilometri. dal centro abitato, risulta priva di una postazione fissa delle Forze dell'ordine, indispensabile in particolare nelle ore notturne,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza si intendano assumere al fine di limitare i disagi dei viaggiatori e potenziare la stazione di Vibo Valentia Pizzo, infrastruttura indispensabile allo sviluppo dell'intera provincia di Vibo Valentia;

quali interventi si intendano assumere al fine di rendere la stazione più sicura.

(4-00576)

(26 settembre 2008)

RISPOSTA. – L'apertura al pubblico della biglietteria della stazione di Vibo Valentia Pizzo dalle ore 6.50 alle 20.55 per sei giorni settimanali, esclusi domenica e festivi, è modulata sulla base del fatturato e del volume di traffico ed è in linea con lo *standard* previsto per tutte le biglietterie aventi le medesime caratteristiche.

Nell'atrio antistante alla biglietteria sono in funzione tre emettitrici automatiche che permettono di acquistare i biglietti ferroviari per l'intero arco delle 24 ore; nel territorio comunale il servizio di vendita è assicurato anche da cinque agenzie di viaggio convenzionate e da tre punti vendita per biglietti del trasporto regionale, di cui uno ubicato all'interno della stazione (bar di stazione).

Per l'acquisto dei titoli di viaggio la clientela può disporre anche del *call center* 892021 e dei canali di vendita innovativi quali *Internet* e *mobile ticketing*.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari che interessano la stazione di Vibo Valentia, si fa presente che l'orario attualmente in vigore non prevede soppressioni di treni fra Milano e Vibo Valentia ed è così articolato:

- al mattino sono previsti, a breve distanza, un collegamento Eurostar e uno Intercity per Roma, ma va tenuto conto che si tratta di due tipologie di prodotto differenti per fascia di prezzo, tempi di percorrenza e bacini serviti (fermate);

- il collegamento notturno da e per Roma viene effettuato giornalmente dai treni Espresso 895 e 894, con fermata a Vibo Marina, oltre che dai treni periodici Espresso 891 e 892 con fermata a Vibo Pizzo;

- il collegamento Reggio Calabria-Bari, con fermata a Vibo Pizzo, è stato soppresso fin dal 2006 a causa degli indici di frequentazione estremamente bassi che lo caratterizzavano;

- tra la stazione di Vibo Valentia Pizzo e il capoluogo regionale e viceversa, durante l'arco della giornata, sono attualmente programmati 24 treni regionali.

Per gli aspetti riguardanti l'infrastruttura ferroviaria, si fa presente che la provincia di Vibo Valentia è attualmente servita da ben 13 fra stazioni e fermate ferroviarie di cui le stazioni di Vibo Pizzo e Mileto sono collocate sulla linea principale Villa San Giovanni-Lamezia Terme Centrale. Le altre 11, dislocate sulla linea costiera Villa San Giovanni-Rossano-Tropea-Lamezia Terme Centrale, sono quelle di Nicotera, Joppolo, Ricadi, Santa Domenica di Ricadi, Tropea, Parghelia, Zambrone, Briatico, Vibo Marina, Pizzo e Francavilla Angitola-Filadelfia.

In particolare, si rileva che il centro di Vibo Valentia è posto in una zona interna e dista circa 5 chilometri dalla stazione di Vibo Pizzo e circa 8 chilometri da quella di Vibo Marina; i collegamenti con le suddette stazioni sono assicurati da autobus urbani. La stazione di Vibo Pizzo è impresenziata, in quanto si trova su linea telecomandata dalla Dirigenza centrale operativa di Lamezia Terme Centrale con il sistema di Controllo traffico centralizzato, al momento è sufficiente la presenza durante il giorno

di un solo agente di RFI S.p.A. che svolge funzioni promiscue di servizio alla clientela e di generica sorveglianza dell'impianto.

Per completezza d'informazione si fa presente che nel 2008 si è provveduto a effettuare una serie di interventi rilevanti di manutenzione straordinaria in quasi tutte le stazioni della linea costiera vibonese e si proseguirà anche nel 2009, sia per ultimare i lavori ancora in corso sia per completare il programma degli interventi.

Nel frattempo sono stati effettuati i lavori di adeguamento dei marciapiedi e gli *standard* di pulizia e di decoro dell'impianto, verificati con continuità si presentano soddisfacenti e non presentano criticità di rilievo.

Da ultimo, per quanto riguarda il quesito relativo alla sicurezza, si evidenzia che nella stazione oggetto del presente atto ispettivo, non vi è un posto di Polizia ferroviaria (Polfer); i posti più vicini sono collocati a Lamezia Terme Centrale e a Gioia Tauro. Tuttavia non risulta che nell'impianto di Vibo Pizzo siano accaduti, soprattutto di recente, fenomeni delinquenziali.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

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

sulla tratta Nice-Roma-Venezia, posta in essere dalle Ferrovie dello Stato, operava il treno espresso n. 369/368, con partenza alle ore 22.15 da Ventimiglia ed arrivo a Roma Termini alle ore 6.17 del giorno dopo, mentre la *tranche* per Venezia si scomponeva a Genova piazza Principe, con arrivo alle ore 6.37;

il suddetto treno espresso era composto sia da vagoni letto, sia da vagoni con cuccette, nonché da vagoni con posti a sedere;

da due anni a questa parte, la strutturazione dell'espresso n. 369/368 è stata radicalmente modificata, sia a livello di orario, con l'arrivo a Roma Termini alle ore 9.45 (a causa di una radicale modifica di percorso ferroviario, infatti attualmente il treno non viaggia più via costa, ma passa per Firenze Campo di Marte), sia a livello di vagoni (dato che ora sono previsti solo quelli dotati di posti a sedere);

visto che:

tale treno, in questo modo, non può più svolgere la precipua funzione di collegamento notturno tra Ventimiglia, Venezia e Genova per Roma per le tante persone che, per motivi di lavoro e/o personali, avevano la necessità di giungere a Roma nella prima mattinata, e non a mattinata inoltrata, come dimostra la notevole affluenza di persone al treno che si registrava in passato;

i collegamenti ferroviari tra la Liguria ed alcune regioni del centro Italia, tra le quali principalmente la Toscana, sono già particolarmente pe-

nalizzati a causa della mancanza di treni deputati ad effettuare le svariate tratte esistenti,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di voler invitare l'amministrazione di Trenitalia a valutare, da un lato, la possibilità di riportare il treno espresso n. 369/368 alla sua originaria configurazione sia di orario sia di tratta e, dall'altro, di voler valutare un oggettivo potenziamento dei collegamenti ferroviari dalla Liguria verso le regioni del centro Italia, per evitare che una regione così importante, e di richiamo internazionale a livello turistico, non venga ulteriormente penalizzata.

(4-00200)

(19 giugno 2008)

RISPOSTA. – Occorre premettere che i servizi ferroviari internazionali non sono inclusi nei contratti di servizio statali, in quanto deferiti alla cooperazione e disciplinati da specifici accordi tra l'impresa ferroviaria italiana e quella estera sia per la declinazione dell'offerta sia per gli altri profili correlati.

Pertanto, anche i servizi oggetto dell'atto di sindacato ispettivo non ricadono nel contratto di servizio nazionale vigente né sono sottoposti a regolazione da parte dello Stato.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari nazionali di media e lunga percorrenza, si fa presente che essi si distinguono in:

– Servizio universale, che deve garantire la mobilità ai cittadini e il cui sbilancio economico tra ricavi e costi, compreso il costo del capitale investito, è coperto mediante un contratto di servizio con lo Stato;

– Servizi a mercato, che devono avere caratteristiche di redditività in un contesto competitivo e nell'ambito di un perimetro ben definito; peraltro, la quota di servizi a mercato non deve risentire di diseconomie e conflitti per la presenza di servizi che usufruiscono, nello stesso ambito, di corrispettivi dallo Stato.

Tenendo conto di questa distinzione, Trenitalia ha avviato un programma di riorganizzazione dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, con provvedimenti di razionalizzazione dell'offerta varati ad aprile e giugno 2008.

L'obiettivo, tra l'altro, è quello di pervenire ad una marcata differenziazione dei diversi prodotti, per cui i treni Eurostar devono svolgere la funzione di collegamenti veloci tra i grandi nodi metropolitani, gli Intercity devono assicurare i collegamenti tra i centri di dimensioni intermedie, con caratteristiche differenti di servizi o in termini di capillarità e tempi di percorrenza, demandando la mobilità di corto raggio ai servizi di trasporto regionale.

I provvedimenti di razionalizzazione attuati hanno riguardato treni di media e lunga percorrenza effettuati in regime di mercato – che, quindi, devono potersi sostenere esclusivamente con i ricavi da traffico – che pre-

sentavano un rapporto costi/ricavi notevolmente sbilanciato, con perdite economiche di rilevante entità, determinate soprattutto dall'inadeguatezza dei relativi volumi di frequentazione, che gravavano pesantemente sul bilancio di Trenitalia; tra questi la coppia di treni Euronight 366-369 Roma-Nizza e viceversa.

L'Azienda ferroviaria fa sapere che comunque sta valutando la possibilità di attivare un nuovo collegamento con Nizza, funzionale ai flussi di traffico dei volumi internazionali che fanno scalo nell'aeroporto Nice Côte d'Azur.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

BUTTI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il cosiddetto carovita che pesa sulle famiglie italiane in questa difficile congiuntura economica vede tra le più onerose voci di spesa quella per il carburante; il costante e preoccupante aumento dei costi del carburante (alla data odierna 1,506 euro per la verde e 1,506 euro per il gasolio) porterà per gli automobilisti, e quindi per le famiglie, un maggiore carico di spesa annua pari, in media, a 1.600 euro;

nella regione Lombardia è vigente la legge regionale 20 dicembre 1999 n. 28 (disposizioni in materia di riduzione del prezzo alla pompa delle benzine») e, ai sensi dell'articolo 1, «la Regione è autorizzata a destinare una quota di compartecipazione dell'accisa sulle benzine, nei limiti e secondo le modalità previste dalle vigenti normative, a favore dei cittadini residenti nei comuni (di confine) e per le quantità erogate negli impianti di distribuzione situati nel territorio regionale in maniera differenziata per singoli comuni, in ragione della distanza dal confine nazionale»;

il prezzo delle benzine praticato nella vicina Svizzera è pari a circa 1,135 euro la verde e 1,166 euro il gasolio (alla data odierna);

tale iniziativa ha comportato numerosi benefici, soprattutto per le casse dello Stato, poiché è incrementata la vendita di carburante presso i distributori dislocati in questa fascia di confine con la diminuzione del pendolarismo legato all'acquisto di carburante in territorio elvetico; ciò ha portato all'incremento di vendite per le imprese del settore con un aumento dell'offerta occupazionale;

tuttavia, tali effetti benefici si sono andati riducendo negli ultimi tempi, con grande preoccupazione per i titolari di impianti di distribuzione di carburanti;

con l'approvazione dell'ordine del giorno 01661 del 10 giugno 2008 il Consiglio regionale della Lombardia ha rivolto alla Giunta l'invito perché riveda gli importi e ampli la fascia territoriale dal confine con la Svizzera, elevando il limite massimo fino a 50 chilometri dal confine, distanza che ancora rende conveniente il pieno fuori confine,

si chiede di sapere:

quali misure di propria competenza intenda adottare il Governo per consentire l'inversione della negativa tendenza in atto, dando prospettive di recupero e sviluppo alle imprese che gestiscono gli impianti di distribuzione;

se non si ritenga opportuno attuare l'ampliamento del *bonus*-carburante anche per gli acquisti di gasolio, che costituirebbe un significativo beneficio per i consumatori;

quale strumento intenda adottare il Governo (in particolare sul versante fiscale) per ridurre il costo di ogni tipologia di carburante al fine di tutelare gli automobilisti, che in gran parte usano l'automezzo per lavoro, e le famiglie già provate dall'aumento del costo della vita;

se non si ritenga opportuno attribuire alla Regione i 10/10 dell'accisa sui litri venduti al confine, come richiesto nell'ordine del giorno 01661 del 10 giugno 2008 del Consiglio regionale della Lombardia

(4-00174)

(17 giugno 2008)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Ministero dello sviluppo economico effettua un costante monitoraggio sull'andamento dei prezzi petroliferi di largo uso, attraverso una rilevazione settimanale che tende a verificare, anche attraverso un confronto su base europea; che i prezzi praticati siano adeguati alle oscillazioni del costo del petrolio. In relazione a tale costante monitoraggio, si segnala che negli ultimi due mesi si è verificato un raffreddamento della dinamica dei prezzi, nella cui riduzione ha inciso anche il calo delle quotazioni del prezzo del petrolio, che ha provocato una diminuzione del margine lordo che compone il prezzo finale dei carburanti.

In relazione poi alle iniziative assunte dal Governo in tal senso, in data 22 agosto 2008, è entrata in vigore la legge 6 agosto 2008, n. 133 (di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria»), che prevede la sterilizzazione dell'IVA in caso di aumento del prezzo dei prodotti petroliferi.

La citata legge, inoltre, con riferimento alle competenze statali, promuove anche una maggiore liberalizzazione del settore della distribuzione dei carburanti, incentivando la modernizzazione degli impianti al fine di favorirne la produttività e l'efficienza.

Per quanto riguarda infine, la riduzione del costo dei carburanti nelle regioni confinanti con la Svizzera, si segnala che il Parlamento italiano ha recentemente approvato la legge n. 189 del 4 dicembre 2008 in cui, all'art. 2-ter, è previsto che: «A decorrere dal 1° gennaio 2009, al fine di adeguare le risorse destinate a ridurre la concorrenzialità delle rivendite di

benzine e gasolio, utilizzati come carburante per autotrazione, situate nel territorio elvetico, è attribuita alle regioni confinanti con la Svizzera una quota aggiuntiva di compartecipazione all'IVA determinata nella misura dell'onere finanziario relativo ai litri di carburante venduti a prezzo ridotto». Il secondo comma del citato articolo *2-ter* stabilisce, inoltre, che «La riduzione alla pompa del prezzo del gasolio e delle benzine per autotrazione utilizzati dai privati cittadini residenti nella regione per consumi personali può essere disposta dalle regioni confinanti con la Confederazione elvetica, non facente parte dell'Unione europea, con propria legge, nel rispetto della normativa comunitaria, in modo tale da garantire che il prezzo non sia inferiore a quello praticato nello Stato confinante e che la riduzione sia differenziata nel territorio regionale in maniera inversamente proporzionale alla distanza dei punti vendita dal confine».

Tale allineamento dei prezzi dei carburanti con la Svizzera comporterà, quindi, benefici sia alle Regioni interessate che ai consumatori finali.

Il Ministro dello sviluppo economico

SCAJOLA

(24 dicembre 2008)

BUTTI. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

l'art. 24 della legge n. 223 del 1990 (cosiddetta «Legge Mammi») prevede che, ove richiesto dai Presidenti delle Camere, possa essere concessa alla Rai un'ulteriore rete radiofonica (in aggiunta alle tre esercitate in base all'atto di concessione) riservata esclusivamente a trasmissioni dedicate ai lavori parlamentari;

tale disposizione è rimasta inattuata per ben sette anni, fino all'introduzione, nel contratto di servizio tra il Ministero delle comunicazioni e la Rai approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 ottobre 1997, di una disposizione (articolo 14) che ha impegnato la concessionaria ad avviare il servizio a partire dal 1° gennaio 1998;

nel frattempo, allo scopo di assicurare comunque il servizio e sulla base di atti di indirizzo parlamentari, era intervenuto l'art. 9 del decreto-legge 30 dicembre 1993, n. 558 (primo di una serie di decreti-legge aventi per oggetto il risanamento e il riordino della Rai), che dava incarico al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di stipulare una convenzione triennale con un soggetto già concessionario per la radiodiffusione sonora in ambito nazionale;

la norma veniva ripresentata, con integrazioni e modifiche, nelle successive reiterazioni del provvedimento, sino al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 540. Anche quest'ultimo decreto, come i precedenti, decadde per mancata conversione in legge entro il termine costituzionale, ma l'articolo 1, comma 3, della legge n. 650 del 1996, di conversione del D.L. 545/1996, fece salvi gli effetti dei provvedimenti adottati sulla base dei decreti-legge reiterati;

stante la decadenza dei citati decreti-legge, tuttavia, alla scadenza della convenzione (21 novembre 1997) non esistevano fondamenti legislativi per il suo rinnovo;

Radio radicale ha comunque unilateralmente proseguito la trasmissione delle sedute parlamentari, mentre (il 2 febbraio 1998) la Rai dal canto suo iniziava la trasmissione delle sedute parlamentari (in attuazione dei sopra citati articolo 24, comma 1, legge n. 223 del 1990 ed articolo 14 del contratto di servizio), con la trasmissione Gr parlamento;

anche a seguito della presentazione e dell'accoglimento di ordini del giorno sottoscritti da esponenti di più Gruppi, fu approvata la legge 11 luglio 1998, n. 224, che ha disposto in via transitoria il rinnovo per un triennio della convenzione, al fine di garantire la continuità del servizio nell'attesa che una disciplina definitiva dello strumento (convenzione da stipulare a seguito di gara pubblica) fosse adottata nel quadro della riforma generale del sistema delle comunicazioni. l'onere fu quantificato in 11,5 miliardi annui;

la medesima legge ha previsto, a carico della concessionaria, l'obbligo di applicare ai propri dipendenti i contratti collettivi nazionali di lavoro dei giornalisti e l'obbligo di segnalare, all'inizio e al termine della programmazione dei lavori parlamentari, rispettivamente il termine e l'inizio dei programmi trasmessi in quanto emittente organo di informazione di partito;

l'articolo 145, comma 20, della legge finanziaria per il 2001 ha autorizzato la spesa di 15 miliardi di lire (circa 7,75 milioni di euro) per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 per la proroga della convenzione, scaduta il 21 novembre 2000;

una disposizione di contenuto analogo è stata prevista per il triennio 2004-2006 dall'articolo 4, comma 7, della legge finanziaria per il 2004;

l'art. 1, comma 1242, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007) autorizza la spesa di 10 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, per la proroga della convenzione tra il Ministero delle comunicazioni e il Centro di produzione Spa, titolare dell'emittente Radio radicale, stipulata ai sensi dell'articolo 1, comma 1 della legge 11 luglio 1998, n. 224, per la trasmissione radiofonica delle sedute parlamentari,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno revocare al più presto la convenzione tra il Ministero delle comunicazioni e il Centro di produzione Spa, titolare dell'emittente Radio radicale, palesemente in contrasto con quanto disposto dalla citata legge n. 223 del 1990;

se non si ritenga sufficiente la presenza, come previsto dalla legge, del quarto canale radiofonico della RAI per la trasmissione delle sedute parlamentari ed i relativi approfondimenti.

(4-00176)

(17 giugno 2008)

RISPOSTA. – L'articolo 24 della legge n. 223 del 1990 prevedeva che alla Rai venisse concessa un'ulteriore rete, in aggiunta alle altre tre, destinata esclusivamente a trasmettere i lavori parlamentari.

Tale disposizione ha trovato concreta attuazione solo con il contratto di servizio approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 29 ottobre 1997, laddove, all'articolo 14, si prevedeva l'impegno da parte della Rai a dare inizio a tali trasmissioni con decorrenza 1° gennaio 1998.

Nel frattempo, onde assicurare comunque il servizio, era intervenuto l'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1993, n. 558, cui seguirono altre disposizioni legislative in tema di risanamento e riordino della Rai, in virtù del quale al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni veniva affidato l'incarico di stipulare una convenzione triennale con un soggetto già concessionario che si impegnasse a svolgere tale servizio, convenzione che venne stipulata con decreto ministeriale del 21 novembre 1994 con il Centro di Produzione Spa, titolare dell'emittente Radio Radicale che già da alcuni anni svolgeva per suo conto un servizio di informazione parlamentare.

Alla sopra citata emittente è stato riconosciuto il ruolo di impresa radiofonica che svolge attività di informazione di interesse generale e l'indirizzo politico seguito nel corso degli anni successivi è stato quello di rinnovare tale Convenzione, benché la Rai abbia avviato già dal febbraio 1998 le trasmissioni di informazione parlamentare; la stessa legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007) prevede infatti all'articolo 1, comma 1242, che venga autorizzata la spesa 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 per la proroga della convenzione in argomento.

Fino a tale data, pertanto, il Centro di Produzione Spa continuerà a svolgere il servizio previsto, mentre allo scadere della convenzione verranno certamente considerate la ormai piena operatività della rete Rai dedicata alla trasmissione radiofonica dei lavori parlamentari, nonché, in coerenza con il recente complessivo riordino in materia di contributi pubblici al settore dell'editoria, le esigenze di riduzione della spesa pubblica.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

ROMANI

(18 dicembre 2008)

CARLINO, LANNUTTI, PEDICA. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali, dell'istruzione, università e ricerca e della gioventù.* – Premesso che:

da notizie di stampa apparse in data 23 luglio 2008 sul quotidiano «la Repubblica» si apprende che, in un luna park all'idroscalo di Milano, ci sarebbe una nuova attrazione: una sedia elettrica a gettoni, che al costo di un euro mostra l'atroce morte per scarica elettrica;

accanto all'attrazione un cartello riporta la dicitura «Inserire la moneta per vedere l'esecuzione», e il quotidiano riporta anche l'agghiacciante

rituale in cui si svolge il tutto: tre colpi di sirena che danno il via al boia, la scarica elettrica che per 15 secondi scuote il manichino in una nube di fumo, le urla del condannato e, infine, il corpo di lattice immobile, piegato in avanti;

il giostraio, signor Renzo Biancato, afferma di aver acquistato la sedia su *Internet*, dalla ditta «Distortions» con sede a Las Vegas, e di averla ricevuta per posta al costo di 5.000 euro;

la macchina si trova nel mezzo di un vialetto del luna park, accanto al «Trenino dei fantasmi», attrazione per bambini, e attira tutti i giorni l'interesse di adulti e bambini a causa del grande realismo. Secondo le dichiarazioni del giostraio, è arrivata a rendere anche 150 euro in un giorno;

il filmato dell'attrazione è già su *Internet*, su YouTube, con il seguente commento: «Divertente simulazione di uomo sulla sedia elettrica», si chiede di sapere:

se, alla luce di quanto descritto, non si ritenga opportuno intervenire, nell'ambito delle proprie competenze, affinché l'attrazione in questione venga rimossa immediatamente dal luna park;

quali siano le iniziative concrete intraprese dai Ministri in indirizzo al fine di promuovere tra i giovani campagne di informazione e sensibilizzazione contro la violenza e per l'abolizione della pena di morte in tutto il mondo.

(4-00424)

(25 luglio 2008)

RISPOSTA. – Il Ministero per i beni e le attività culturali, dopo l'abrogazione della normativa che prevedeva l'autorizzazione ministeriale all'esercizio di attività di spettacolo viaggiante (decreto legislativo n. 112 del 1998) e l'autorizzazione all'esercizio di parchi di divertimento, effettuata dalla legge finanziaria per il 2007 (n. 296 del 2006), non ha competenza sull'esercizio di attività di spettacolo viaggiante né sull'installazione delle singole attrazioni o intrattenimenti.

L'esercizio di tale attività è soggetta esclusivamente all'autorizzazione di polizia amministrativa rilasciata dai Comuni ai sensi dell'art. 69 del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (TULPS).

Questo Ministero, invece, gestisce l'«Elenco delle attività spettacolari, attrazioni e trattenimenti» di cui all'art. 4 della legge 18 marzo 1968, n. 337, e approvato di concerto con il Ministero dell'interno.

Tale elenco viene aggiornato con le nuove attrazioni dello spettacolo viaggiante su conforme parere della Commissione consultiva circhi e spettacolo viaggiante, dopo l'acquisizione della relativa documentazione tecnica e delle verifiche da parte delle competenti Commissioni di vigilanza.

Per l'acquisto delle attrazioni inserite in tale elenco possono essere assegnati contributi sul Fondo unico dello spettacolo agli esercenti dello spettacolo viaggiante, nonché agevolazioni fiscali.

Tra le attrazioni inserite nell'elenco sopra citato, quella della «sedia elettrica a gettoni installata presso il luna park all'idroscalo di Milano» non risulta che sia stata inserita.

Al riguardo, questo Ministero ha comunque interessato per le vie brevi il Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno il quale ha riferito che, sulla base di un esposto di un'associazione di consumatori, «la sedia elettrica a gettoni» in questione è stata sottoposta a sequestro dell'autorità giudiziaria di Milano e successivamente il Tribunale del riesame ha disposto il dissequestro della stessa «sedia elettrica».

Attualmente, sempre in base agli elementi forniti dal Ministero dell'interno, risulta che il titolare della «sedia elettrica» ha provveduto a rimuoverla spontaneamente dal *luna park* di Milano.

Il Ministero dell'istruzione, università e ricerca, parimenti interessato da questa amministrazione, riferisce che:

«Per quanto riguarda la questione relativa alla presenza della sedia elettrica a gettoni presso il luna park dell'idroscalo di Milano, si precisa che esula dalle specifiche competenze di questo Ministero la facoltà di intervenire in materia di parchi divertimento. Questa Amministrazione, tuttavia, nell'ambito delle proprie finalità istituzionali non ha mancato di porre in essere iniziative tese a contrastare la violenza tra i giovani; in particolare, si segnalano le seguenti.

In data 5 febbraio 2006, è stata adottata una specifica direttiva ministeriale avente ad oggetto «linee di indirizzo generali ed azioni a livello nazionale per la prevenzione e la lotta al bullismo», con la quale sono state avviate alcune rilevanti iniziative: una campagna di comunicazione diversificata per le varie tipologie di scuole; l'attivazione di un numero verde presso il ministero per raccogliere segnalazioni su atti di bullismo ed offrire consulenza alle scuole ed alle famiglie sugli interventi possibili; l'istituzione di osservatori regionali con il compito di lavorare in stretta collaborazione con le istituzioni locali per la realizzazione di attività e per la valorizzazione del patrimonio di buone pratiche e di competenze che si sono sviluppate nel territorio; la creazione di un sito *Internet*, www.smontailbullo.it; la promozione di azioni tese ad educare gli studenti sul corretto utilizzo della rete *Internet* e delle nuove tecnologie.

È stata inoltre avviata una campagna di comunicazione volta a sensibilizzare i genitori alla scelta dei videogiochi ponendo attenzione alla classificazione PEGI, il codice di autoregolamentazione adottato su scala europea dalle ditte produttrici di *videogame*.

Si è poi provveduto a produrre lo *spot* «Contro il branco facciamo gruppo» in onda su MTV.

Sono stati pure adottati due atti di indirizzo rivolti a tutte le istituzioni scolastiche sull'uso dei cellulari a scuola (Circolare ministeriale prot. n. 30/DIP./Segr. del 15 marzo 2007) e sugli aspetti connessi al rispetto della normativa vigente in materia di tutela della *privacy* (direttiva ministeriale n. 104 del 30 novembre 2007).

Sono state altresì rafforzate le sanzioni disciplinari verso gli studenti che commettono atti gravi di bullismo, violenza, offesa alla dignità

delle persone. Con l'entrata in vigore del DPR 21 novembre 2007, n. 235, a decorrere dal 2 gennaio 2008, sono stati modificati gli articoli 4 e 5 del DPR 24 giugno 1998, n. 249 «Statuto delle studentesse e degli studenti». Le recenti modifiche consentono alle scuole di sanzionare con maggiore rigore e severità rispetto al passato i casi più gravi di violenza e di bullismo degli studenti. Secondo un principio di proporzionalità tra la sanzione irrogabile e l'infrazione disciplinare commessa, si possono adottare nuovi provvedimenti disciplinari, particolarmente rigorosi, di fronte a comportamenti riprovevoli e connotati da un altissimo grado di disvalore sociale. Tali sanzioni potranno essere irrogate soltanto dopo che la scuola abbia verificato la sussistenza di elementi concreti e precisi dai quali si evinca la responsabilità disciplinare dello studente. Importante a tale riguardo è anche il «Patto educativo di corresponsabilità» tra scuola, famiglie e studenti al fine di rendere effettiva la piena partecipazione dei genitori.

Sono stati avviati anche numerosi percorsi di educazione alla legalità centrati sulla conoscenza dei propri diritti e dei propri doveri, sull'anniversario della nostra Costituzione, sulla lotta alla mafia, sulle celebrazioni dell'anniversario della Dichiarazione ONU sui Diritti Umani. Anche attraverso la valorizzazione dello sport (Iniziativa «Più sport a scuola e vince la vita») il Ministero ha voluto contrastare la violenza nello sport e la diffusione di modelli positivi di *fair play*.

Nella direzione sopra indicata si muovono, infine, alcune disposizioni del decreto-legge n. 137 del 1° settembre 2008, recante disposizioni urgenti in materia di istruzione e università, che è stato convertito in via definitiva in legge, con modificazioni, in data 29 ottobre u.s.; trattasi precisamente delle disposizioni dettate dall'articolo 1, che prevede azioni di sensibilizzazione e di formazione del personale finalizzate all'acquisizione delle conoscenze e delle competenze relative a «Cittadinanza e Costituzione», nonché delle disposizioni dettate dall'articolo 2, che prevede la valutazione del comportamento degli studenti».

Il Ministro per i beni e le attività culturali

BONDI

(7 gennaio 2009)

COMPAGNA, ALLEGRI, MALAN. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

era stato proprio il rapimento da parte degli Hezbollah dei militari israeliani Ehud Goldwasser ed Eldad Regev ad innescare il 12 luglio 2006 la spirale dei 37 giorni di guerra in Libano;

ne era seguita, in vista di uno scambio di prigionieri, una lunga e complicata trattativa fra Israele ed il movimento sciita Hezbollah, nella quale avrebbe avuto parte anche un agente dei servizi tedeschi che l'allora Segretario generale delle Nazioni Unite Kofi Annan avrebbe chiesto al Governo tedesco di poter utilizzare per condurre i negoziati fin dall'estate del 2006;

nel corso della trattativa, Hasan Nasrallah, *leader* di Hezbollah, si è vantato fino all'ultimo di essere riuscito a seminare dubbi e ad alimentare speranze sulla sorte di Goldwasser e Regev;

purtroppo di essi soltanto due bare sono state prese in consegna e scortate in Israele, dall'altra parte del valico di Rosh Hanikra, mercoledì 16 luglio 2008, mentre quello stesso giorno è tornato in libertà, insieme ad altri, il terrorista Samir Kuntar, il quale anni addietro aveva sparato al padre di una bambina di quattro anni massacrata spaccandole il cranio sulla pietra e per questo viene da alcuni chiamato «eroe»;

le stesse promesse di informazioni relative a Ron Arad, prigioniero in Libano da più di 20 anni, che Israele aveva posto a condizione dell'accordo, non sono state rispettate;

nondimeno il primo ministro israeliano Olmert, con composto dolore, ha affermato che la trattativa era a suo modo doverosa ed il Capo dello Stato Peres, con sofferta ironia, al momento di firmare la grazia per Kuntar, rilevava come Israele sia l'unico Stato al mondo che liberi i terroristi dalla cella in cambio di corpi;

si è assistito, invece, in Libano a sguaiati festeggiamenti celebrativi di Kuntar, in onore del quale il Governo libanese ha proclamato il 16 luglio giorno di festa nazionale;

a tali festeggiamenti hanno creduto di dovere direttamente e personalmente partecipare il presidente Suleiman e il *premier* Siniora,

gli interroganti chiedono di sapere:

come il Governo, anche alla luce di quanto affermato in Senato due mesi fa, valuti l'atteggiamento assunto nella circostanza dalle autorità libanesi;

se non giudichi che il nuovo equilibrio di governo realizzatosi nel maggio 2008 in Libano abbia concesso fin troppo alla presenza ed all'azione degli uomini di Hezbollah;

se non giudichi che il ruolo delle Nazioni Unite dopo una vicenda del genere rischia di essere irrimediabilmente appannato;

se non ritenga di dover sottoporre agli altri Paesi europei l'ipotesi di rubricare, al pari di Hamas, anche Hezbollah come organizzazione con finalità terroristiche.

(4-00372)

(17 luglio 2008)

RISPOSTA. – Il Libano ha vissuto negli ultimi mesi un periodo di forti tensioni politiche interne che hanno a lungo diviso e paralizzato il Paese.

L'elezione del generale Suleiman alla Presidenza della Repubblica e la formazione del Governo di unità nazionale hanno rappresentato un'importante tappa verso il supera di questa difficile e rischiosa *impasse*.

Il nostro Paese auspica che il delicato equilibrio realizzatosi dopo mesi di negoziato, poi sfociato nell'accordo di Doha, vada accuratamente

preservato affinché le istituzioni libanesi siano in grado di consolidarsi e di collocarsi su un piano di parità e reciprocità con i Paesi dell'area.

L'intesa conclusa con Israele per lo scambio dei prigionieri e delle salme dei soldati caduti è stato accolto dal popolo libanese come un momento di coesione interna dopo un lungo periodo di divisioni.

È da ritenersi che, con la loro presenza, il Presidente e il Primo Ministro abbiano voluto sottolineare questo aspetto, anche per evitare che il ruolo del Governo e delle Forze armate nel raggiungimento dell'intesa con Israele fosse messo in ombra dalla campagna mediatica di una sola parte politica.

Il Governo è convinto che il dialogo nazionale costituisca la premessa indispensabile per l'affermazione dell'indipendenza, della sovranità e dell'integrità territoriale del Libano entro confini internazionalmente riconosciuti.

Il successo del nuovo Esecutivo è d'altronde una condizione essenziale per il rilancio del dialogo, anche nella prospettiva di un progressivo disarmo delle milizie, da conseguire sulla base di un negoziato politico.

La presenza di Hezbollah all'interno delle istituzioni e dell'elettorato libanesi è un dato dell'equazione politica difficilmente modificabile, se non rischiando una possibile destabilizzazione del Paese. Il tentativo di incanalare l'evoluzione in senso politico-parlamentare è l'obiettivo costantemente perseguito della politica italiana nell'area.

La sua rubricazione come organizzazione con finalità terroristiche potrebbe compromettere ogni sua possibilità di dialogo sia con le altre forze politiche libanesi sia con la comunità internazionale, condizionando in particolare la capacità d'azione dell'Unione europea nella ricerca di una soluzione della crisi.

Nella Posizione comune 2001/931/PESC è stato inserito come semplice individuo un ufficiale superiore dei servizi di *intelligence* di Hezbollah, ma non risulta allo stato attuale l'esistenza di un consenso politico tra gli Stati membri, tale da far ipotizzare l'eventuale *listing* dell'intera organizzazione.

La comunità internazionale ha un ruolo fondamentale nella promozione del dialogo e della stabilizzazione degli equilibri interni del Libano.

Nell'attuale fase di transizione, le Nazioni Unite sono in grado di offrire, grazie alla loro neutralità e autorevolezza, il sostegno e l'assistenza di cui necessita il Paese.

In tal senso la missione UNIFIL, nella quale l'Italia mantiene un ruolo di primo piano, continua a garantire nel Libano meridionale condizioni di pace e di sicurezza che hanno favorito in maniera decisiva la stabilizzazione del Paese e che hanno offerto in questi due anni a Israele una sostanziale tranquillità sul suo confine settentrionale, anche grazie alla proficua collaborazione realizzata mediante azioni congiunte con le LAF (Lebanese Armed Forces) e al meccanismo tripartito UNIFIL - LAF - IDF (Israeli Armed Forces).

Il Governo israeliano e quello libanese, come pure altri membri della comunità internazionale, hanno espresso soddisfazione per il modo in cui

UNIFIL svolge la propria missione e da più parti è stato dimostrato apprezzamento per il contingente italiano e per il suo comandante.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

CRAXI

(23 dicembre 2008)

COMPAGNA, DE FEO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per le politiche europee.* – Premesso che:

la decisione del Tribunale amministrativo regionale del Veneto sulla sospensiva dell'ampliamento della base militare USA a Vicenza potrà essere ampiamente rivista in Consiglio di Stato;

il rispetto per l'autonomia e l'indipendenza di un tribunale amministrativo non dovrebbe implicare il venir meno ad un almeno eguale rispetto per indipendenza e l'autonomia di Governo e Parlamento nelle loro prerogative in politica internazionale, politica della difesa, politica ambientale, politica europea;

in una dichiarazione rilasciata dal Ministro della difesa, per collocare nei suoi giusti termini la portata dell'ordinanza sospensiva, si legge che il Governo ha dato mandato all'Avvocatura di Stato di inoltrare appello al Consiglio di Stato;

di ben diverso tono, contenuto e atteggiamento apparivano nelle stesse ore le dichiarazioni del Commissario straordinario Paolo Costa, preposto dal Governo Prodi a rappresentarlo sulle questioni relative al progetto cosiddetto «Ederle 2»,

si chiede di sapere:

quali siano gli ambiti e i limiti del mandato conferito a suo tempo al Commissario straordinario;

se tale mandato debba ritenersi esaurito, ed eventualmente da quando, o tuttora in vigore;

se si intenda presentare ricorso al Consiglio di Stato sulla sospensiva del Tribunale amministrativo regionale del Veneto in premessa, con quali modalità ed in quali tempi.

(4-00209)

(23 giugno 2008)

RISPOSTA. – L'interrogazione riporta all'attenzione la nota vicenda dell'ampliamento della base militare «Dal Molin» presso l'aeroporto di Vicenza, che trae origine da una richiesta avanzata dagli Stati Uniti al Governo italiano nel 2004, finalizzata ad unificare in Vicenza l'intera 173^a Brigata aviotrasportata, trasferendovi la parte dislocata in Germania.

In particolare, gli interroganti pongono in evidenza l'intervenuta ordinanza del Tar del Veneto che, accogliendo un ricorso di sospensiva pre-

sentato dal Codacons ed altri comitati, ha sospeso «l'efficacia dei provvedimenti impugnati, inibendo nei confronti di chicchessia l'inizio di ogni attività diretta a realizzare l'intervento e ciò sotto l'intervento ed il controllo degli organi del Comune di Vicenza competenti in materia di edilizia ed urbanistica».

Nel contempo, vengono posti alcuni quesiti sulla nomina del Commissario straordinario Paolo Costa, con particolare riguardo «agli ambiti e i limiti del mandato».

Prima di entrare nel merito delle questioni poste, si reputa opportuno fare due considerazioni di carattere generale, utili per delineare, con la chiarezza che la delicata materia esige, l'ambito in cui dover inserire tale vicenda e da cui muove, essenzialmente, la decisione del Governo italiano di corrispondere favorevolmente alla predetta richiesta americana.

In primo luogo, si sottolinea che la richiesta statunitense di ampliamento della base militare «Dal Molin» rientra nell'ambito di quanto previsto dall'Accordo bilaterale Italia-Stati Uniti del 1954, che disciplina, ai sensi dell'art. 3 del Trattato della Nato, l'uso e la concessione delle infrastrutture a supporto delle Forze armate statunitensi e sancisce, tra le altre attività concordate, la realizzazione dei programmi finanziati esclusivamente dagli Stati Uniti, da eseguirsi a cura di un'apposita Commissione mista Costruzioni dei due Paesi che hanno sottoscritto l'Accordo.

In secondo luogo, tale richiesta non è finalizzata ad una variazione della natura dell'insediamento, ma soltanto ad una modifica nella sua dimensione, che si inquadra nel piano complessivo di ristrutturazione delle Forze armate statunitensi della Nato all'estero, per ragioni di razionalizzazione delle risorse e, nel più ampio contesto della lotta al terrorismo in esito al mutato quadro geo-strategico.

Ciò posto, la disponibilità di massima a tale concessione – comunque, subordinata alla formalizzazione con un apposito piano di transizione relativo a tempistica, azioni e costi, che fu manifestata nel 2004 dall'Esecutivo *pro tempore* e confermata poi dal successivo Governo Prodi – muove dalla preventiva e necessaria valutazione di compatibilità della richiesta stessa con la disciplina contemplata in materia di infrastrutture concesse in uso a Paesi alleati e con la politica militare di un Paese che, come l'Italia, contribuisce attivamente, nell'ambito del sistema di alleanze, alla risposta collettiva della comunità internazionale nel contrasto al terrorismo.

In tale quadro, si inserisce, nel frattempo, l'attività di dissenso che diversi comitati – fra cui anche quelli ricorrenti presso il Tar del Veneto – contrari al progetto in questione, hanno svolto, a più riprese, per le preoccupazioni e le tensioni manifestate da una parte della comunità locale in ordine all'impatto sociale, urbanistico ed ambientale.

Conseguentemente, nell'ottica di individuare una soluzione che potesse contemperare le istanze di quella parte della cittadinanza contraria all'insediamento con l'esigenza di soddisfare le consolidate aspettative dell'alleato statunitense, il precedente Governo Prodi ha ritenuto opportuno nominare, quale Commissario straordinario del Governo, il professor

Paolo Costa, incaricato – nell'ambito della preparazione delle attività propeedeutiche alla realizzazione dell'insediamento – di svolgere le necessarie funzioni di coordinamento operativo, di stimolo e di impulso tra i vari soggetti coinvolti, assicurando la necessaria collaborazione tra lo Stato, la Regione Veneto e le autonomie locali.

Il professor Costa, il cui incarico è stato riconfermato anche dall'attuale Esecutivo, è, dunque, l'interlocutore principale delle amministrazioni interessate, delle istituzioni locali, delle comunità territoriali, con l'obiettivo di approfondire il confronto e il dialogo sulla realizzazione dell'ampliamento della base statunitense, al fine di garantire il rispetto dell'impegno preso, tenendo altresì in considerazione le istanze delle realtà della zona.

Venendo, ora, all'ultimo quesito, si fa osservare che l'Avvocatura generale dello Stato di Roma, su incarico del Governo, ha proposto ricorso avverso l'ordinanza in argomento al Consiglio di Stato.

L'Alto Consesso ha respinto (ordinanza n. 3992/2008 del 29 luglio 2008) la predetta ordinanza del Tar del Veneto ritenendo che: «1) le attività di cui si discute sono regolamentate da accordo bilaterale internazionale fra Italia e Stati Uniti d'America; 2) le procedure fissate in tale accordo prevedono il totale finanziamento a carico degli Stati Uniti e l'assegnazione delle commesse sulla base della procedura speciale pattizia e non delle norme interne, salvo che per le norme italiane di carattere generale regolanti le costruzioni; 3) l'atto di assenso del Governo italiano alla richiesta del Governo statunitense costituisce espressione di potere politico, insindacabile a livello giurisdizionale; 4) la determinazione autorizzatoria impugnata è rispettosa delle condizioni previste per l'approvazione del progetto; 5) non è prevista negli accordi intervenuti fra i due Governi la consultazione popolare; 6) non appaiono comprovate ragioni di danno ambientale capaci di costituire ostacolo alla realizzazione delle opere in questione».

Tuttavia, il citato Codacons ha, successivamente, proposto domanda di revocazione avverso la predetta ordinanza n. 3992/2008.

Tale domanda è stata respinta dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 4438/2008 del 26 agosto 2008.

Infine, il Tar del Veneto, definitivamente pronunciandosi nel merito del ricorso del Codacons in camera di consiglio del 8 ottobre 2008, ha dichiarato il ricorso stesso in parte inammissibile in quanto rivolto verso atti intermedi ed in parte improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse e in parte per cessazione della materia del contendere (sentenza n. 3619 del 20 novembre 2008).

Concludo ricordando che lo stesso Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, ha richiamato il dovere di rispettare gli impegni internazionali liberamente assunti dall'Italia e ribaditi, nel corso degli anni, da Governi di diversa maggioranza politica.

Tanto più è necessario questo richiamo di fronte ai tentativi di alimentare false aspettative sulla possibilità di rimettere in discussione una decisione già assunta e irreversibile.

Il Governo è, infatti, deciso a rispettare gli impegni presi nei confronti degli Stati Uniti.

Il Ministro della difesa

LA RUSSA

(15 dicembre 2008)

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'interno.* – Premesso che:

il 22 luglio 2008 si è abbattuta sulla provincia di Lecce, e più precisamente nella zona di Campi Salentina, Novoli, Carmiano e Melendugno, un'eccezionale ondata di maltempo, e specialmente nelle marine di San Foca, Torre dell'Orso e Sant'Andrea il forte vento, la pioggia torrenziale e la grandine hanno provocato devastazione;

i chicchi di grandine grandi come arance dal diametro fino a otto centimetri hanno colpito persone, colture, abitazioni ed automobili;

le perdite economiche sia per i residenti che per i turisti sono ingenti;

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di intervenire con urgenza, anche attraverso la dichiarazione dello stato di calamità naturale per i Comuni colpiti dalla eccezionale avversità atmosferica.

(4-00407)

(23 luglio 2008)

RISPOSTA. – L'ondata di maltempo che il giorno 22 luglio 2008 ha interessato il territorio della provincia di Lecce è stata preannunciata dal Settore Meteo del Centro funzionale, situato presso il Dipartimento della protezione civile, con un avviso di condizioni meteorologiche avverse emesso il 21 luglio.

Nel predetto avviso sono state previste, a partire dalla mattinata del giorno seguente e per le successive 24-30 ore, precipitazioni sparse a carattere di rovescio o temporale, localmente di forte intensità, sulle regioni Abruzzo, Molise e Puglia, nonché forti raffiche di vento e frequente attività elettrica, con possibilità di locali grandinate.

Inoltre sono stati preannunciati possibili venti forti, provenienti dai quadranti settentrionali, sul territorio di Umbria, Abruzzo, Lazio, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna, con eventuale intensità di burrasca sulle isole maggiori, sulla Puglia e sui settori ionici della Basilicata e della Calabria.

Dall'analisi dei dati pluviometrici registrati presso il Centro funzionale sono state evidenziate, per la provincia di Lecce, piogge caratterizzate da valori di precipitazioni inferiori ai 5 mm/h. Questa situazione è stata confermata dall'esame dei dati relativi al territorio della provincia

di Taranto, interessata dallo stesso evento di maltempo, dove sono stati rilevati fenomeni a carattere di rovescio di bassa intensità che, solo localmente, hanno registrato valori superiori ai 35 mm/h.

Nella zona relativa alla stazione di Masseria Monteruga i sensori hanno registrato uno scroscio di 24 mm tra le ore 15.00 e le ore 15.30 del 22 luglio, mentre i dati del Servizio Meteo dell'Aeronautica militare hanno confermato il verificarsi, tra le ore 15.00 e le ore 18.00, di un temporale nella zona della stazione ubicata presso l'aeroporto di Lecce, con forti raffiche di vento tra le ore 15.13 e le ore 15.22.

Per quanto concerne l'attività svolta dalla sala Situazione Italia del predetto Dipartimento della protezione civile si fa presente che, fin dalle ore 9.46 del 22 luglio, sono state contattate le sale operative delle regioni interessate dagli eventi meteorologici, in particolare la sala operativa della regione Puglia e le sale operative nazionali dei Vigili del fuoco e delle Forze di polizia allo scopo di monitorare, con continui aggiornamenti, la situazione in atto e, quindi, rilevare eventuali criticità.

Dalle informazioni assunte nel corso dell'evento risulta che un breve ma violento nubifragio si è abbattuto intorno alle ore 13.30 su gran parte del territorio delle province di Taranto, Lecce e Matera, richiedendo numerosi interventi a causa del verificarsi di allagamenti e smottamenti, senza, tuttavia, provocare situazioni di pericolo per la popolazione.

In particolare il Sindaco di Melendugno, con una nota del 24 luglio 2008, ha chiesto il riconoscimento dello stato di calamità naturale, segnalando, nelle marine di San Foca, Torre dell'Orso e Sant'Andrea, danni alle autovetture, alle imbarcazioni e alle attrezzature balneari fisse e mobili, con conseguenti disagi a turisti e villeggianti.

L'evento è stato seguito dalla Prefettura di Lecce e dal Sindaco, quale autorità locale di protezione civile, in collaborazione con la Polizia municipale, i tecnici dell'amministrazione locale e con le squadre dei Vigili del fuoco, intervenute per il ripristino delle condizioni di sicurezza.

Infine, ad oggi, non risulta alcuna richiesta di riconoscimento dello stato di emergenza da parte della Regione Puglia, né alcuna segnalazione di danni a persone e a cose.

Pertanto gli eventi meteorologici sopra descritti, non presentando quei caratteri di estensione ed intensità tali da legittimare il ricorso a mezzi e poteri straordinari, non rientrano tra le ipotesi contemplate dall'art. 2, comma 1, lettera c), della legge 24 febbraio 1992, n. 225, per le quali è previsto l'intervento statale.

Infine si fa presente che l'Ispettorato provinciale per l'agricoltura della Provincia di Lecce, nel rappresentare che il territorio di Melendugno ha subito danni alle culture agrarie pari al 46 per cento della produzione lorda vendibile (PLV), ha, altresì, dichiarato che per il comune di Salice Salentino i danni sono stati del 53 per cento mentre, per i comuni di Campi Salentina, Novoli e Carmiano, gli stessi danni sono risultati inferiori al 30 per cento.

Come precisato dal predetto Ispettorato i danni alle coltivazioni sono assicurati dall'ex decreto ministeriale 27 dicembre 2006, n. 102, e, per-

tanto, non si possono applicare i benefici previsti dall'art. 5 del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 102.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento

VITO

(18 dicembre 2008)

CUFFARO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

la Rai ha una struttura di produzione con mezzi di riprese esterne pesanti (ovvero con più di due telecamere) dislocati sul territorio nazionale presso i quattro centri di produzione di Milano, Torino, Roma, Napoli ed in alcune sedi strategiche quali Trieste, Bologna, Firenze, Bari, Palermo;

la Rai normalmente non riesce in autonomia a far fronte agli impegni di produzione sui vari territori ricorrendo, ogni qual volta le esigenze produttive lo necessitano, anche ad appalti verso ditte esterne;

in questi ultimi giorni è stato dimesso il *pullman* di Bari per invecchiamento del mezzo tecnico ed in concomitanza di alcuni pensionamenti del personale;

alla sede Rai di Palermo è stato assegnato nell'anno 1998 un nuovo *pullman* di ripresa pentacamere digitalizzato, con un investimento di circa 2 miliardi di lire;

il personale impiegato all'interno di questo mezzo di ripresa (in tutto sette unità) è stato ultimamente consolidato dopo i pensionamenti di tre unità tecniche;

il *pullman* della regione Sicilia è rimasto l'ultimo avamposto delle riprese esterne Rai a sud di Napoli;

la regione Sicilia è teatro di numerosi avvenimenti che richiedono la ripresa televisiva da parte delle testate e/o delle reti Rai;

la Direzione produzione ha comunicato alla rappresentanza sindacale unitaria (RSU) della sede RAI di Palermo di avere intenzione di dismettere l'attività delle riprese esterne Rai in Sicilia, assegnando il *pullman* di Palermo al centro di produzione di Milano;

conseguentemente la RSU della sede di Palermo ha indetto lo stato di agitazione motivandolo con le ricadute negative in termini occupazionali futuri (unità lavorative di professionalità pregiata che non verrebbero più rimpiazzate) ed in termini di immagine aziendale nel territorio, nonché di quella della regione Sicilia nei confronti di altre entità istituzionali nazionali che invece sarebbero ulteriormente rafforzate;

di fatto la Rai riserverebbe alla Sicilia, con la sua importanza strategica, lo stesso trattamento di quelle altre regioni, piccole e/o grandi, che sono comunque collegate ai centri di produzione poiché facilmente raggiungibili, e tutto questo malgrado i manifestati intenti di favorire il decentramento produttivo,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire, nell'ambito delle proprie specifiche competenze e nel rispetto

dell'autonomia gestionale della RAI, per verificare le posizioni di tale azienda in merito a tale questione e alla possibilità di favorire, invece, un rafforzamento in Sicilia, non solo della squadra di riprese esterne, ma di tutto l'avamposto Rai, compreso il settore informativo ed ideativo-produttivo della programmazione, con il personale necessario per far fronte alle esigenze radiotelevisive che non sono di secondo piano, così come già affermato dai dirigenti Rai.

(4-00257)

(3 luglio 2008)

RISPOSTA. – L'atto di sindacato ispettivo rappresenta alcune carenze delle strutture di produzione della sede Rai di Palermo. Al riguardo, in base agli elementi pervenuti dalla RAI, si comunica quanto segue.

In data 19 giugno 2008, a seguito dell'informativa dell'11 giugno 2008 consegnata alle organizzazioni sindacali nazionali, si è tenuto un incontro in sede sindacale con la rappresentanza sindacale unitaria di Palermo, in occasione del quale è stata data comunicazione della dismissione della squadra di ripresa esterna presente presso Palermo, nonché del passaggio del personale tecnico all'area di produzione di sede, ad eccezione di due operatori di ripresa. Per questi due ultimi si stanno valutando proposte per un proficuo utilizzo: in particolare è stato loro proposto un trasferimento d'ufficio presso un qualsiasi centro di produzione, mantenendo l'attuale profilo di inquadramento, oppure l'inserimento presso la sezione produzione di sede, con mansione di tecnico della produzione.

Si precisa che la soluzione adottata dall'azienda rientra nel quadro di razionalizzazione e distribuzione dei mezzi e del personale presenti sul territorio, nell'ottica di privilegiare le concentrazioni delle dotazioni tecniche in ambiti produttivi maggiormente coinvolti nei processi realizzativi, come già avvenuto per le sedi di Trieste e Bari, presso le quali si era proceduto alla dismissione delle rispettive squadre esterne nel corso del 2007.

Attualmente risultano pertanto dislocati sul territorio i mezzi di ripresa pesante in carico ai centri di Roma, Milano, Napoli e Torino, nonché il presidio mantenuto con i *pool* di Bologna e Firenze.

Per quanto riguarda la sede di Palermo, il piano è stato definito prevedendo, in aggiunta alla stazione satellitare già in possesso della sede, l'assegnazione di un mezzo tecnologicamente avanzato di dimensioni ridotte, che potrà spostarsi più facilmente sul territorio e potrà essere guidato con la patente «B». L'impiego di tale mezzo potrà far fronte in misura più tempestiva alle esigenze, più volte manifestate, della testata giornalistica regionale.

In risposta a quanto affermato dall'interrogante sull'attuale destinazione del pullman di Palermo, la Rai evidenzia che tale mezzo (pentacamere) è destinato al Centro di Produzione TV di Roma e non a quello di Milano.

Quanto alla forza lavoro, in attesa di individuare ipotesi conciliative per i due operatori sopra citati, si sta procedendo con la formalizzazione dei provvedimenti di assegnazione del personale tecnico presso l'area di produzione (ad oggi, un capo operaio specializzato ed un operaio specializzato nella produzione).

L'azienda ribadisce che verrà salvaguardata la dignità professionale e garantito un pieno e completo utilizzo del personale presso l'area produzione (a tal riguardo, viene precisato che la produzione di «Morning News» coinvolgerà la sede di Palermo fin dal suo avvio); in particolare, per il profilo di operatore di ripresa, si stanno valutando soluzioni analoghe a quelle già adottate per il personale della sede di Bari.

Relativamente a quanto rappresentato dalla Rai si ritiene opportuno, quindi, verificare preliminarmente se il piano di riorganizzazione posto in essere dalla concessionaria sia in grado di continuare a garantire – come dalla stessa assicurato – un'informazione puntuale ed efficace o se non si traduca invece in un ingiustificato depotenziamento della sede Rai siciliana, con ricadute negative sulla qualità dell'informazione.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

ROMANI

(18 dicembre 2008)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che ai sensi dell'articolo 1, comma 603, della legge finanziaria per il 2008 relativo al contenimento dei costi della giustizia militare ed in particolare ai fini del contenimento della spesa e della razionalizzazione dell'ordinamento giudiziario militare, a far data dal 1° luglio 2008 saranno soppressi i Tribunali militari e le Procure militari della Repubblica di Torino, La Spezia, Padova, Cagliari, Bari e Palermo;

considerato che:

l'ordinamento giudiziario militare in Italia, in attuazione della Costituzione, sancisce che i Tribunali militari, in tempo di pace, hanno la giurisdizione su reati militari commessi da appartenenti alle quattro Forze armate e alla Guardia di finanza;

l'attuale assetto dell'ordinamento giudiziario militare di pace è stato fissato dalla legge 7 maggio 1981, n. 180;

in Puglia, la Procura e il Tribunale militare di Bari hanno competenza su tutti i reparti schierati nelle province pugliesi e in quella di Matera;

la Puglia è una delle Regioni italiane a più alta concentrazione di installazioni e forze militari e vi sono schierati alcuni reparti operativi attualmente tra i più rilevanti a livello nazionale;

la riforma prospettata dalla legge finanziaria 2008 non potrà realizzare il tanto auspicato risparmio di spesa in quanto resterà invariato l'onere per spese correnti (stipendi) gravanti sul bilancio dello Stato dal momento che il personale impiegato nelle corti militari ed i magistrati mili-

tari dovrebbero transitare alla giurisdizione ordinaria. Inoltre, vi saranno maggiori oneri economici per il cittadino in armi, nei casi in cui la giustizia militare sia amministrata in luoghi significativamente distanti da quello in cui il reato è stato commesso e l'indagato presta servizio. Si pensi infatti che un volontario in ferma prefissata per un anno (VFP1) guadagna circa 800 euro al mese, mentre i costi per la sola trasferta di un legale, per esempio da Lecce a Napoli, possono superare i 500 euro al giorno,

si chiede di sapere se il Governo intenda intervenire tempestivamente per la soluzione della problematica in premessa, onde promuovere le opportune iniziative normative affinché il Tribunale militare di Bari non sia soppresso.

(4-00006)

(14 maggio 2008)

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

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

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

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

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

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

Fatta questa doverosa premessa, necessaria anche per comprendere i tratti salienti della riforma in argomento, si passa ora ad esaminare il contenuto dell'interrogazione con la quale l'interrogante, nel richiamare la riforma recata dalla legge finanziaria per il 2008, ritiene che la stessa «non potrà fornire il tanto auspicato risparmio di spesa» e che «vi saranno maggiori oneri economici per il cittadino in armi nei casi in cui la giustizia militare sia amministrata in luoghi significativamente distanti da quello in cui il reato è stato commesso».

Per tali motivi l'interrogante chiede un tempestivo intervento del Governo «onde promuovere le opportune iniziative normative affinché il Tribunale militare di Bari non sia soppresso».

Al riguardo – premesso che a decorrere dal 1° luglio la riforma è entrata in vigore e sono stati portati a definizione tutti gli adempimenti connessi con la riorganizzazione prevista – si evidenzia che con tale riforma il legislatore ha inteso rimodellare la distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari militari, ha adattato le dotazioni organiche giudiziarie e amministrative, ha stabilito, con le opportune garanzie, il transito di un contingente di magistrati e di personale amministrativo al settore della giustizia ordinaria; transito, peraltro, già avvenuto.

Nello specifico, la rimodulazione in chiave riduttiva ha comportato anche la soppressione del Tribunale militare e della Procura militare della Repubblica di Bari; tale rimodulazione, tuttavia, non comporterà aggravii di spesa, posto che la riforma è nata proprio con l'intento di contenere i costi e di razionalizzare l'ordinamento giudiziario militare, in un quadro di valutazioni complessive di costi e benefici.

A mero titolo informativo, si riportano di seguito i carichi di lavoro del Tribunale militare di Bari, relativi al periodo 1° ottobre 2006-30 settembre 2007, così come desunti dalla relazione presentata dal Presidente della Corte militare d'appello, in data 4 febbraio, per l'inaugurazione dell'Anno giudiziario:

- procedimenti pendenti inizio periodo: 96;
- procedimenti sopravvenuti nel periodo: 20;
- procedimenti esauriti nel periodo: 45;
- procedimenti pendenti a fine periodo: 71.

Il Ministro della difesa

LA RUSSA

(16 dicembre 2008)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

su richiesta della Commissione consiliare speciale qualità dei servizi del Comune di Bari, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e trasporti e in particolare della Direzione generale territoriale Sud e Sicilia – Ufficio della Motorizzazione civile di Bari, e del Provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Puglia, sezione sicurezza stradale di Bari, hanno effettuato un sopralluogo al fine di relazionare sullo stato degli svincoli del tratto stradale denominato strada statale 16, S. Spirito – Torre a Mare;

il rapporto trasmesso alla Commissione in data 19 settembre 2008 con il protocollo n. 5705, a firma del direttore dottor ingegner Francesco Lacafò, evidenzia esplicitamente alcune «non conformità» alla vigente normativa in quanto presenti in quasi tutti gli svincoli a raso ispezionati, ovvero: 1) la segnaletica verticale risulta non risponde ai requisiti di cui

all'art. 77, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 16 del dicembre 1992; 2) a causa della non perfetta visibilità, in corrispondenza delle corsie di accelerazione, si ritiene opportuno integrare il segnale «dare precedenza» con il simbolo del triangolo, tracciato sulla pavimentazione (art. 148 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992); 3) le corsie di accelerazione e decelerazione, nella gran parte degli svincoli, presentano dimensioni inferiori a quelle previste per l'immissione su strade extraurbane; 4) le corsie di decelerazione (uscita dalla strada statale 16) terminano con il segnale «dare la precedenza» (art. 106 decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992). Ciò crea in alcuni svincoli code frequenti, in particolare nelle ore di punta del traffico; 5) nel tratto di strada tra Torre a Mare e San Giorgio (direzione Nord dal Km 813+I al Km 811+IV) vi sono una serie di accessi privati, privi di corsie di accelerazione e decelerazione, posti a distanza inferiore a quella prevista dalle disposizioni di cui all'art. 45, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992; 6) su ampi tratti di strada si osserva, favorita anche dalla situazione degli svincoli, un'evidente tendenza dei conducenti ad evitare la corsia di destra, con sensibile riduzione di fatto della capacità di traffico dell'arteria;

considerato che nelle conclusioni di detto Rapporto si evidenzia «l'esistenza di alcune situazioni di criticità, con ricadute in termini si ridotta sicurezza e fluidità del traffico»,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per garantire la realizzazione in tempi brevi e certi degli interventi necessari per la messa in sicurezza della strada statale 16, in particolare nel tratto S. Spirito-Torre a Mare.

(4-00584)

(30 settembre 2008)

RISPOSTA. – L'infrastruttura in questione risale agli anni '90 e rispetta conseguentemente la normativa all'epoca vigente; l'intervento è stato quindi concepito come ammodernamento alla sezione II B delle norme CNR 80. Nell'attraversamento delle aree fortemente urbanizzate, al fine di garantire la sicurezza della circolazione, l'ANAS ha imposto le necessarie limitazioni di velocità e la conseguente segnaletica.

L'attuale normativa definita dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 e successive modificazioni si applica alla realizzazione di nuovi tronchi stradali e non può essere, quindi, riferita alla predetta arteria.

L'ANAS fa sapere che, nel corso degli anni, ha effettuato sulla tangenziale di Bari una serie di interventi che ne hanno migliorato le caratteristiche con conseguente innalzamento del livello di sicurezza per l'utenza.

Gli interventi realizzati sono i seguenti:

carreggiate separate con tre corsie per senso di marcia da Fesca a via Caldarole e due corsie nei tratti a monte e a valle;

24 svincoli a livelli sfalsati di scambio ed accesso alla viabilità comunale e provinciale;

illuminazione continua di tutta la tratta da S. Spirito a Torre a Mare, sia dell'asta principale che degli svincoli;

barriere di sicurezza costituite da due file di *new jersey* sulla tratta a tre corsie e di barriere metalliche, recentemente adeguate alla normativa vigente, sui restanti tratti;

segnaletica luminosa speciale sulla tratta di Palese;

viabilità di servizio per l'accesso ai frontisti ed assenza di accessi a raso nella tratta tra S. Spirito e S. Giorgio (circa 20 chilometri);

tappeto drenante su tutta l'arteria;

sistema di monitoraggio del traffico ed informazione all'utenza mediante pannelli a messaggio variabile.

Per quanto riguarda il tratto tra Torre a Mare e S. Giorgio, L'ANAS fa sapere che è a conoscenza della problematica degli accessi numerosi e a raso. Al riguardo, la società stradale ha posto in essere iniziative in sinergia con i competenti Assessorati ai lavori pubblici e ai trasporti della Regione Puglia.

In particolare, è allo studio l'ipotesi di un intervento definito «Variante alla Tangenziale di Bari», nel tratto compreso tra Japigia e Torre a Mare, per un costo stimato in circa 80 milioni di euro che consentirà di realizzare un tracciato alternativo.

È già stato pubblicato il bando per l'affidamento dei servizi di ingegneria finalizzati allo Studio di impatto ambientale del progetto preliminare e di quello definitivo della variante in questione nel tratto compreso tra il chilometro 806+400 e il chilometro 814+000 della strada statale 16 «Adriatica».

In data 1° ottobre 2008, a seguito del rapporto della Motorizzazione civile di Bari citato nell'atto, si è svolto un incontro presieduto dal Prefetto di Bari, cui hanno partecipato l'Assessore ai lavori pubblici e l'Assessore ai trasporti della Regione Puglia, il Capo Compartimento ANAS della Puglia, il Dirigente del Compartimento della Polizia stradale della Puglia, il Direttore dell'ufficio Motorizzazione civile di Bari e il dirigente della Direzione generale territoriale Sud e Sicilia del Ministero che hanno preso atto e condiviso le iniziative di ANAS SpA.

In tale sede il rappresentante del Ministero ha precisato che il rapporto redatto dall'ufficio periferico della Motorizzazione deve essere inteso come atto propositivo per gli studi traffico in corso da parte dell'ANAS.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

DELLA SETA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

l'aeroporto di Malpensa è stato insediato ed ampliato in un'area ad alta densità demografica ed urbana e manifesta un'evidente criticità ecologica;

nel dicembre del 1997 si è costituito il Coordinamento dei sindaci di 24 Comuni piemontesi dell'ovest Ticino al quale aderiscono anche la Provincia di Novara, il Parco del Ticino e il Parco Lagoni di Mercurago. Il coordinamento si pone l'obiettivo di tutelare i cittadini dalle ricadute ambientali derivanti dalla presenza dell'aeroporto di Malpensa;

nell'agosto 1998 con gli stessi obiettivi si è costituito un comitato spontaneo di cittadini denominato Comitato Ovest Ticino;

il decreto del Ministro dei trasporti n. 903 del 13 febbraio 1987, relativo a «Malpensa 2000», ha fissato in 12 milioni di passeggeri il volume massimo di traffico per l'ampliata infrastruttura aeroportuale. Nell'ottobre 1998 «Malpensa 2000» entra in funzione, malgrado l'assenza di Valutazione d'impatto ambientale (VIA);

con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali del novembre 1999 è stato bocciato lo Studio di Impatto Ambientale predisposto dalla Società esercizi aeroportuali (SEA) per il superamento del volume di 12 milioni di passeggeri;

nel dicembre 1999, un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ha autorizzato di fatto l'aumento del traffico da 12 a 21,3 milioni di passeggeri l'anno, ma non ulteriori opere, subordinando tale aumento a: 1) effettuazione di un'indagine epidemiologica; 2) despecializzazione delle piste; 3) limitazione dei voli notturni; 4) attivazione di un Osservatorio ambientale permanente; 5) verifica dell'efficacia delle misure previste prima di ogni ulteriore opera;

nell'ottobre 2003 l'Unione europea ha messo in mora il Governo italiano per la mancata Valutazione d'impatto ambientale sull'ampliamento dell'aerostazione tuttora in corso d'opera. A quanto consta all'interrogante, nel gennaio 2004 il Ministero dell'ambiente ha inviato una nota all'Unione europea in cui si afferma che le opere sono da sottoporre a *screening*, un mese dopo, febbraio 2004, sempre lo stesso dicastero ha inviato all'Unione europea un'ulteriore nota nella quale si chiede di considerare nulla la precedente lettera;

premessi altresì, a quanto risulta all'interrogante, che:

con parere 576 del marzo 2004, la Commissione VIA ha riconosciuto che le opere sono significativamente difformi dal Piano regolatore generale iniziale, ma, se considerate a sé stanti e nel presupposto che la SEA non dichiari aumenti di traffico, le opere sono accettabili. Nell'aprile 2004 il Ministro dell'ambiente ha comunicato il parere favorevole della Commissione VIA al Presidente della Regione Lombardia e al Presidente della SEA, ribadendo il vincolo di tale parere al fatto che non venga superato un volume massimo di traffico di 21,3 milioni di passeggeri all'anno e alla costituzione di un Osservatorio ambientale permanente;

nel marzo 2005 la Provincia di Novara ha istituito un proprio Osservatorio ambientale permanente su «Malpensa 2000». La SEA, nel luglio 2005, ha pubblicato un rapporto in cui si chiede alla Regione Lombardia l'aggiornamento del Piano d'area Malpensa proponendo come obiettivo un traffico di 40/45 milioni di passeggeri all'anno e la costruzione della terza pista. A seguito di tale richiesta tutti i 17 Comuni interessati dal piano d'area Malpensa hanno sottoscritto un documento in cui si evidenzia che l'aeroporto di Malpensa deve rispettare le norme vigenti e che «fintanto che questo non sarà puntualmente attuato da tutti gli organismi preposti non dovrà essere preso in considerazione alcun progetto di potenziamento o ampliamento»;

nell'ottobre 2005, l'ente Parco del Ticino ha presentato una Valutazione ambientale strategica (VAS) volontaria, dalla quale si evince che le circa 50 opere previste dal Piano d'area si stanno sviluppando al di fuori di un quadro programmatico d'insieme, sono prive di coerenza reciproca, non garantiscono alcuna adeguata valutazione degli effetti indotti sui terreni interessati;

nella primavera 2006 la Regione Piemonte si rivolge formalmente alla Regione Lombardia e ai Ministeri delle infrastrutture e dell'ambiente per chiedere una VAS preliminare sulle opere previste dal Piano d'area Malpensa anche a fronte del fatto che il parco del Ticino, comune ad entrambe le regioni, è un Sito d'importanza comunitaria ed è patrimonio dell'Unesco. Tale richiesta, a quanto risulta, non ha avuto seguito;

la SEA, nel bilancio consuntivo del 2006, ha dichiarato che il traffico relativo al 2006 è stato pari a 21.767.267 passeggeri, con uno sfioramento di circa 247.456 passeggeri rispetto al tetto massimo fissato nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1999,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano urgente ed indifferibile, anche in considerazione della volontà più volte ribadita dal nuovo Governo di potenziare ulteriormente il ruolo di Malpensa come *hub* in vista dell'Expo 2015, procedere alla VIA per il superamento dei volumi massimi di traffico precedentemente stabiliti e per le opere non ancora realizzate (come il terzo satellite), e alla VAS sul complesso delle 81 opere previste nel progetto di revisione del Piano d'area Malpensa;

se non ritengano, per le suddette motivazioni, di tenere in considerazione i risultati della VAS volontaria realizzata dall'ente Parco del Ticino.

(4-00004)

(9 maggio 2008)

DELLA SETA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

la Sea ha presentato, nelle settimane scorse, i suoi piani strategici per lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa nel periodo 2009-2016: una crescita fino a 50 milioni di passeggeri, contro i previsti 24 milioni dell'anno 2007;

investimenti per 1,4 miliardi di euro, sfruttando lo slancio dell'Expò 2015 di Milano, per realizzare il terzo satellite, la terza pista e il terzo *terminal*;

tale strategia di sviluppo sembra non considerare che l'aeroporto di Malpensa è collocato in una zona molto antropizzata e a stretto contatto con il Parco del Ticino;

in particolare per i 90.000 abitanti dei 24 comuni della provincia di Novara situati a breve distanza dall'infrastruttura aeroportuale, la prossimità di Malpensa significa essenzialmente rumore, inquinamento, aumento del traffico stradale, disturbo recato dai voli notturni;

l'eventuale ricorso, auspicato nel documento della Sea, a «procedure straordinarie» per accelerare gli interventi programmati comporterebbe l'ennesima elusione delle valutazioni ambientali – Valutazione d'impatto ambientale e Valutazione d'impatto strategica – previste per legge, allungando ulteriormente la lista delle irregolarità con cui questo aeroporto è cresciuto, in dimensione e traffico, nel corso degli anni, spesso in evidente contrasto con le stesse normative europee;

già in una precedente interrogazione (4-00004 pubblicata il 13 maggio 2008), l'interrogante aveva denunciato questo rischio e chiesto, senza ottenere finora ancora nessuna risposta, ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare se non ritenessero urgente ed indifferibile, anche in considerazione della volontà più volte ribadita dal nuovo Governo di potenziare ulteriormente il ruolo di Malpensa come *hub* in vista dell'Expò 2015, di attivare le procedure di Valutazione d'impatto ambientale in relazione all'avvenuto superamento dei volumi massimi di traffico precedentemente stabiliti e per le opere non ancora realizzate, come il terzo satellite, e alla Valutazione d'impatto strategica sul complesso delle 81 opere previste nel progetto di revisione del Piano d'area Malpensa,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano urgente ed indifferibile, anche in considerazione della ormai acclarata volontà di potenziare ulteriormente il ruolo di Malpensa in vista dell'Expò 2015, procedere alla Valutazione ambientale strategica dei piani strategici per lo sviluppo di Malpensa 2009-2016, in modo da scongiurare non solo l'eventuale utilizzazione dell'Expò 2015 come grimaldello per giustificare ampliamenti e potenziamenti realizzati con procedure accelerate, ma anche la possibilità sempre più probabile che l'Unione europea apra un'ennesima procedura d'infrazione nei confronti del nostro Paese.

(4-00541)

(18 settembre 2008)

RISPOSTA. (*) – La società SEA, responsabile della gestione dell'aeroporto di Milano-Malpensa, ha promosso degli studi di carattere socio-economico sullo sviluppo della domanda di traffico dell'aeroporto in oggetto. Inoltre, sono state svolte analisi tecniche che hanno consentito di configurare, seppure in via sommaria e generale, alcuni scenari di impatto am-

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

bientale che eventuali azioni di sviluppo dell'aeroporto potrebbero produrre.

Pertanto, al momento, non ci sono ancora delle soluzioni assunte in via definitiva e/o formalizzate analiticamente in atti tecnici ma solo delle analisi di fattibilità sulle quali intraprendere delle valutazioni comparative circa i diversi aspetti tecnico-operativi di sostenibilità ambientale e di fattibilità urbanistica.

L'ENAC fa sapere che, prima di pervenire a soluzioni definitive, ha ritenuto opportuno interessare il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare richiedendo, in data 24 luglio 2007, l'attivazione, ai sensi dell'art. 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988, della procedura di inizio studi con la nomina degli osservatori per le preliminari valutazioni di base per l'elaborazione dello studio di impatto ambientale.

Le attività sopra richiamate si concluderanno prevedibilmente entro l'anno e, successivamente, potrà essere completata la stesura del piano dell'aeroporto al quale associare lo studio di impatto ambientale per attivare la formale procedura di VIA.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(31 dicembre 2008)

DELLA SETA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

dal 13 dicembre 2008, se debutterà il nuovo orario ferroviario, prendendo un treno da Chiusi per andare a Roma, o viceversa, occorreranno ben due ore e mezzo di viaggio contro l'ora e un quarto di adesso. Il motivo risiede nella decisione di Ferrovie dello Stato di deviare tutti i treni non Eurostar sulla cosiddetta «linea lenta»;

con il nuovo orario ferroviario, si impiegheranno, come si evince dalla lettura di un articolo pubblicato da «La Nazione» il 14 ottobre 2008, circa tre ore e mezzo per recarsi da Milano a Roma con i treni Eurostar, e invece, occorreranno oltre due ore e mezzo per arrivare nella capitale partendo da Chiusi, visto che tutti i treni ad esclusione degli Eurostar saranno «deviati» sulla cosiddetta «linea lenta», che attraversa l'«imbutto» ferroviario Orte-Roma;

questa scelta è destinata ad incidere pesantemente, in particolare, sulle migliaia di pendolari che ogni giorno si recano a Roma partendo dalla cittadina etrusca e provenienti da tutta la Valdichiana;

questa assurda decisione, inoltre, farà sì che per raggiungere Roma molti saranno costretti ad usare le auto e quindi renderà ancora più problematico l'ingresso nella città di Roma dalle consolari, con gravi disagi anche per l'impatto ambientale della Capitale,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano convocare urgentemente l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato per chiedere

inequivocabili chiarimenti sulla grave decisione che sconvolgerebbe pesantemente la vita dei pendolari umbri e toscani, in particolare quelli provenienti da Chiusi, in modo da adottare misure alternative a quella intrapresa da Ferrovie dello Stato che andrebbe solo ad incidere pesantemente su una tratta cruciale e ad alta frequentazione per tutti quei pendolari che per ragioni di lavoro, di studio o di turismo devono spostarsi verso la Capitale in tempi ragionevoli e poi rientrare.

(4-00676)

(16 ottobre 2008)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione è stata interessata la società Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

Il completamento della linea Alta velocità, diretissima Roma-Firenze, assumerà la funzione strategica di collegamento delle nuove linee Milano-Firenze e Roma-Napoli e questo porterà a riconsiderare le specifiche tecniche di uso; tuttavia, ciò non comporterà l'esclusione dell'Umbria e delle Marche dai collegamenti ferroviari con Roma.

Le tratte di estremità Firenze-Valdarno e Orte-Roma garantiranno i collegamenti veloci dei comuni del Valdarno con Firenze e i collegamenti veloci dell'Umbria e delle Marche con Roma. Le tratte intermedie saranno utilizzate dai treni che non effettuano le fermate lungo linea, allo scopo di ottimizzare la capacità della diretissima e della linea lenta, separando i flussi di traffico con caratteristiche differenti.

Dal mese di dicembre 2008 i treni Intercity che effettueranno tra Firenze e Roma le fermate di Arezzo, Terontola, Chiusi, Orvieto, Orte, saranno instradati:

- sulla diretissima tra Firenze e Arezzo;
- sulla linea lenta tra Arezzo e Orte;
- sulla diretissima tra Orte e Roma.

La maggiore percorrenza rispetto allo scenario attuale sarà di 19 minuti.

Si fa presente che la linea Orte-Falconara, interamente elettrificata e prevalentemente a semplice binario, è interessata da un programma di opere che saranno realizzate per fasi funzionali, finalizzate al raddoppio dei binari dell'intera linea. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 chilometri), Campello-Foligno (15,4 chilometri) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26), per un totale di 70,4 chilometri, pari a circa il 35 per cento dell'intera linea.

Il programma per il completamento del raddoppio, previsto nel Contratto di programma 2007-2011 e relativo aggiornamento gennaio 2008, sottoscritto dal Ministero e dalla società Rete ferroviaria italiana per regolare gli investimenti sull'infrastruttura stessa è articolato in più progetti e comprende, per le opere ricadenti nel territorio umbro, le tratte Terni-Spoleto e Spoleto-Campello, la tratta Foligno-Fabriano che interessa il territorio umbro e marchigiano e le tratte Fabriano-Posto di movimento 225, Po-

sto di movimento 225-Castelplanio e Castelplanio-Montecarotto, in territorio marchigiano. L'impegno economico complessivo per il raddoppio della linea ammonta complessivamente a circa 3.350 milioni di euro, di cui 329 disponibili.

Di seguito si forniscono elementi relativi alle predette tratte.

Terni-Spoleto: nell'ambito delle procedure autorizzative previste per i progetti di cui alla legge n. 443 del 2001, a maggio 2005 il Cipe ha approvato il progetto preliminare del raddoppio della tratta.

È stata sviluppata la progettazione definitiva dell'intervento e sono in corso le attività propedeutiche all'inoltro della progettazione stessa al Ministero per il successivo *iter* autorizzativo. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella B «Opere prioritarie da avviare», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al prosieguo delle attività.

Spoleto-Campello: sono in corso le attività realizzative delle opere civili (realizzazione della nuova sede in affiancamento e in variante) e sono state avviate le attività negoziali per l'affidamento delle opere tecnologiche. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2010.

Foligno-Fabriano: nell'ambito delle procedure autorizzative previste per i progetti di cui alla legge n. 443 del 2001, a marzo 2006 il Cipe ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare del raddoppio della tratta.

Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguimento delle attività.

Fabriano-Posto di movimento 228: sono in corso le attività realizzative per il raddoppio della tratta con l'attuazione di opere civili, compresa la sistemazione a piano regolatore della stazione di Fabriano.

Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere in corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2009.

Posto di movimento 228-Castelplanio: la società RFI ha trasmesso il progetto preliminare del raddoppio della tratta al Ministero, nell'ambito della procedura autorizzativa prevista dalla legge n. 443 del 2001. A causa del parere negativo espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali per la zona di Genga, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale che è stata giudicata positivamente dalla locale Soprintendenza e successivamente dallo stesso Ministero. L'*iter* approvativo della progettazione preliminare è ancora in corso.

Il Contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, include il progetto nella tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguo delle attività.

Castelplanio-Montecarotto: sono in corso le attività di revisione della progettazione esecutiva del raddoppio della tratta per recepire le prescrizioni inserite nel decreto di compatibilità ambientale di recente emanato dai competenti Ministeri. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere corso».

Una volta completate le citate attività di revisione si procederà con l'affidamento delle opere necessarie al raddoppio della tratta che si prevede di attivare all'esercizio ferroviario nell'anno 2012.

Per completezza d'informazione Ferrovie dello Stato fa presente che sono in corso i lavori di raddoppio della galleria Cattolica per adeguare gli *standard* della linea al trasporto merci intermodale ed internazionale (adozione sagoma Gabarit C).

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di linea a semplice binario, con tracciato parte in variante e parte in affiancamento a quello esistente, per circa 2.210 metri, di cui circa 1.133 in galleria. Questo nuovo tratto consentirà di disporre, nell'assetto definitivo, di due gallerie a semplice binario ambedue a Gabarit C, invece dell'attuale unica galleria a doppio binario.

Il Contratto di programma 2007-2011 include l'intervento nella Tabella A nell'ambito del progetto «Adeguamento sagoma Gabarit C gallerie Direttrice Adriatica (interventi alle gallerie Castellano e Cattolica)».

L'attivazione è programmata per il 2011.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

DIGILIO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che: in Basilicata, secondo i dati ufficiali in possesso dell'Ufficio nazionale minerario per gli Idrocarburi e la Geotermia della direzione Nazionale per l'energia e le risorse minerarie (Unmig), alle dipendenze del Ministero dello sviluppo economico, nel 2007, sono state estratte 4.366.186 tonnellate di greggio, che rappresentano oltre l'80 per cento del greggio estratto in Italia e, sempre in Basilicata, nel 2007 sono state estratte 1.211.672 (in migliaia di metri cubi *standard*) di gas;

l'attività di ricerca ed estrazione di idrocarburi e gas in Basilicata è in continua evoluzione e il 28 maggio prossimo l'Eni avvierà il progetto Cerro Falcone 3, in territorio di Calvello (Potenza), mentre la Total sta ultimando le procedure per l'avvio del Progetto Tempa Rossa e dal 1° gennaio 2008 è stato già superato il tetto dei 10.500.000 barili estratti;

da anni l'interrogante, in qualità di consigliere della Regione Basilicata, attraverso interrogazioni ed attività istituzionali, ha sollevato il problema del controllo rigoroso sull'effettiva estrazione-produzione di petrolio e gas da cui, in attuazione di Accordi di programma del 1998 e successivi tra regione Basilicata, compagnie petrolifere e Ministero dello sviluppo economico, si ricavano le *royalty* spettanti in quota 85 per cento alla

Regione e 15 per cento ad una trentina di Comuni dei comprensori petroliferi;

lo stesso Presidente della Regione Basilicata di recente ha investito del problema i responsabili dell'Unmig per una verifica dei controlli, in quanto gli uffici della Regione ricevono i dati aggiornati solo attraverso le compagnie petrolifere e quindi la Regione non dispone di alcuna struttura autonoma di controllo;

vi è un incremento quasi quotidiano della quotazione del barile di petrolio sui mercati internazionali e pertanto vi è la necessità di aggiornare quotidianamente i calcoli della produzione e della quotazione per determinare l'esatto ammontare delle *royalty* spettanti alla regione Basilicata e ai Comuni lucani;

si rende necessario un aggiornamento del Protocollo di intesa che risale al 1998 e dalla successiva Intesa istituzionale di programma del 2000 per meglio tutelare gli interessi strategici del Paese e della comunità regionale;

già nella XV Legislatura è stato presentato un disegno di legge (AS 1406 dei senatori Viceconte e Taddei) per la riduzione delle accise sui carburanti a favore delle popolazioni della Basilicata con l'effetto diretto del risparmio sui costi dei carburanti,

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo intenda assumere affinché l'Unmig adegui la propria attività di verifica e controllo, anche attraverso la cooperazione della Guardia di finanza e dagli uffici per il Commercio con l'estero, specie in riferimento all'esportazione del greggio lucano in Turchia, attraverso l'oleodotto Viggiano-Taranto e successivamente con navi-cisterna;

se non ritenga opportuno, data la complessità della materia, insediare una specifica *task force* con esperti, da affiancare al lavoro dell'Unmig;

quali iniziative intenda assumere per ottenere in tempi rapidi la riduzione dell'accisa sui carburanti in Basilicata;

quali azioni intenda svolgere per la rapida convocazione di un incontro di aggiornamento delle intese istituzionali sul petrolio in Basilicata.

(4-00072)

(28 maggio 2008)

RISPOSTA. – Nel giugno 1998, è stato sottoscritto un apposito accordo tra la Regione Basilicata ed il gruppo ENI finalizzato, oltre che a consentire lo sviluppo delle attività petrolifere, anche al rilancio dello sviluppo economico e sociale della Basilicata, traendo spunto e risorse finanziarie anche dalla programmata coltivazione delle risorse petrolifere rinvenute nella Val d'Agri. In tale accordo, infatti, sono previste opere di compensazione territoriale, monitoraggio ambientale, formazione professionale, sviluppo *in loco* dell'indotto.

Un parallelo protocollo d'intesa è stato poi sottoscritto, nell'ottobre 1998, tra Governo e Regione Basilicata in materia di interventi su infrastrutture territoriali e pianificazione dello sviluppo occupazionale e industriale dell'area.

In base a quanto previsto dalla legge n. 140 del 1999 (recante norme in materia di attività produttive) e dal decreto legislativo n. 625 del 1996, le società petrolifere interessate versano l'importo delle *royalty* dovute, in relazione alle produzioni di idrocarburi, nella misura dell'85 per cento alla Regione e del 15 per cento ai Comuni territorialmente interessati dalle coltivazioni. La Basilicata rientra, infatti, tra quelle regioni per le quali la citata legge n. 140 del 1999 ha previsto che la quota parte del 30 per cento delle *royalty* già destinata allo Stato venga invece corrisposta alla Regione che già beneficiava del 55 per cento delle *royalty* in questione, in virtù del decreto legislativo n. 625 del 1996. Tali risorse economiche affluiscono, pertanto, interamente (100 per cento) alla Regione ed ai Comuni e possono essere utilizzate per scopi decisi autonomamente dagli stessi enti.

A partire dalle produzioni del 1999 lo Stato non ha, quindi, più alcun introito per le *royalty* derivanti dalla coltivazione dei giacimenti di idrocarburi ricadenti nel territorio della Basilicata.

In merito all'attività di verifica e controllo dell'UNMIG, si precisa che tale attività è svolta attraverso gli ufficiali di Polizia giudiziaria in servizio presso la sede UNMIG di Napoli e risponde al dettato di legge in materia.

In particolare, per la produzione del centro olio di Viggiano, che, attualmente, costituisce il luogo di raccolta della maggior parte degli idrocarburi prodotti in Lucania, si illustra la procedura per la determinazione delle produzioni giornaliere di idrocarburi all'interno della scheda tecnica a disposizione dell'interrogante.

Si precisa, inoltre, che le verifiche e i controlli descritti nella scheda tecnica sono oggetto di esame da parte di un'apposita commissione interministeriale composta da rappresentanti del Ministero, dell'Avvocatura dello Stato, del Ministero dell'economia e delle finanze ed esperti in discipline economiche e che i dati di produzione rilevati, regolarmente e tempestivamente trasmessi alle Regioni richiedenti, sono pubblicati in forma aggregata, ma distinti per Regioni, sul Bollettino ufficiale degli idrocarburi e sul sito dell' UNMIG.

Riguardo alle verifiche e ai controlli di produzione effettuate dai funzionari UNMIG, si fa osservare che gli stessi si svolgono su tutto il territorio nazionale ad eccezione delle regioni a statuto speciale e che, a partire dal 1957, anno di istituzione dell'ufficio, essi non sono stati oggetto di rilievi da parte di alcuno degli organi di controllo (Ispettorato generale di finanza del Ministero dell'economia, Corte dei conti, Guardia di finanza) i quali hanno anche sottoposto gli uffici, più volte, a specifiche ispezioni.

Occorre anche far presente che le complesse operazioni di verifica e di controllo sono eseguite dall' UNMIG per tutte le produzioni nazionali, con oneri a carico del bilancio statale (per le produzioni delle regioni

autonome provvedono le regioni stesse). Pertanto, i controlli in Basilicata risultano a carico dell'intera collettività, mentre i proventi delle *royalty* sono interamente devoluti alla comunità locale.

Quanto all'opportunità di istituire una *task force* di esperti da affiancare al lavoro dell' UNMIG, si è dell'avviso che una tale iniziativa, ferme restando le garanzie offerte dalle operazioni effettuate dall'ufficio, potrebbe essere valutata in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Per quanto riguarda, invece, la richiesta di una riduzione delle accise sui carburanti a favore della popolazione della Basilicata, si precisa quanto segue.

La disciplina delle accise, nel prevedere il sorgere dell'obbligazione tributaria al momento della fabbricazione (o dell'importazione) dei prodotti sottoposti ad accisa, ne procrastina l'esigibilità al momento dell'immissione al consumo dei medesimi e consente, ai sensi della tabella A allegata al decreto legislativo n. 504 del 1995, l'applicazione di un'aliquota ridotta o di un'esenzione solo nel caso in cui i prodotti tassati vengono impiegati in alcune specifiche attività.

Ciò precisato, si fa presente che il Governo si sta attivando per stabilire, a favore dei residenti nelle regioni interessate dall'estrazione di idrocarburi liquidi e gassosi, una riduzione del prezzo il distributori delle benzine.

Per completezza, si segnala che alle Regioni a statuto ordinario, compresa quindi la Regione Basilicata, la legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per il 2008), all'articolo 1, comma 295, riconosce una compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione, determinata anche in relazione alle erogazioni di tale prodotto effettuate nel territorio delle regioni medesime, la cui entità, per il periodo 2008-2010, è determinata nella misura indicata nella tabella 1 allegata alla predetta legge.

Oltre a ciò, ai sensi del comma 298 del medesimo articolo 1 della legge finanziaria per il 2008, è attribuita alle Regioni a statuto ordinario anche una quota prefissata, a partire dal 2008, dell'accisa relativa al gasolio impiegato come carburante per autotrazione, per ogni litro di gasolio erogato nei rispettivi territori regionali.

In relazione alla richiesta di istituire un tavolo per la concertazione di nuovi accordi in materia di produzione di idrocarburi, si segnala, infine, che, nel corso dell'anno 2007, è stato avviato un tavolo tecnico di concerto tra il Ministero, le Regioni (attraverso la rappresentanza regionale sull'energia, attualmente svolta dalle Marche) ed i rappresentanti delle associazioni di categoria. A seguito delle numerose riunioni e il lavoro svolto da appositi gruppi, il tavolo ha prodotto un documento programma-

tico che potrà essere utilizzato quanto prima per pervenire ad una nuova intesa istituzionale sulla materia.

Il Ministro dello sviluppo economico

SCAJOLA

(24 dicembre 2008)

DIVINA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

con la ristrutturazione e riorganizzazione aziendale di Poste italiane S.p.A. sono previsti tagli al personale, con pesanti ripercussioni sulla possibilità di sopravvivenza dei piccoli uffici postali di periferia e di montagna, che il più delle volte si compongono al massimo di due persone;

di conseguenza, è forte il rischio di chiusura di numerosi uffici postali che per le piccole comunità sono spesso uno dei pochi servizi pubblici essenziali per l'economia e la vita di questi ultimi;

specialmente nel periodo estivo, per molti comuni di montagna che basano la propria principale fonte economica sul turismo, l'apertura degli uffici postali in queste località è essenziale,

si chiede di sapere se il Governo, in virtù dei poteri che la normativa vigente riconosce ai Ministri in indirizzo sulle Poste S.p.A., non intenda intervenire affinché sia assicurata una soluzione diversa rispetto ai pavimentati tagli indiscriminati di personale, che non sempre sono idonei a garantire un effettivo risanamento aziendale, affinché sia assicurata la sopravvivenza di tutti quei piccoli uffici postali, indispensabili per lo sviluppo e la sopravvivenza delle piccole comunità di montagna, in un ottica di valorizzazione di queste ultime.

(4-00388)

(22 luglio 2008)

RISPOSTA. – In relazione all'atto in esame si forniscono i seguenti elementi di risposta, anche sulla base di informazioni acquisite presso la società Poste italiane S.p.A.

In via preliminare occorre evidenziare che il progetto di intervento organizzativo volto alla razionalizzazione della rete delle filiali di Poste italiane non riguarda la ristrutturazione della rete territoriale degli uffici postali ma ha lo scopo, individuando l'allocatione ottimale delle filiali in una logica di presidio del territorio a carattere provinciale, di rafforzare le funzioni di governo degli uffici di supporto al *business*, analogamente, peraltro, a quanto già adottato da altre aziende a carattere nazionale.

Per quanto riguarda, in particolare, le perplessità espresse in merito alla sopravvivenza dei piccoli uffici postali di periferia e di montagna, la società concessionaria precisa che, in coerenza con i propri programmi orientati alla fornitura di prodotti e servizi efficienti e di qualità, allo stato,

non è previsto alcun piano specifico che implichi tagli indiscriminati del personale e/o conseguentemente la chiusura definitiva dei piccoli uffici postali ubicati in zone periferiche e in comunità di montagna.

Per quanto concerne l'orario di apertura al pubblico degli uffici postali durante il periodo estivo, si segnala che con decreto ministeriale del giugno 2007 si è provveduto a fissare alcuni *standard* minimi di servizio che gli uffici postali devono osservare durante la stagione estiva, coerentemente con quanto stabilito dal vigente Contratto di programma.

Il citato decreto definisce, infatti, le linee generali di intervento relative alla chiusura ed alla rimodulazione degli orari di apertura al pubblico degli uffici postali che consentono di assicurare un livello di offerta del servizio in linea con le esigenze della popolazione su tutto il territorio nazionale ed, in particolare, dei comuni a forte vocazione turistica.

Tale decreto introduce, inoltre, l'obbligo per la concessionaria Poste italiane SpA a presentare al Ministero, entro il 30 aprile di ciascun anno, un piano annuale di rimodulazione delle aperture estive giornaliere ed orarie per il periodo 15 giugno-15 settembre. Al Ministero spetta, quindi, il compito di monitorare l'attuazione di tale piano, anche mediante verifiche periodiche, disponendo, in caso di mancato rispetto degli *standard*, l'applicazione delle sanzioni previste per la violazione degli obblighi connessi all'espletamento del servizio universale, di cui all'art. 21 del decreto legislativo n. 261 del 1999.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

ROMANI

(18 dicembre 2008)

FASANO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

la *Gazzetta Ufficiale* n. 34 del 9 febbraio 2008 pubblicava l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri *pro tempore* Romano Prodi, avente ad oggetto la nomina del professor Massimo Menegozzo a Commissario delegato di Governo per le bonifiche e tutela delle acque nella regione Campania;

la suddetta ordinanza conferiva al professor Menegozzo poteri molto ampi, tra cui la deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato, sottraendolo di fatto a qualsiasi controllo sulle spese effettuate nell'esercizio delle funzioni di Commissario, con il solo obbligo di presentare una relazione a fine mandato, alla Presidenza del Consiglio, corredata di un semplice rendiconto;

a seguito della formazione del nuovo Governo, è intervenuta la nomina del dottor Guido Bertolaso a Sottosegretario di Stato per la Presidenza del Consiglio dei ministri con delega all'emergenza rifiuti in Campania;

con tale nomina il Governo ha concentrato tutte le funzioni e le responsabilità attinenti la problematica richiamata, compresa quella delle bonifiche, nella persona del capo del Dipartimento della Protezione civile,

si chiede di sapere se, alla luce della nuova situazione creatasi, non si ritenga opportuno affidare detti poteri al Sottosegretario delegato per la Presidenza del Consiglio, dottor Bertolaso.

(4-00191)

(18 giugno 2008)

RISPOSTA. – Lo stato di emergenza in atto nel territorio della regione Campania in materia di bonifiche dei suoli, delle falde e dei sedimenti inquinati, nonché di tutela delle acque superficiali, ha avuto termine il 31 gennaio 2008.

Successivamente, è stata emanata dal Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 24 febbraio 1992, n. 225, l'ordinanza, non derogatoria dell'ordinamento giuridico vigente, n. 3654 del 1° febbraio 2008, con la quale il professore Massimo Menegozzo è stato nominato Commissario delegato per il permanere di una diffusa situazione di criticità ambientale, relativa al settore delle bonifiche nel territorio della regione Campania.

In particolare, con il predetto provvedimento si è voluto favorire la definitiva chiusura della gestione commissariale ed il passaggio all'amministrazione ordinaria, escludendo l'esercizio del potere derogatorio rispetto alla normativa ordinaria relativa alle norme di contabilità generale dello Stato.

Infatti, ai sensi della citata ordinanza n. 3654 è stato affidato al Commissario delegato il solo compito della prosecuzione, in regime ordinario ed in termini di urgenza, entro il 31 dicembre 2008, di tutte le iniziative già programmate per il definitivo superamento del contesto critico in atto, con il successivo trasferimento dei beni, delle attrezzature e, eventualmente, delle unità di personale impiegate per le predette attività alle amministrazioni ed agli enti ordinariamente competenti.

Per quanto riguarda l'onere del Commissario delegato di trasmettere, a fine mandato, ai sensi dell'art. 4 dell'ordinanza n. 3654, una relazione conclusiva sull'attività svolta, corredata del rendiconto delle spese sostenute, si fa presente che la stessa struttura commissariale ha provveduto ad inviare al Dipartimento della protezione civile due *progress report* nei quali viene illustrata l'attività del Commissario relativa, rispettivamente, al trimestre febbraio-aprile ed al quadrimestre maggio-agosto del corrente anno.

Inoltre il decreto-legge 23 maggio 2008, n. 90, ha attribuito al Dipartimento della protezione civile il coordinamento della gestione dei rifiuti in Campania per tutta la durata del periodo emergenziale, il cui termine è stato fissato al 31 dicembre 2009.

È stato, altresì, preposto, alla soluzione dell'emergenza rifiuti, un Sottosegretario di Stato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, individuato nella persona del Capo del Dipartimento stesso.

Pertanto, pur nella considerazione che l'azione espletata dalla struttura commissariale del Sottosegretario di Stato, orientata a ripristinare tempestivamente la vivibilità delle aree invase dai rifiuti, ha contribuito sensibilmente alla riduzione delle zone potenzialmente oggetto di nuovi interventi di bonifica ambientale, si evidenzia che l'art. 2 del suddetto decreto-legge n. 90 ha definito le attribuzioni del Sottosegretario, non comprendendo, tra queste, l'attività di bonifica del territorio che, invece, risulta di competenza del Commissario delegato per le bonifiche e la tutela delle acque nella regione Campania.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento

VITO

(18 dicembre 2008)

FRANCO Paolo. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

la città di Schio (Vicenza), che conta circa 37.0000 abitanti, versa in una situazione ormai drammatica, per quanto attiene alla sicurezza;

da dati facilmente riscontrabili, si nota come, negli ultimi anni, i reati denunciati a Schio sono in costante ascesa: nel 2007 si sono contate 1.200 denunce globali, di cui oltre 720 solo per furto;

come è noto, quasi il 30 per cento dei furti non viene neppure segnalato alle autorità di pubblica sicurezza, in quanto i cittadini non nutrono oramai più tanta fiducia nell'efficacia della giustizia, dato che, in più occasioni, si è assistito a scarcerazioni facili e alla mancanza totale della certezza della pena;

non passa giorno che non arrivino segnalazioni di reati commessi, per lo più furti;

questa scarsa fiducia si comprende, quando si viene a sapere che l'organico della locale stazione dei carabinieri ha grosse difficoltà ad organizzare i servizi, inoltre è imminente il ritiro dell'unico veicolo di servizio che sarà dato in dotazione ad altre stazioni a minor impatto criminale;

a Schio è in forte aumento lo spaccio di sostanze stupefacenti e si sa bene che per affrontare questa piaga sociale è necessario un notevole lavoro di indagine e di prevenzione, ma per contrastare tutte queste attività criminali, per dare una risposta certa e tempestiva ai cittadini in materia di sicurezza, occorrono uomini e mezzi, quelli che oggi a Schio mancano e mancheranno ancor più se non si interviene energicamente;

le Forze dell'ordine che ogni giorno si spendono sul territorio vanno lodate e ringraziate, ma, oltre a questo, è necessario dare loro un aiuto concreto, di immediata percezione;

l'ultimo milite arrivato in città con incarico di ruolo risale al 1999, da allora è arrivato solo personale provvisorio, che poco è riuscito a fare in termini di prevenzione e/o persecuzione della criminalità;

l'attuale amministrazione comunale non sembra avere un approccio deciso al problema, affidandosi per lo più a mere operazioni di facciata, al fine di promuovere un'immagine di efficienza delle Forze dell'ordine,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo, al fine di garantire l'arrivo alla locale stazione di Schio di un numero adeguato di carabinieri, dando loro la possibilità di essere operativi sul territorio in tempi brevi e dotandoli di mezzi idonei al pronto intervento.

(4-00263)

(3 luglio 2008)

RISPOSTA. – In via preliminare, si richiama l'attenzione sulla secolare tradizione di fedeltà, competenza ed efficienza, per la quale l'Arma dei Carabinieri si è sempre distinta nell'adempimento dei propri compiti istituzionali, ponendo la massima attenzione al perseguimento di un dispositivo territoriale efficiente ed adeguato a garantire la sicurezza dei cittadini.

È proprio nell'ambito dell'attenzione e sensibilità nei confronti della delicata questione della sicurezza, evidenziata dall'Onorevole interrogante, che è stato disposto un potenziamento dell'attuale dispositivo presente in Schio – costituito dal Nucleo operativo e radiomobile dell'omonima Compagnia e da una Stazione – prevedendo l'invio di ulteriori tre unità di Carabinieri che hanno consentito di elevare l'organico complessivo a 44 unità, aventi la disponibilità di 12 autovetture, a fronte delle 11 previste.

Il Ministro della difesa

LA RUSSA

(15 dicembre 2008)

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

le organizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori della Motorizzazione civile minacciano l'astensione dal lavoro per le cosiddette «operazioni in conto privato» (art. 19 della legge n. 870 del 1986) a causa del ritardo nel pagamento dei compensi relativi all'anno 2008;

i funzionari della Motorizzazione civile che hanno espletato dette operazioni in conto privato denunciano la situazione di grave disagio dovuto al mancato ristoro delle spese sostenute (per proprio conto e attingendo direttamente dallo stipendio) per lo svolgimento delle mansioni esterne;

ad oggi, a causa delle note carenze di organico degli uffici periferici della Motorizzazione civile, le prestazioni lavorative effettuate al di

fuori della sede rappresentano l'unico mezzo idoneo a garantire il regolare svolgimento, per esempio, degli esami per conseguire la patente di guida;

le Agenzie di scuola guida versano anticipatamente gli oneri necessari per le sedute esterne alla Tesoreria di Stato;

nonostante detto pagamento anticipato, anche le somme destinate agli esaminatori degli Uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri vengono corrisposte con ritardo,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto descritto in premessa e, in caso affermativo, se e in quale modo intenda intervenire al fine di consentire ai funzionari della Motorizzazione civile il normale svolgimento dei servizi corrisposti al pubblico a mezzo delle cosiddette operazioni in conto privato e il relativo dovuto pagamento delle indennità e dei rimborsi spettanti a coloro che espletano tali attività.

(4-00767)

(6 novembre 2008)

RISPOSTA. – Come noto le missioni in «conto privato» sono legate a particolari modalità, previste da specifiche leggi, di resa dei servizi all'utenza in materia di motorizzazione da parte dei 112 uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti situati in ciascuna provincia.

Attraverso i meccanismi previsti dalla legge, il servizio viene erogato direttamente presso le sedi predisposte dagli utenti (agenzie, autoscuole, consorzi, imprese di settore). Tale modalità consente, evidentemente, di venire incontro alle esigenze dei cittadini che chiedono di ottenere, in tempi rapidi e con un disagio contenuto in termini di spostamento sul territorio della provincia, una rilevante quantità di servizi. Per valutare l'impatto sull'utenza del conto privato si deve tener conto della quantità di servizi erogati ogni anno che per essere mantenuto, date le strutture a disposizione, può essere assicurato solo prevedendo un adeguato numero di sedute esterne e facendo spostare, quindi, il personale sul territorio della provincia.

A fronte del servizio reso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli utenti si fanno carico di tutti gli oneri che ne conseguono versando su specifici capitoli di entrata le somme necessarie che, successivamente, sono riassegnate sui capitoli di spesa collegati. Le somme riversate sui capitoli di spesa sono destinate al personale che effettua le operazioni tecniche fuori dalla sede di servizio.

Tali emolumenti configurano, pertanto, una «mera partita di giro» e non costituiscono oneri per lo Stato.

Nonostante la natura di tali emolumenti, ad oggi nessuna riassegnazione è stata prevista dal Ministero dell'economia e finanze sui capitoli di spesa relativi al «conto privato» ritenendo erroneamente che essi rientrino nel fondo entrate di questo Ministero, previsto dall'art. 2, co. 615, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria per 2008).

Questo Ministero, al fine di evitare un danno per i lavoratori e disfunzioni nell'erogazione (dei servizi, è già intervenuto fattivamente sulla situazione chiedendo, con nota n. 0020524 del 14 novembre 2008, al Ministro dell'economia e finanze la riassegnazione delle somme in argomento e disponendo una variazione compensativa, a seguito di una difficile comparazione tra spese comunque indispensabili, per coprire, almeno parzialmente, il debito maturato.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

LANNUTTI, MASCITELLI, PEDICA. – *Ai Ministri dell'interno, delle infrastrutture e trasporti e della giustizia.* – Premesso che:

il nuovo codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) prevede che le postazioni per il controllo elettronico della velocità, quali *autovelox*, *photored* e strumenti similari, debbano essere preventivamente segnalati in maniera chiara e visibile;

l'installazione, la regolazione e la manutenzione dei dispositivi *autovelox* fino allo sviluppo delle pellicole, all'acquisizione dei dati dei trasgressori e alla spedizione dei relativi verbali di accertamento delle violazioni è spesso gestito da ditte private pagate a cottimo, cioè a percentuale sugli incassi invece che a corrispettivo fisso;

il noleggio a cottimo trasforma, di fatto, l'accertamento delle violazioni in un *business* alimentando le polemiche sulla taratura degli strumenti, sulla loro collocazione, sulla loro gestione, sull'apposizione dei limiti di velocità così riversando sospetti su amministrazioni comunali e polizie municipali, accusate di essere interessate esclusivamente a fare cassa e poco o nulla alla prevenzione;

è frequente l'uso di *autovelox* da parte dei Comuni che hanno all'interno del proprio territorio tratti di strada definita extraurbana su cui appongono in modo irrazionale ed incomprensibile limiti di velocità che in brevissimi tratti impongono velocità diverse;

l'articolo 208 del codice dispone che i proventi delle violazioni accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni sono devoluti agli enti stessi, e sono destinate al finanziamento di una serie di attività tra cui il miglioramento della circolazione sulle strade, il potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale, la fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e la realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli, quali i pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili;

sono in corso numerose inchieste della magistratura sull'utilizzo delle apparecchiature *autovelox* da parte di comuni che non hanno rispettato la normativa vigente, montando gli apparecchi di rilevazione di velo-

cità in posti seminascostriti così procurando illeciti guadagni a se stessi ed alle società cui hanno appaltato il sistema di controllo,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che gli enti locali, deputati a riscuotere i proventi delle sanzioni comminate per infrazioni al codice della strada, nei tratti stradali di propria competenza siano incentivati, per pure ragioni di bilancio, ad applicare in maniera accanita e punitiva, con conseguente penalizzazione per gli automobilisti, quanto previsto dal vigente codice della strada in materia di accertamento con strumenti di rilevazione automatica delle violazioni dei limiti di velocità;

se, per quanto di loro competenza, non intendano assumere le necessarie iniziative di controllo, anche attraverso le Prefetture, per porre fine ai suddetti comportamenti dei comuni, frutto di un'interpretazione distorta di una norma del codice della strada, che prevede l'uso della strumentazione per il controllo della velocità al solo fine di prevenire gli incidenti stradali e disincentivare l'alta velocità;

se non intendano provvedere alla verifica dell'effettiva destinazione da parte degli enti dei proventi delle violazioni al codice della strada secondo gli scopi previsti dalle vigenti disposizioni;

se non intendano, inoltre, assumere le opportune iniziative per disciplinare l'acquisizione e la gestione degli *autovelox*, *photored* ed altri strumenti similari al fine di garantirne il corretto utilizzo solo a tutela della sicurezza del traffico e quindi della circolazione stradale e non per rimpinguare le esauste casse degli enti;

se non ritengano inopportuno, infine, che tutta la procedura di accertamento, contestazione e verbalizzazione, funzione esclusiva di un pubblico ufficiale a pena di falsità delle stesse, venga svolta da società private senza che nessuna legge consenta la delega di queste attività.

(4-00394)

(22 luglio 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 7 novembre 2008 si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Le strategie di contrasto adottate negli anni più recenti dal Ministero dell'interno per il controllo delle infrazioni al Codice della strada sono in linea con le esigenze di razionalizzare l'utilizzo delle risorse umane disponibili e sono quindi anche orientate a potenziare l'azione delle Forze di polizia attraverso il ricorso a moderne tecnologie di controllo a distanza più attuali ed adeguate a contrastare talune infrazioni particolarmente frequenti.

Tale obiettivo è perseguito nel rispetto delle esigenze di tutela della riservatezza personale e del diritto di difesa e tenendo presente che l'impiego di dette tecnologie, in alternativa alla contestazione immediata al

trasgressore, deve essere sempre in stretta correlazione con l'effettiva finalità di contrasto del fenomeno infortunistico.

Per quanto riguarda le modalità di impiego e di gestione dei dispositivi di controllo remoto, si fa presente che l'articolo 203 del Codice della strada ne consente l'utilizzo soltanto se essi sono nella completa disponibilità e sotto il diretto controllo degli organi di Polizia stradale.

La normativa, in linea con le più flessibili strategie di gestione dei beni da parte degli enti pubblici, non preclude la possibilità di acquisire tali apparecchi in locazione o in *leasing* ma subordina la liceità del loro utilizzo alla circostanza che gli stessi siano gestiti in ogni fase del loro funzionamento da soggetti dotati di qualifica e poteri di Polizia stradale.

Le condizioni per l'impiego di alcuni documentatori fotografici di infrazioni commesse presso intersezioni regolate da semaforo sono state stabilite in via amministrativa.

In particolare, per l'apparecchiatura «Photored F17A», ai sensi dell'art. 2 del decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 1130/2004, si prevede che il dispositivo, senza necessità di adattamenti o modifiche, può essere utilizzato anche in modalità automatica.

Per quanto riguarda il coordinamento dell'attività di accertamento degli illeciti correlati alla velocità eccessiva, la vigente normativa fissa regole ben precise per il corretto utilizzo delle apparecchiature di controllo remoto. Il loro impiego, infatti, è consentito solo quando ricorrono congiuntamente tre situazioni particolari: la preventiva segnalazione del tratto di strada interessato dal controllo, l'elevato tasso di incidentalità e l'impossibilità o la pericolosità di interventi immediati degli operatori di Polizia (contestazione sul posto).

La valutazione delle situazioni e dei tratti di strada in cui è consentito l'impiego dei dispositivi di controllo è rimessa ai Prefetti che, con appositi provvedimenti ricognitivi emessi tenendo conto delle esigenze infortunistiche, disciplinano localmente la materia. In queste condizioni l'impiego di apparecchi di controllo remoto, che ha determinato un importante abbattimento del numero dei morti, appare assolutamente indispensabile per ottenere risultati significativi in termini di sicurezza stradale.

Il Ministero dell'interno ha espresso l'avviso della necessità di una rigorosa applicazione dell'art. 208 del Codice della strada evidenziando che l'impiego dei proventi derivanti da accertate infrazioni può essere ritenuto legittimo purché non siano destinati ad aumenti retributivi del personale già in servizio, anche sotto forma di prestazioni per lavoro straordinario vigendo in materia il principio di cui all'art. 3 del decreto legislativo n. 80 del 1998.

I proventi contravvenzionali correlati ad atti di accertamento emessi da operatori delle Forze di polizia statali sono riversati all'erario.

Per quanto concerne l'imposizione, da parte degli enti proprietari di strade, di limiti di velocità localizzati diversi da quelli massimi sanciti dall'art. 142, comma 1, del Codice, non giustificati dalle effettive condizioni della strada o da esigenze di sicurezza, si rinvia a quanto esposto dalla direttiva ministeriale del Ministero delle infrastrutture del 24 ottobre

2000 «Sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione».

In particolare, il paragrafo 5.1 richiama l'attenzione sull'esigenza di valutare attentamente la necessità di imporre limitazioni localizzate, facoltà peraltro prevista dall'art. 142, comma 2, del Codice.

Detta esigenza deve scaturire da carenti caratteristiche permanenti dei tratti stradali interessati e non da particolari condizioni ambientali che si possono presentare solo occasionalmente e rispetto alle quali è obbligo dei conducenti di adeguare la velocità, ai sensi del comma 1 dell'art. 141 del Codice, salvo, se del caso, apporre segnali di pericolo e salvo il rispetto di esistenti direttive.

La presunzione di una maggiore sicurezza, che deriverebbe dall'imposizione di limiti massimi di velocità più bassi del normale, è confutata dal fatto che divieti non supportati da effettive esigenze vengono sistematicamente disattesi dando luogo, altresì, ad una diseducativa sottovalutazione di tutta la segnaletica prescrittiva e all'irrogazione di sanzioni che talvolta non hanno un reale fondamento.

Si evidenzia tuttavia che, a seguito dell'obbligo generalizzato di segnalamento delle postazioni di controllo, introdotto dall'art. 3, comma 1, lett. b), del decreto-legge n. 117 del 2007 convertito dalla legge n. 160 del 2007, il fenomeno lamentato si è notevolmente ridimensionato.

Per quanto riguarda gli episodi lamentati dagli interroganti, essi discendono direttamente dalla conclamata inadempienza di alcune amministrazioni comunali che hanno puntualmente disapplicato sia l'art. 11, comma 1, lett. a), del Codice appaltando illegittimamente a privati la gestione del servizio di polizia stradale relativo all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione, sia l'art. 208, comma 4, del Codice devolvendo la prevista quota alla fornitura di tale servizio e non, come prescritto, alla semplice fornitura dei mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale.

Peraltro, il Ministero ha già fornito, alle amministrazioni comunali che ne hanno fatto richiesta, le opportune indicazioni in merito ai contratti di noleggio delle apparecchiature di rilevamento delle infrazioni.

Al riguardo si osserva che, in assenza di adeguate sanzioni per gli enti inadempienti e in assenza di esplicite previsioni normative circa l'esercizio del potere sostitutivo pur previsto dall'art. 5, comma 2, del Codice e dall'art. 6 del connesso regolamento, eventuali comportamenti irregolari delle amministrazioni comunali devono essere segnalati al Ministero dell'interno cui compete, a norma dell'art. 11, comma 3, secondo periodo, del Codice il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati.

Eventuali irregolarità nelle procedure di affidamento devono invece essere segnalate alla competente Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture.

Qualora dall'esecuzione dei contratti sia derivato pregiudizio per il pubblico erario, devono infine essere interessate le locali Procure della Corte dei conti, alle quali sarà altresì riferita ogni altra inadempienza in materia contabile.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

MILANA. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

nel maggio 2008 il dottor Ezio Castiglione è stato nominato Assessore al bilancio e allo sviluppo economico della Giunta del Comune di Roma;

prima dell'assunzione di tale mandato il dottor Ezio Castiglione già ricopriva la funzione di direttore dell'Istituto di servizi per il mercato agricolo alimentare (ISMEA);

considerato che:

ai sensi dell'articolo 81 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, i membri delle Giunte comunali possono essere collocati a richiesta in aspettativa non retribuita per tutto il periodo di espletamento del mandato;

a tutt'oggi non risulta che il dottor Ezio Castiglione abbia presentato alcuna domanda in tal senso,

si chiede di sapere:

se risponda al vero che, a seguito della nomina ad Assessore al bilancio della Giunta comunale di Roma del dottor Castiglione, non sia stata avanzata da parte dello stesso la richiesta di collocamento in aspettativa dalla sua funzione di direttore generale dell'ISMEA;

se il Ministro in indirizzo, anche in considerazione del delicato momento per il settore agricolo, ritenga accettabile che al dottor Ezio Castiglione sia consentito il mantenimento congiunto della funzione di direttore generale di un ente pubblico economico di particolare rilevanza nazionale quale è l'ISMEA nonché dell'altrettanto delicato ed impegnativo ruolo di assessore al bilancio e allo sviluppo economico della Giunta capitolina;

infine, quali urgenti iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, ritenga opportuno adottare in merito.

(4-00788)

(12 novembre 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione relativa al mantenimento congiunto delle funzioni di direttore generale di ISMEA e di assessore al

bilancio della Giunta del Comune di Roma del dottor Ezio Castiglione si rappresenta quanto segue.

Occorre, preliminarmente, fare presente che tutte le norme relative alla incandidabilità, ineleggibilità e incompatibilità con le cariche di sindaco, presidente della provincia, consigliere e assessore comunale e provinciale, presidente o consigliere del consiglio circoscrizionale contenute in varie leggi e, in particolare, la legge n. 154 del 1981, sono state abrogate e disciplinate dal Capo II del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

In particolare, in merito alle cause di incompatibilità ed ineleggibilità per un candidato alla carica di assessore comunale occorre fare riferimento agli artt. 58, 59, 64 e 65.

Ulteriori cause di incompatibilità sono stabilite dall'art. 64 e 65 del testo unico sopra citato.

Tutte le norme in questione non evidenziano alcuna causa di incompatibilità applicabile al caso in esame.

Con particolare riferimento alla carica del dottor Castiglione di Assessore della Giunta comunale di Roma, lo statuto del Comune (approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 122 del 17 luglio 2000, modificato con deliberazione del Consiglio n. 22 del 19 gennaio 2001, con deliberazione del Consiglio comunale n. 1 del 12 gennaio 2004 e con deliberazione del Consiglio comunale n. 10 del 26 gennaio 2004), nulla aggiunge rispetto a quanto stabilito in via generale dal Testo unico limitandosi a dire, all'art. 25 («Giunta comunale»), comma 2, che il Sindaco nomina i componenti della Giunta, tra cui il Vice Sindaco, fra i cittadini in possesso dei requisiti previsti dalla legge, dandone comunicazione al Consiglio nella prima seduta successiva all'elezione.

Fermo restando che è a tali disposizioni a cui bisogna fare riferimento, neppure dallo Statuto dell'ISMEA emerge nulla di rilevante.

Nello statuto (di cui al Decreto del Presidente della Repubblica del 31 marzo 2001, n. 200), l'ISMEA è definito quale ente pubblico economico sottoposto alla vigilanza del Ministero, ed è chiarito che l'attività dell'istituto è disciplinata, per quanto non previsto dalla legge e dallo statuto, dalle norme del codice civile e dalle altre norme riguardanti le persone giuridiche private (art. 1, comma 3).

Inoltre il decreto del Presidente della Repubblica n. 200 del 2001, dopo aver specificato all'art. 4 che sono organi dell'istituto il Presidente, il Consiglio di amministrazione ed il Collegio sindacale aggiunge, all'art. 5, che i rapporti di lavoro dei dipendenti dell'istituto sono disciplinati dalle disposizioni del capo I, titolo II, del libro V, del codice civile e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa.

Nulla aggiunge, nello specifico, in merito ad eventuali cause di incompatibilità.

Quanto alla disposizione di cui all'art. 81 del decreto legislativo n. 267 del 2000 (sull'aspettativa), si evidenzia che per ricoprire la carica di Assessore comunale non è obbligatoria la collocazione in aspettativa,

prevista quale mera facoltà e solo a richiesta dell'interessato (in analogia, tra l'altro, a quanto previsto anche dall'art. 31 della legge n. 300 del 1970 – Statuto dei lavoratori – secondo cui che i lavoratori che siano eletti membri del Parlamento nazionale o di assemblee regionali ovvero siano chiamati ad altre funzioni pubbliche elettive possono, a richiesta, essere collocati in aspettativa non retribuita, per tutta la durata del loro mandato).

In ogni caso non risulta, allo stato, alcuna richiesta di aspettativa inoltrata dal dottor Castiglione all'ISMEA, in quanto è assicurato l'impegno costante e immutato nell'esercizio delle attività dell'istituto.

Quanto, infine, alle considerazioni relative all'opportunità del mantenimento congiunto dei due incarichi da parte del dottor Castiglione, non si vedono ragioni per rinunciare al continuativo apporto qualificato dello stesso (e proprio in ragione del delicato momento per il settore agricolo), in considerazione del fatto che la direzione del dottor Castiglione è sempre stata caratterizzata dal buon funzionamento dell'istituto, dall'ottenimento di validi risultati e dal supporto istituzionale all'amministrazione dell'agricoltura.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali

ZAIA

(22 dicembre 2008)

PEDICA. – *Ai Ministri degli affari esteri, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

negli ultimi mesi un alto numero di bambini sono morti in Argentina, in Africa, in India;

infatti 12 bimbi sono morti in Argentina a causa di vaccini somministrati dalla casa farmaceutica GlaxoSmithKline, contro lo pneumococco, un batterio che causa malattie respiratorie, meningite e otite;

ovviamente si parla di piccoli esseri umani che, alle porte del 2010, ancora vengono usati come cavie da laboratorio senza minimamente pensare alle drammatiche conseguenze che potrebbe causare un insensato uso dei suddetti *test* farmaceutici;

nello stesso tempo dall'altra parte del mondo si stava consumando una tragedia molto simile a quella argentina: in un ospedale indiano 49 neonati sono rimasti uccisi grazie a farmaci di prova somministrati loro nel famoso ospedale di Nuova Dehli;

la maggior parte dei piccoli «testati» aveva meno di un anno e proveniva da famiglie povere ed analfabete, cui veniva assicurato che comunque il bambino in questione sarebbe morto di lì a poco,

si chiede di sapere:

se sia umanamente possibile che, in un'epoca avanzata come quella odierna e dove si combatte la fame nel mondo e si cerca in ogni maniera di tutelare i minori, che avvengano queste atrocità come quella di usare come vere e proprie «cavie» da laboratorio minori o addirittura neonati di Paesi meno sviluppati e abbienti;

in quale maniera i Ministri in indirizzo intendano intervenire a livello di sensibilizzazione mondiale riguardo ad uno scempio che si protrae da anni mettendo in serio pericolo vite umane che non solo non vengono salvaguardate ma addirittura vengono «usate» come fossero carne da macello, perdendo il senso vero e proprio della vita.

(4-00559)

(24 settembre 2008)

RISPOSTA. – In merito all'atto di sindacato ispettivo, acquisiti dal Ministero degli affari esteri e dal Ministero del lavoro, salute e politiche sociali – Agenzia italiana del farmaco i rispettivi elementi di competenza, si rappresenta quanto segue.

L'Ambasciata italiana a New Delhi riferisce che, nello scorso agosto 2008, da un'inchiesta giornalistica è emerso il caso di 49 decessi di neonati negli ultimi due anni e mezzo, presso l'All India Institute of Medical Sciences (AIIMS), la principale struttura ospedaliera pubblica della capitale, nel contesto della sperimentazione di nuovi farmaci.

Da quanto riportato dalla stampa indiana è emerso che due dei farmaci inclusi nel *test* sui minori (Olmesartan e Valsartan) non erano mai stati sperimentati.

L'istituto ospedaliero, AIIMS, ha sostenuto che nessuno dei 49 bambini è morto per cause imputabili ai farmaci testati ed il decesso sarebbe stato, invece, conseguenza delle gravi patologie di cui gli stessi soffrivano prima ancora di essere inseriti nei protocolli sperimentali. L'ospedale ha altresì ribadito di aver sostenuto per tutto il corso delle sperimentazioni i necessari controlli e messo in atto ogni precauzione prevista in materia. La percentuale di decessi rispetto al numero complessivo di pazienti trattati, sempre secondo l'AIIMS, risulta inferiore del 30 per cento alla media statistica nel caso di sperimentazioni, cosa che dimostrerebbe l'effetto benefico di alcuni dei farmaci testati.

Tuttavia, a seguito del forte movimento di opinione pubblica ingenerato dalla campagna mediatica, l'AIIMS ha ordinato un'inchiesta indipendente, il cui esito avrebbe confermato che i 49 neonati deceduti erano tutti malati in stato terminale.

Con riferimento agli episodi verificatisi in Argentina, che peraltro rientra tra i Paesi membri dell'Assemblea mondiale di medicina che nel giugno del 1964 ha adottato la dichiarazione di Helsinki dedicata ai principi etici per la ricerca medica che coinvolge soggetti umani, la nostra Ambasciata a Buenos Aires ha riferito che il 19 agosto 2008 uno dei principali quotidiani nazionali, il «Clarìn», ha riportato la notizia del decesso sospetto di 14 bambini, residenti nelle province di Santiago del Estero, Mendoza e San Juan, nel centro e nel nord del Paese.

I bambini facevano tutti parte di un programma per la sperimentazione di un vaccino anti-polmonite promosso dalla casa farmaceutica Glaxo Smith Kline (GSK), e si è ipotizzato che la sperimentazione si pre-

stasse ad abusi in considerazione del fatto che i sanitari coinvolti avrebbero percepito 400 USD per ogni bambino partecipante al programma.

Da quanto risulta, la società GSK ha sospeso temporaneamente la sperimentazione del vaccino, pur avendo dichiarato che i *test* effettuati sono stati giudicati clinicamente sicuri da un consiglio indipendente.

A seguito delle denunce delle famiglie delle vittime, le autorità provinciali di Santiago del Estero hanno avviato un'indagine che è tuttora in corso e di cui si attende di conoscere gli esiti.

Il fenomeno della cattiva conduzione delle sperimentazioni cliniche nei Paesi meno sviluppati, dove i *test* si svolgono spesso senza garantire il diritto alla salute e al benessere dei partecipanti, desta, infatti, profondo allarme sociale.

Tali diritti nei Paesi dell'unione europea vengono, invece, tutelati da specifiche norme in materia.

In particolare le principali norme etiche di buona pratica clinica per le sperimentazioni e i principi etici della dichiarazione di Helsinki, recepita dal nostro Paese con decreto ministeriale del 15 luglio 1997, e le direttive 2001/20/CE e 2005/28/CE recepite rispettivamente con il decreto legislativo n. 211 del 2003 e con il decreto legislativo n. 200 del 2007, prevedono che: la tutela della salute, del benessere e dei diritti dei pazienti sottoposti ai *test* di sperimentazione devono prevalere sugli interessi della scienza e della società; le sperimentazioni sono autorizzabili solo se accompagnate dal parere favorevole di un Comitato etico indipendente; i risultati delle sperimentazioni condotte in Paesi extra UE non possono essere utilizzati per la registrazione dei farmaci nella UE se tali sperimentazioni sono state condotte in difformità ai citati principi etici.

Si sottolinea, inoltre, che l'Agenzia italiana del farmaco attraverso il proprio ispettorato di garanzia sulle sperimentazioni dei medicinali ha avviato nel 2008 diverse iniziative per verificare il rispetto del diritto alla salute dei bambini sottoposti ai *test* di sperimentazioni per il trattamento delle malattie gravi nei Paesi meno sviluppati, tra cui si segnala l'organizzazione, a Roma, per i giorni 15 e 16 dicembre 2008, di una Tavola rotonda internazionale, allo scopo di approfondire il tema della «Ricerca biomedica nei Paesi in via di sviluppo e la promozione dell'etica, dei diritti umani e della giustizia», e intraprendere possibili iniziative con i rappresentanti di organismi internazionali che operano nel settore, organismi regionali ed associazioni scientifiche nei Paesi in via di sviluppo.

L'Agenzia sta valutando, altresì, la possibilità di realizzare nel 2009 il progetto per l'istituzione di un centro per la ricerca, la raccolta, la diffusione delle misure più efficaci attuate per il rispetto dell'etica nelle sperimentazioni nei Paesi in via di sviluppo e per la formazione del personale deputato a tali controlli.

Il Ministro per le pari opportunità

CARFAGNA

(7 gennaio 2009)

PEGORER, SCANU, AMATI, DEL VECCHIO, SIRCANA, GABARRI, NEGRI, BLAZINA. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

notizie di stampa riferiscono che sul sito *web* del FAS (Federation of American Scientists) è stato divulgato un rapporto del Dipartimento della difesa degli Stati Uniti d'America relativo alle misure di sicurezza nelle strutture militari controllate dagli USA in Europa, dove sono presenti delle testate nucleari;

nel citato documento del Dipartimento della difesa americano si segnala che la base NATO in territorio italiano di Ghedi di Torre (Brescia) non sarebbe in linea con gli *standard* di sicurezza previsti dalle autorità statunitensi;

secondo una ulteriore notizia presente sul sito del FAS, il Governo statunitense intenderebbe trasferire le testate nucleari, ivi presenti, nella base di Aviano (Pordenone) sotto il controllo statunitense,

si chiede di sapere:

se il Governo italiano sia a conoscenza del rapporto del Dipartimento della difesa degli Stati Uniti d'America, in particolare per la parte relativa agli *standard* di sicurezza delle basi con testate nucleari presenti nel territorio italiano;

se il Governo sia a conoscenza dell'intenzione delle autorità statunitensi di trasferire le testate nucleari ivi presenti, secondo il citato rapporto, dalla base di Ghedi di Torre alla base di Aviano;

quali iniziative il Governo italiano intenda porre in atto a tutela della sicurezza dei cittadini, in particolare delle popolazioni che vivono in prossimità delle citate basi.

(4-00259)

(3 luglio 2008)

RISPOSTA. – In premessa alla questione sollevata con l'atto in esame, si ritiene opportuno porre in evidenza che, in materia di strategia della Nato, il concetto strategico dell'Alleanza, approvato a Washington dai Capi di Stato e di Governo nell'aprile 1999 – tuttora vigente – definisce come «politico» l'obiettivo fondamentale delle forze nucleari degli Alleati in Europa e conferma che queste continueranno a svolgere un ruolo essenziale per preservare la pace.

L'orientamento dei Paesi alleati è sostanzialmente concorde sul mantenimento di una capacità nucleare dell'Alleanza in Europa, ai suoi attuali livelli minimi e nella sua forma partecipativa, in quanto ritenuta la più valida espressione di coesione, condivisione dei rischi e degli oneri, unitarietà di intenti e condivisione di valori che, nel loro insieme, concorrono ad accrescere l'effetto della deterrenza.

Inoltre, nella Comprehensive Political Guidance, sottoscritta dai Capi di Stato e di Governo della Nato riuniti a Riga nel novembre 2006, l'esigenza di una capacità nucleare è stata reiterata e ritenuta ancora valida per

contrastare la crescente minaccia posta dalla proliferazione delle armi di distruzione di massa.

In tale quadro, l'Alleanza, nel mantenere un atteggiamento assolutamente trasparente sulla propria strategia nucleare e sulla natura del proprio dispositivo in Europa, non può, però, agire a discapito della sicurezza di questo dispositivo e della riservatezza, che è indispensabile mantenere in questa materia per quanto concerne i siti, la loro dislocazione in Europa ed i quantitativi di armamento in essi contenuti.

Una riservatezza che, certamente, non può essere violata unilateralmente da un singolo Paese dell'Alleanza, perché la deterrenza nucleare è un bene ed un onere collettivo che lega collegialmente tutti i Paesi alleati.

La tipologia e la qualità delle informazioni rilasciabili sugli armamenti nucleari è quindi una decisione politica collettiva ed unanime di tutti gli Alleati, e nessun Paese può sottrarsi a tale decisione, pena la violazione del patto di alleanza e del vincolo di riservatezza che da esso ne discende in alcune materie.

Fatta questa opportuna premessa, per quanto riguarda le notizie divulgate sul sito *web* del FAS (Federation of American Scientist) si deve precisare che il citato sito *web* ha divulgato informazioni che non trovano riscontro ufficiale, nonostante le fonti indicate siano il Dipartimento della Difesa ed il Governo degli Stati Uniti d'America.

Per quanto attiene al citato rapporto (Air Force Ribbon Review of Nuclear Weapons Policies and Procedures), esso, contrariamente a quanto riportato, non contiene alcuna diretta informazione o riferimento specifico a presunte basi con testate nucleari presenti sul territorio italiano, notizie che sono invece attribuite dal sito del FAS a non meglio identificate fonti la cui attendibilità non può essere verificata.

Ciò posto, per quanto concerne la base militare di Ghedi, che dal 1951 è sede del 6° Stormo dell'Aeronautica militare, essa, da anni, ospita personale dell'USAF in sede stanziata (per limitati periodi anche di altri Paesi alleati) nell'ambito delle previste attività addestrative/operative Nato.

Sulla base degli elementi d'informazione rilasciati dai competenti organi tecnico-militari si fa osservare che sia la cooperazione nelle predette attività tra il personale statunitense e quello italiano, sia le infrastrutture della base e gli equipaggiamenti utilizzati rispondono pienamente agli *standard* richiesti dalle direttive Nato (Aco Forces Standards - AFS) e dalle regolamentazioni nazionali vigenti come, peraltro e in stretta analogia, risultano essere anche per la base di Aviano.

Nel merito, periodiche e specifiche attività valutative nazionali, Nato e statunitensi, certificano tale rispondenza nei diversi settori: addestramento, logistica, comunicazione e controllo, procedure di sicurezza e di protezione della base.

Inoltre, a similitudine di quanto viene attuato presso tutte le installazioni militari, anche presso la base in parola vengono predisposti specifici piani, peraltro costantemente aggiornati, ai fini della prevenzione e ge-

stione di ogni forma di incidente che potrebbe coinvolgere il personale militare ivi operante e presentare eventualmente dei rischi per i cittadini che vivono nelle zone limitrofe.

Si aggiunge, infine, che in tema di tutela della sicurezza dei cittadini è cura dell'Alleanza assicurare che la custodia delle armi speciali, circoscritta ad un numero limitato di siti, risponda ai più elevati requisiti di sicurezza. Tali requisiti sono definiti, e la loro applicazione è monitorata, da un gruppo di esperti di elevatissimo livello che riferisce regolarmente ai Paesi membri, nel contesto del Nuclear Planning Group.

Anche nelle riunioni ministeriali, tenutesi nel 2007 a Bruxelles e nell'aprile 2008 a Bucarest, non sono state evidenziate particolari carenze al riguardo.

Il Ministro della difesa

LA RUSSA

(16 dicembre 2008)

POLI BORTONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

il nuovo Codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992) all'articolo 7, comma 1, lettera *f*), come modificato dal decreto legislativo n. 9 del 2002, attribuisce ai Comuni, attraverso ordinanza del Sindaco, la facoltà di «stabilire, previa ordinanza della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e trasporti, di concerto con la Presidenza del consiglio dei ministri dipartimento per le aree urbane»;

il nuovo Codice della strada obbliga l'automobilista ad attivare il dispositivo di pagamento della sosta ma non prevede sanzioni nel caso in cui il dispositivo di controllo sia scaduto al momento della verifica da parte dell'autorità competente;

considerato che:

il Comune di Lecce ha introdotto, oltre l'uso del «grattino» per la sosta a pagamento, uno strumento denominato «avviso bonario», ovvero la possibilità di sanare l'insufficiente pagamento della sosta con il versamento di una somma compresa tra i 5 e i 10 euro, a seconda della zona della città e della tariffa applicata;

l'Assessore alla mobilità del Comune di Lecce intende presentare in Consiglio comunale una delibera per l'abolizione dell'avviso bonario;

secondo il Codacons, la reintroduzione delle multe di 36 euro nel caso in cui dovesse essere abolito l'avviso bonario produrrebbe enormi costi per le casse del Comune, dal momento che si moltiplicherebbero le richieste di ricorso al Giudice di pace,

l'interrogante chiede di sapere se risulti che non vi sia alcuna norma che preveda l'obbligo di pagare una sanzione in caso di scadenza del «grattino» e, in caso affermativo, se e quali accorgimenti si intendano adottare per colmare questa lacuna normativa.

(4-00733)

(28 ottobre 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione, cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 7 novembre 2008, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il Ministero si è più volte pronunciato in merito alle sanzioni da applicare in caso di sosta nelle aree di parcheggio di cui all'art. 7, comma 1, lett. f), del Nuovo Codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), per un periodo di tempo superiore a quanto consentito dalla somma corrisposta.

In tal caso, non possono essere applicate le sanzioni di cui al medesimo art. 7, commi 14 e 15, del Codice in quanto esse si riferiscono alle diverse fattispecie di sosta senza aver corrisposto alcun importo ovvero di sosta oltre il limite di tempo consentito o effettuata da categorie di veicoli non ammesse alla sosta stessa.

Nel caso in esame, trova invece applicazione il disposto di cui all'art. 17, comma 132, della legge n. 127 del 15 maggio 1997, che recita:

«I comuni possono, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, limitatamente alle aree oggetto di concessione.

La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti.

I gestori possono comunque esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali.»

Si tratta dunque di rimborsi di spese e di penali e non di sanzioni da stabilire con apposito regolamento comunale e da riscuotere sia in caso di omesso pagamento, per il quale è applicabile la sanzione di cui all'art. 7, comma 14, del Codice, sia in caso di pagamento insufficiente, per il quale la suddetta sanzione non è applicabile; in entrambi i casi devono inoltre essere recuperate le somme non corrisposte.

Circa l'entità di tali rimborsi e penali, essa deve intendersi ragionevolmente commisurata all'accertata evasione tariffaria.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito dalla legge 4 giugno 1938, n. 880, prevede all'articolo 1 quanto segue: «Chiunque detenga uno o più apparecchi atti od adattabili alla ricezione delle radioaudizioni è obbligato al pagamento del canone di abbonamento, giusta le norme di cui al presente decreto»;

il 7 marzo 2007, l'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) ha condotto una indagine interpellando gli organi competenti per sapere nello specifico quali apparecchi sono soggetti al canone/tassa oltre al televisore: gli operatori di «Risponde Rai» (numero a pagamento 199.123.000), il Ministero dell'economia e delle finanze, la Guardia di finanza, l'Agenzia delle entrate. Le risposte sono state varie e contraddittorie. Secondo alcuni operatori «Risponde Rai», sono apparecchi «atti o adattabili» il televisore o un *computer*. Per altri, rientrano nella legge anche i seguenti apparecchi: televisione, videoregistratore, registratore *dvd*, *computer* (indipendentemente dalla presenza di una scheda tv o di una connessione *Internet*), videofonino, tvfonino, *monitor* di qualsiasi tipo anche in assenza di un *computer*, *decoder*, *monitor* del citofono, *modem*, navigatore satellitare, videocamera, macchina fotografica digitale. L'Agenzia delle entrate non ha risposto alla domanda, invitando l'Aduc a rivolgersi agli operatori Risponde Rai già interpellati. Il Ministero dell'economia e delle finanze, Ufficio legislativo-finanze, non è stato in grado di rispondere, così come numerosi uffici e comandi della Guardia di finanza, l'organo di polizia predisposto al controllo sul territorio. Su questo è stata depositata l'11 aprile 2007, nella passata Legislatura, un'interrogazione ai Ministri di economia e finanze e delle comunicazioni (A.C. 4-03226), cui non è stata data risposta;

il 28 settembre 2007, l'Aduc ha condotto un'ulteriore indagine per capire quali siano gli apparecchi e quali siano le modalità di pagamento della licenza temporanea di importazione per i turisti che giungono in Italia provvisti di videofonini, *personal computer* o apparecchi tv, prevista dall'articolo 14 del suddetto regio decreto-legge. Ancora una volta, le risposte delle autorità competenti si sono rivelate di poco aiuto. Il servizio «Risponde Rai» ha fornito risposte contraddittorie: per alcuni operatori, il turista con tv sull'auto o con videofonino in arrivo all'aeroporto deve pagare il canone per l'intero anno in cui è effettuata la visita, anche se breve. Per altri, i turisti stranieri non devono pagare nulla. Per altri, se il canone è già pagato da coloro che ospitano il turista (amici, albergo, eccetera) non sarà necessario pagare, altrimenti sì. Infine, un operatore ha chiesto di chiamare «domani mattina». L'Aduc ha anche contattato l'Agenzia delle entrate, l'Ufficio del direttore dell'Agenzia delle dogane, il direttore dell'Area gestione tributi e rapporto con gli utenti, ma nessuna risposta è stata fornita, con l'invito a richiamare in futuro. Anche gli uffici doganali periferici di Pontechiasso (Como) e Roma Fiumicino, deputati alla riscossione di tale tributo, non hanno saputo rispondere alla domanda. Su questo, è stata presentata l'11 ottobre 2007 un'interrogazione ai Mini-

stri dell'economia e finanze e delle comunicazioni (A.C. 4-05224), cui non è stata data risposta;

il 15 ottobre 2007, l'Aduc ha condotto una terza indagine per capire se anche gli esercizi pubblici debbano pagare il canone speciale di abbonamento qualora in possesso di un *computer*. Per questo l'associazione si è rivolta agli uffici regionali della Rai, all'Ufficio normative e contratti del servizio pubblico, al Ministero dell'economia e delle finanze ed all'Agenzia delle entrate. Ancora una volta l'Aduc ha riscontrato confusione e contraddittorietà nelle risposte. Alcuni non hanno saputo rispondere, altri hanno sostenuto che un *computer* è soggetto a canone solo se impiegato per guardare la tv. Altri hanno invece detto che il canone lo si paga indipendentemente dall'uso che si fa dei *computer*, in quanto trattasi di una tassa sul possesso e non sull'utilizzo. L'Aduc ha anche ricevuto conferma da diverse sedi regionali che, contrariamente al canone ordinario, la Rai non persegue con altrettanta aggressività la riscossione del canone speciale, in quanto consapevole di ciò che significherebbe per molti piccoli esercizi commerciali, i cui gestori peraltro pagano già il canone per casa loro. In altre parole, le manchevolezze della legge vengono supplite dalla sua parziale non applicazione;

il 18 ottobre 2007, l'Aduc ha svolto un'ulteriore indagine. Da questa è emerso che le Poste italiane, disponendo di 14.000 uffici dotati di apparecchi atti o adattabili agli sportelli, sono soggetti al canone così come qualsiasi privato cittadino. Il canone speciale ha validità limitata all'indirizzo per cui è stipulato, e pertanto le Poste italiane devono circa 14.000 canoni speciali di abbonamento Rai, per un totale di circa 13.018.880 euro. Ma dal bilancio 2006 delle Poste, alla voce che dovrebbe riportare anche tale imposta (Altre imposte e tasse/Altre, pag. 242) è riportato un esborso di 5.426.000 euro per il 2006. Appare quindi che l'evasione dei canone Rai da parte delle Poste italiane varia da un minimo di 7.592.880 euro - ammesso che la voce «altre imposte» riguardi solamente il canone Rai - ed un massimo di 13.018.880 per l'anno 2006;

il 26 ottobre 2007, l'Aduc ha svolto una quinta indagine da cui risulta, considerati i criteri di alcuni operatori Rai per individuare chi debba o meno pagare il canone, un danno erariale da mancata riscossione da parte della Rai del canone speciale di svariate centinaia di migliaia di euro per l'anno 2006. Secondo i dati Istat, in Italia risultano esistere 4.371.087 imprese e 6.075.000 lavoratori indipendenti. Sempre secondo i dati Istat, il 91,7 per cento delle suddette imprese ha *Internet* e quindi almeno un *computer*. Se ci si limita alle sole imprese con connessione *Internet*, secondo alcuni operatori della Rai, i canoni dovuti sarebbero, come minimo, 4.008.286. Ma dai dati pubblicati dalla Rai risulta che i canoni speciali riscossi al 31 dicembre 2006 sono soltanto 171.554. Ammesso e non concesso che il numero di abbonati speciali sia costituito da sole imprese, l'evasione del canone speciale da parte delle imprese è facilmente apprezzabile intorno al 95,8 per cento, per un danno erariale stimabile intorno a 742.695.000 euro. L'Aduc ha anche presentato per questo un espo-

sto alla Procura generale e a tutte le Procure regionali della Corte dei conti;

il 29 ottobre 2007, l'Aduc ha posto una richiesta ufficiale alla Rai per sapere se il canone fosse dovuto anche per un pc. In data 25 novembre, la Rai ha risposto di non poter rispondere, dichiarando competente l'Agenzia delle entrate: «Con la presente vi informiamo di aver inoltrato la vostra lettera pari oggetto datata 29 ottobre u.s. per competenza all'Agenzia delle Entrate. Sarà nostra cura rendervi noti i termini della risposta non appena perverrà. Con i migliori saluti, Stefano Argenti (direttore Direzione amministrazione abbonamenti)»;

il 25 febbraio 2008, l'Aduc ha proposto una richiesta ufficiale alla Direzione centrale dell'Agenzia delle entrate, così come indicato dalla Rai, su quali apparecchi siano soggetti alla tassa sul possesso di apparecchi atti o adattabili. Il 19 marzo, la Direzione centrale normativa e contenzioso dell'Agenzia delle entrate si è dichiarata incompetente, come già la Rai, indicando il Ministero delle comunicazioni quale soggetto competente in materia: «In merito agli apparecchi il cui possesso determina l'obbligo di corrispondere il canone per l'abbonamento televisivo – risponde l'Agenzia – si fa presente che detta attività esula dalla competenza istituzionale della scrivente, in quanto spetta al Ministero delle Comunicazioni procedere a tale individuazione. In ragione di ciò, al predetto Ministero, con nota n. 67800 del 2007, è stato chiesto di fornire precisazioni riguardo la problematica in trattazione». Altrettanti quesiti sono stati posti, in alcune regioni, alla rispettiva Direzione regionale dell'Agenzia delle entrate: le risposte sono state inizialmente contraddittorie, con alcune che dicevano che bisognava pagare e altre no, ma, dopo lo «sbandamento» iniziale, anche con comunicazioni di correzione alle missive precedenti, si sono tutte allineate all'attesa di un chiarimento da parte del Ministero delle comunicazioni;

nella passata legislatura, sono state presentate al Ministro delle comunicazioni ben quattro interrogazioni parlamentari sull'argomento (atti della Camera dei deputati 4-03226, 4-05224, 4-05376, 4-05609), che non hanno mai avuto risposta;

considerato che, nel frattempo, la Rai continua ad agire anche con cartelle esattoriali, pignoramenti e fermi amministrativi nei confronti di quelle famiglie che posseggono solo un *computer* o un cellulare di nuova generazione, creando notevoli difficoltà e pesanti disagi a centinaia di migliaia di contribuenti, si chiede di sapere quali dei seguenti apparecchi non presupponga il pagamento del canone di abbonamento: videoregistratore, registratore *dvd*, *computer* senza scheda tv con connessione ad *Internet*, *computer* senza scheda tv e senza connessione *Internet*, videofonino, tvfonino, *iPod* e apparecchi mp3-mp4 provvisti di schermo, *monitor* a sé stante (senza *computer* annesso), *monitor* del citofono, *modem*, *decoder*, videocamera, macchina fotografica digitale.

(4-00029)

(20 maggio 2008)

RISPOSTA. – Si forniscono i seguenti elementi di risposta anche sulla base di notizie acquisite presso la Rai.

In via preliminare, si fa presente che l'articolo 1, comma 1, del regio decreto-legge n. 246 del 21 febbraio 1938, convertito dalla legge n. 880 del 4 giugno 1938, dispone che «chiunque detenga uno o più apparecchi atti o adattabili alla ricezione delle radioaudizioni è obbligato al pagamento del canone di abbonamento».

L'articolo 14 della citata legge stabilisce, inoltre, che i turisti e i viaggiatori che si trovino a soggiornare nel nostro Paese portando con sé un apparecchio portatile o sistemato su un'autovettura possano ritirare presso la dogana di transito una licenza temporanea di importazione che ha validità di tre mesi, decorsi i quali l'interessato dovrà munirsi del regolare abbonamento. Tale norma non trova più applicazione con riferimento agli apparecchi autoradiotelevisivi in quanto abrogata dalla legge 27 dicembre 1997, n. 449 (articolo 17, comma 8).

Per quanto concerne, in particolare, gli apparecchi portatili introdotti in Italia, la Rai ha precisato di non disporre dei dati relativi al numero delle licenze di temporanea importazione rilasciate dalle dogane.

Per l'individuazione degli apparecchi soggetti al canone è necessario far riferimento all'interpretazione della locuzione «apparecchi atti o adattabili» a cui fa riferimento il citato articolo 1, comma 1 del regio decreto-legge.

La Corte Costituzionale con sentenza 26 giugno 2002, n. 284, ha inteso precisare che è «questione di mera interpretazione della legge» stabilire quali siano gli apparecchi la cui detenzione obbliga al pagamento del canone di abbonamento alla televisione, inserendo tale affermazione nell'ambito di un *iter* argomentativo integralmente incentrato sulla strumentalità dell'imposizione del canone rispetto al finanziamento del servizio pubblico radiotelevisivo (*iter* che conduce la Corte a definire il canone «imposta di scopo»).

La questione presenta dunque alcuni profili di incertezza, considerato che si tratta di disposizioni normative non adeguate alla evoluzione tecnologica, e concrete difficoltà applicative (si pensi, tra l'altro, al parco *computer* delle Pubbliche Amministrazioni e degli uffici di società private).

Nella XV legislatura il Ministro *pro-tempore*, sollecitato anche da numerose interrogazioni parlamentari cui peraltro non è stato mai dato esito, era intenzionato ad avviare un gruppo tecnico di lavoro che coinvolgesse tutti i soggetti interessati alla questione. Il citato gruppo tecnico non è tuttavia mai stato costituito.

In considerazione del fatto che non sussiste ancora una interpretazione univoca circa la individuazione degli apparecchi, diversi dai televisori tradizionali, atti o adattabili alla ricezione delle trasmissioni, si ritiene opportuno procedere ad un approfondimento tecnico-giuridico della que-

stione, anche attraverso il confronto con il Ministero dell'economia e delle finanze, l'Agenzia delle entrate e la concessionaria del servizio pubblico.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

ROMANI

(29 dicembre 2008)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

il 16 luglio 2008, gli organi di stampa hanno riportato che il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Carlo Giovanardi, come responsabile del Dipartimento antidroga, ha intenzione di introdurre dal 2009 un *test* antidroga e alcol per ottenere la patente o il patentino. Sempre secondo quanto riportato dalla stampa, il Sottosegretario avrebbe annunciato una sperimentazione preliminare in quattro città campione già dal mese di settembre 2008;

secondo il sottosegretario Giovanardi, tale provvedimento anticipa una normativa europea che prevede entro il 2011 l'introduzione obbligatoria di questo *test* fra i Paesi membri;

il *test* sarà parte complementare della visita di idoneità medica, già prevista per il rilascio delle patenti, e nel caso i minorenni risultino positivi alle sostanze stupefacenti verrà reso obbligatorio avvisare le famiglie;

per il Sottosegretario non si tratterebbe di «un messaggio di repressione, ma di prevenzione. Si tratta di un contributo per risolvere il grave problema delle stragi del sabato sera ed è un'iniziativa che tutela soprattutto i giovani puntando a evitare il dramma degli incidenti stradali»;

considerato che:

i dati riferiti dall'Osservatorio nazionale fumo, alcol e droga, in collaborazione con l'Organizzazione mondiale della sanità, l'Istituto superiore di sanità e il Centro nazionale di epidemiologia, sorveglianza e prevenzione della salute, rivelano che in Italia l'alcol è causa del 30-50 per cento degli incidenti stradali e la prima causa di morte per i giovani di età compresa tra i 18 e i 24 anni. Il *test* proposto dal sottosegretario Giovanardi risulterebbe del tutto inutile ai fini della sicurezza stradale, in quanto difficilmente il candidato si presenterebbe al *test* medico sotto l'effetto di alcol. Con l'esame del sangue, inoltre le tracce di alcol spariscono in poche ore;

tali *test* non distinguono fra consumatori occasionali e consumatori abituali o dipendenti da sostanze psicotrope. Con l'esame del sangue, tracce di *cannabis* possono essere individuate fino a trenta giorni dopo l'ultima assunzione. Con l'esame del pelo, potrebbe risultare positivo chi ha consumato *cannabis* anche una sola volta fino a tre mesi prima. In altre parole, potrebbe essere negata la patente a chi ha consumato *cannabis* anche una sola volta nei tre mesi precedenti al *test*, mentre il candidato alcol-dipendente potrebbe conseguire la patente astenendosi dal bere alcolici nelle ore immediatamente precedenti all'esame;

la legislazione, europea ed italiana, sancisce il divieto di rilascio della patente di guida a chi è dipendente o fa uso continuato ed abituale di sostanze psicotrope, e non certo al consumatore occasionale (direttiva 2006/126/CE, Codice della strada). Non si può quindi, allo stato attuale, impedire al consumatore occasionale di alcol o *cannabis* di ottenere la patente. Per farlo è necessario modificare l'articolo 119 del Codice della strada ed il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada);

non risulta alcuna direttiva europea che imporrebbe un tale controllo di idoneità alla guida per i neopatentati entro il 2011 anche per i consumatori di alcol o di sostanze psicotrope non dipendenti o non abituali. L'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) ha già chiesto in merito delucidazioni alla Presidenza del Consiglio, che però non ha fornito alcuna spiegazione;

la comunità scientifica internazionale ha individuato da tempo i controlli stradali quale principale strumento per la lotta alla guida sotto l'effetto di sostanze psicotrope. A tale conclusione è giunta anche la Commissione europea che, nella sua Raccomandazione del 6 aprile 2004, chiede agli Stati membri: «di garantire che l'applicazione su soggetti scelti casualmente dell'esame dell'aria espirata con apparecchi di rilevazione dell'alcolemia costituisca lo strumento principale di controllo della guida in stato di ebbrezza e che tale strumento sia utilizzato in modo efficace; a tal fine, di assicurare in ogni caso che l'esame dell'aria espirata su soggetti scelti a caso sia effettuato periodicamente nei luoghi e nelle fasce orarie in cui si registrano regolarmente infrazioni, con conseguente rischio di incidenti, e che gli agenti che eseguono tali controlli si servano degli strumenti di analisi dell'aria espirata ogniqualvolta vi sia il sospetto di guida in stato di ebbrezza»;

secondo il rapporto «*Drinking and Driving*» dell'Organizzazione mondiale della Sanità, l'Italia risulta ultimo Paese europeo nel periodo 2003-2006 per controlli stradali con solo il 3 per cento della popolazione sottoposta ai *test* alcolemici presso *check-point* della Polizia stradale almeno una volta e solo l'1 per cento sottoposto ai *test* più di una volta. In Francia, le percentuali sono rispettivamente del 17 per cento e 15 per cento; in Germania, 17 per cento e 7 per cento; in Olanda, 23 per cento e 14 per cento; in Finlandia, 26 per cento e 38 per cento. Secondo i dati del Ministero dell'interno, nel 2007 i controlli stradali con etilometro sono stati 800.000, rispetto ai 300.000 del 2006;

secondo quanto riporta il sito del Ministero dei trasporti, era intenzione del Governo precedente raggiungere quota 1,6 milioni di controlli con etilometro nel 2008. Ma i tagli agli stanziamenti destinati alle Forze dell'ordine, apportati dal decreto fiscale 2008, come denunciato da più rappresentanti delle stesse Forze dell'ordine, potrebbe seriamente mettere a rischio questo obiettivo, che porterebbe l'Italia più vicina ai livelli europei nella lotta contro la guida sotto l'effetto di alcol,

si chiede di sapere:

quale normativa europea o italiana autorizzi il sottosegretario Carlo Giovanardi ad imporre esami alcolemici e tossicologici quale presupposto per il conseguimento della patente di guida;

che cosa intenda fare il Governo per raggiungere la media europea per proporzione fra controlli stradali con etilometro ed altri esami tossicologici dei conducenti.

(4-00373)

(18 luglio 2008)

RISPOSTA. – In ordine alla proposta di inserire, in via sperimentale, gli esami alcolemici e tossicologici nell'*iter* procedimentale teso al rilascio della patente di guida, gli interroganti chiedono di sapere se esista una normativa nazionale o europea che autorizzi il Governo ad imporre tali esami e quali siano le iniziative che lo stesso Governo intende porre in essere per raggiungere la media europea nel rapporto fra i controlli per la guida in stato di ebbrezza e quelli sotto l'effetto di droga.

A tal proposito, si premette che, di fronte allo stillicidio di lutti e di incidenti che caratterizza ormai in maniera drammatica la conclusione di ogni fine settimana, il Governo ritiene una priorità di questa Legislatura agire per ridurre sensibilmente il fenomeno degli incidenti stradali provocati, tra l'altro, da conducenti alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Ed è schierata con il Governo gran parte dell'opinione pubblica. Si ricorda, infatti, che in un sondaggio svolto dal «Corriere della Sera», il 28 agosto 2008, in cui si chiedeva ai lettori di pronunciarsi sulla possibilità di privare per tre anni della patente chi venisse sorpreso a guidare sotto l'effetto dell'alcol e per cinque anni chi fosse alla guida sotto l'influsso di una droga, l'86 per cento degli 8.256 votanti aveva risposto positivamente contro un minoritario fronte del «no» composto dal 14 per cento delle persone intervistate.

In questa prospettiva, in qualità di Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alle tossicodipendenze, chi risponde ha dato puntuale indicazione alle strutture operative nella sua responsabilità di predisporre un progetto sperimentale teso a condizionare il rilascio della patente di guida e del certificato di idoneità per i ciclomotori alla piena dimostrazione di una situazione di astinenza dalle droghe.

Prima di fornire le risposte ai quesiti posti, è forse appena il caso di richiamare alla mente il quadro epidemiologico nel cui ambito si interviene con questa iniziativa: in base a recenti dati dell'Organizzazione mondiale della sanità, ogni anno nel mondo circa 1.200.000 persone perdono la vita e più di 50 milioni riportano traumi in seguito ad incidenti stradali; in Europa si contano ogni anno per questa causa 127.000 decessi e 2.400.000 traumatizzati. In Italia, le stime dell'Istituto superiore di sanità, riportate nella Relazione al Parlamento sullo stato delle tossicodipen-

denze in Italia per l'anno 2007, indicano che attualmente gli incidenti stradali determinano nell'anno circa:

– 6.000 morti a breve termine (stima ISS ottenuta normalizzando la mortalità degli incidenti stradali verbalizzati dalle Forze dell'ordine – elaborata da ISTAT-ACI – alla differenza riscontrata nelle serie temporali tra mortalità generale nell'anno e mortalità verbalizzata);

– 15.000 invalidi gravi (stima prodotta dall'ISS in base ad indagini condotte in collaborazione con diversi IRCCS per la riabilitazione);

– 120.000 ricoverati (stima ottenuta dall'ISS, in collaborazione con il Ministero del lavoro, salute e politiche sociali, mediante analisi delle SDO « Schede di dimissione ospedaliera »);

– più di 1.000.000 di accessi al pronto soccorso non seguiti da ricovero (stima conservativa dell'ISS, prodotta con le Regioni Lazio e Toscana in base ai dati rilevati nei locali Centri di pronto soccorso).

In relazione al veicolo impiegato dagli infortunati, circa la metà delle morti riguarda conducenti e trasportati in automobile, più del 25 per cento utenti a bordo di moto e ciclomotori, il 5,2 per cento ciclisti, il 4,2 per cento soggetti su mezzi pesanti ed il 2,6 per cento su altri mezzi.

I costi sociosanitari degli incidenti stradali sono elevatissimi: tra le varie stime si cita quella prodotta da ISTAT e ACI per il 2002 (la più organica e completa), che attestava il danno complessivo a ridosso dei 34 miliardi di euro per anno cioè circa il 2,7 per cento del PIL di quell'anno.

Il progetto «test antidroga su neopatentati» del Dipartimento antidroga, in un'ottica di concorso con altre iniziative già attivate da altri soggetti istituzionali in questo specifico settore, si propone di includere l'accertamento dell'assenza di uso e di tossicodipendenza tra i controlli medici già previsti nella fase di verifica dei requisiti di idoneità alla guida, ricorrendo a semplici «linee di indirizzo» dirette agli organi accertatori.

In estrema sintesi, si intende richiedere ai medici certificatori e ai medici di medicina generale (così come individuati dal Codice della strada), che aderiranno all'iniziativa, di predisporre i certificati di loro competenza anche sulla base dei risultati di *test* tossicologici eseguiti su matrice urinaria e finalizzati a ricercare i metaboliti delle droghe più frequentemente utilizzate: oppiacei, cocaina, amfetamine e cannabis.

La positività a tali *test* non determinerà nei riguardi dell'interessato un'interdizione al conseguimento della patente, né altro tipo di sanzione se non quella dell'interruzione della procedura in corso per il rilascio dell'abilitazione, con conseguente segnalazione dello stesso alla Commissione medica locale per l'avvio di un periodo di osservazione in esito al quale sarà valutata nuovamente la sussistenza dei requisiti che conferiscono l'idoneità alla guida.

Insomma l'iniziativa, a carattere sperimentale in quattro città «pilota» e su base volontaria, non «modifica», né «impone» nulla a nessuno ma, secondo gli intendimenti dei tecnici del citato Dipartimento e delle altre amministrazioni dello Stato competenti in tale settore, dovrebbe utilizzare, salvo ulteriori verifiche tuttora in corso, le norme già esistenti introducendo, come si dice in questi casi, una soluzione «a normativa vigente».

Si ricorda, inoltre, che l'introduzione di accertamenti antidroga nell'*iter* di rilascio della patente non è un'innovazione assoluta perché già attualmente i medici delle richiamate Commissioni mediche locali e i medici monocratici indicati dall'art. 119 del Codice della strada, per accertare se la persona sia effettivamente idonea alla guida, in presenza di un legittimo e ragionevole dubbio, hanno il dovere di indagare, richiedendo qualsiasi tipo di esame tossicologico, anche ripetuto più volte nel tempo e nell'ambito di lunghi periodi di osservazione.

E questi accertamenti non rappresentano una novità neppure con riguardo alle norme comunitarie per l'armonizzazione delle procedure di ottenimento del permesso di guidare. La direttiva 2006/126/CE, come, peraltro, identicamente le precedenti concernenti la patente di guida (la direttiva del Consiglio 29 luglio 1991, n. 91/439/CEE, e la direttiva 2000/56/CE recepita in ultimo con il decreto ministeriale 30 settembre 2003, n. 40T, nei rispettivi allegati III), contrariamente a quanto ipotizzato dagli interroganti, già sanciscono, senza dubbio alcuno, il divieto di rilascio della patente di guida nei confronti di coloro che consumano alcol e droga.

Le norme della direttiva 2006/126/CE, in particolare, sono in vigore dal 19 gennaio 2007 e saranno effettivamente operative nel nostro Paese non appena emanato un provvedimento di recepimento, in via di predisposizione, che non potrà tardare oltre il 19 gennaio 2011.

L'art. 7 della citata direttiva, al comma 1, lett. *a*), condiziona il rilascio (e il rinnovo) della patente per la guida dell'automobile e del ciclomotore (nuova categoria AM) oltre che al superamento della prova scritta e della prova pratica, al «soddisfacimento di norme mediche conformemente alle disposizioni degli allegati II e III».

Nell'allegato III, al punto 14.1, per quanto concerne l'alcol, si dice che «La patente di guida non deve essere rilasciata, né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza».

Analogamente, nello stesso allegato III, al punto 15, per ciò che riguarda l'uso della droga, si legge che «La patente di guida non deve essere rilasciata, né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza da sostanze stupefacenti, o che, pur non essendone dipendente, ne faccia regolarmente abuso, qualunque sia la categoria di patente richiesta».

Nel successivo punto 15.1 si ribadisce che «La patente di guida non può essere né rilasciata, né rinnovata al candidato o conducente che consumi regolarmente sostanze stupefacenti, di qualsiasi forma, capaci di compromettere la sua capacità di guidare senza pericolo, nel caso in cui la quantità assorbita sia tale da avere un'influenza nefasta sulla guida».

Secondo l'interpretazione consolidata di tali norme, per lo più riproposizione delle precedenti (si vedano, come già detto, gli analoghi Allegati delle direttive anteriori) che nella normativa europea, passata, in vigore e in corso di recepimento, così come in quella nazionale (il citato decreto ministeriale 40T più che lo stesso Codice della strada da questo punto di prospettiva ormai «superato»), non si potrà che valutare carente (perma-

nementemente o temporaneamente) di un requisito soggettivo, indispensabile per poter chiedere il rilascio o il rinnovo della patente, la persona nei cui confronti sia stato accertato l'uso di droghe e che a causa di tale condotta risulti non in grado di condurre un automezzo in condizioni di sicurezza per se stesso per gli altri. Va da sé che, in quest'ottica, lo stucchevole dibattito sulla frequenza d'uso (occasionale, saltuario, continuativo) delle sostanze stupefacenti perda di qualsiasi interesse e risulti inconsistente rispetto al precetto che impone ai medici delle strutture indicate dalla norma di verificare il possesso dei necessari requisiti psico-fisici, in mancanza dei quali, risultando compromessa la possibilità di circolare in sicurezza, non può essere concesso il permesso di guidare.

Dunque, la norma che legittima l'effettuazione dei *drug test* al fine dell'ottenimento (ed ovviamente anche del rinnovo di validità) di un qualunque tipo di patente esiste e, a rigore, consentirebbe lo svolgimento di tali accertamenti anche a regime, soprattutto ora che il fenomeno della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope ha assunto dimensioni così rilevanti da giustificare un simile intervento prodromico al rilascio del documento di abilitazione alla guida.

Ed è, pertanto, prevedibile, in base alle norme vigenti (oltre che al buon senso) che nei casi di positività del *drug test*, anche al di fuori di uno stato di tossicodipendenza, il medico preposto alla certificazione richiederà al candidato un periodo più o meno lungo di osservazione per accertare con esattezza, prima di acconsentire al rilascio o al rinnovo della patente, il pieno possesso dei requisiti necessari a condurre, con idonei margini di sicurezza, un ciclomotore, una motocicletta o un autoveicolo. Tale verifica, come di intuitiva evidenza, presupporrà un'effettiva situazione di astinenza dalle droghe da parte del soggetto interessato al rilascio della patente.

Nella medesima direzione si è già mosso il Protocollo contenente le «Procedure per gli accertamenti sanitari di assenza di uso di sostanze stupefacenti o psicotrope nei lavoratori con mansioni che comportano particolari rischi per la sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi», in gran parte operatori dell'autotrasporto, recepito con l'accordo tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano in sede di Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 18 settembre 2008.

Anche in questo genere di accertamenti, ancor più sensibili in considerazione del notevole impatto sulla sicurezza nella circolazione che hanno gli addetti preposti a tali mansioni, si è voluto decisamente evitare di condizionare la sospensione dell'attività a rischio alla frequenza d'uso delle sostanze stupefacenti da parte del lavoratore. In caso di positività alla droga di un soggetto non tossicodipendente, il suo reimpiego nella mansione avverrà soltanto dopo che sarà stato verificato un congruo periodo di astinenza dalle sostanze psicoattive.

Va, infine, chiarito in tale sede che l'iniziativa e la procedura appena illustrate non hanno solo la funzione di identificare soggetti dediti all'uso di sostanze stupefacenti ma, soprattutto, quello di determinare un forte deterrente anticipatorio rispetto alla richiesta della patente che si traduca per

molti ragazzi in una rafforzata motivazione a non usare droghe o abusare di alcol in vista dell'ottenimento di tale abilitazione (soprattutto i ragazzi di 14 e 16 anni). Questa sarà sicuramente una delle ricadute preventive più importanti.

Per i motivi esposti, non appare condivisibile una contrarietà al progetto, peraltro ancora in una preliminare fase di approfondimento degli aspetti legali e degli ambiti di fattibilità, sulla base di pregiudiziali di natura tecnico-giuridica, ancor più labili ove si abbia riguardo al carattere squisitamente volontario e sperimentale dell'iniziativa.

In una conclusiva considerazione, resta da capire, di fronte allo stillicidio di morti e feriti, che contraddistingue ogni fine settimana e al ripetersi di gravissimi incidenti stradali provocati da persone sotto l'effetto di droghe, quale opportunità possano intravedere coloro i quali condizionano un chiaro e netto diniego alla possibilità di guidare per le persone dedite all'uso di sostanze stupefacenti all'ambiguo distinguo tra consumo di droga occasionale o continuativo che sia.

Venendo al secondo quesito posto dagli interroganti relativo al numero di controlli sui conducenti ad opera delle Forze dell'ordine, si comunicano i dati pervenuti dall'amministrazione dell'interno sull'attività di controllo, svolta in maniera sistematica sui conducenti dei veicoli mediante l'effettuazione di posti di controllo, con etilometri e/o precursori, in tutto il territorio nazionale.

Nell'anno 2007, le 518.081 pattuglie di vigilanza stradale hanno concentrato gli sforzi sui controlli del rispetto del limite di velocità (34.014 servizi con apparecchiature di misurazione della velocità), delle condizioni psicofisiche dei conducenti a seguito di ingestione di alcol e/o di droghe (755.515 conducenti controllati con etilometro e/o precursori, 31.362 denunciati all'autorità giudiziaria per guida in stato di ebbrezza alcolica e 2.515 per guida sotto l'influenza di droghe) e delle altre violazioni che prevedono, per la loro gravità, l'irrogazione di sanzioni accessorie su patente (ritirate su strada 76.472 patenti) o carta di circolazione (ritirati su strada 87.119 documenti) o la decurtazione di punti (per un totale di 3.377.898).

Nel primo semestre del 2008, sono state effettuate 261.234 pattuglie di vigilanza stradale (+1,3 per cento rispetto al 2007), che hanno consentito l'attivazione di 14.103 posti di controllo della velocità, con 537.776 infrazioni rilevate, il controllo delle condizioni psico-fisiche di 616.241 conducenti, 14.463 dei quali denunciati all'autorità giudiziaria per guida in stato di ebbrezza alcolica e 1.177 per guida sotto l'effetto delle sostanze stupefacenti.

Nel corso dell'anno 2007, nell'ambito dell'attività specifica di monitoraggio e preventiva delle cosiddette «stragi del sabato sera», la Polizia stradale, con l'impiego di 18.311 pattuglie, ha controllato 181.786 conducenti, 15.171 dei quali risultati in stato di ebbrezza (circa l'8,4 per cento dei soggetti controllati). Il 62,3 per cento dei conducenti postivi al *test* ha fatto registrare un tasso alcolemico superiore ad 1,00 gr/l.

Sempre nel corso dei servizi specifici per il contrasto delle cosiddette stragi del sabato sera, effettuati nei primi sei mesi del 2008, le pattuglie dedicate sono state 8.476 in 7.012 posti di controllo mirato. Sono stati sottoposti ai *test* alcolimetrici 98.905 conducenti di cui 6.406 (il 6,5 per cento dei soggetti testati) positivi al controllo dell'alcol; tra questi 2.466 hanno manifestato un tasso alcolemico superiore ad 1,00 gr/l.

Nel campo dell'attività di controllo dei conducenti, finalizzato a verificare l'eventuale abuso di alcol o l'assunzione di stupefacenti, nel 2008, è stato realizzato il massimo sforzo operativo degli ultimi anni, reso possibile anche dal massiccio impiego di etilometri e di dispositivi di accertamento preliminare (cosiddetti precursori) per la droga.

Dunque anche su questo fronte il Governo è fortemente impegnato. Ma le allarmanti dimensioni del fenomeno, come ricordato dagli interroganti, hanno indotto i rappresentanti dei Ministeri più direttamente impegnati nell'azione di contrasto a predisporre una serie di interventi, anche normativi, finalizzati a potenziare ed incrementare il numero e la qualità di tali controlli secondo modelli e protocolli che ne aumentino l'efficacia e la fattibilità direttamente su strada in ambito notturno e, soprattutto, nel fine settimana.

Si rammenta, a tal proposito, che, proprio qualche giorno fa, il tavolo tecnico interministeriale, appositamente costituito per novellare l'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 117 del 2007, concernente l'istituzione di un Fondo per il contrasto dell'incidentalità notturna, ha concluso il proprio lavoro. L'emendamento così come concordato con tutte le amministrazioni interessate, e per il quale è già stata autorizzata la presentazione da parte del Ministro per i rapporti con il Parlamento all'Atto Senato n. 733 (sicurezza pubblica), consentirà di eliminare una serie di problemi applicativi che hanno contrassegnato finora la disposizione in questione e reso, di fatto, inutilizzabile il Fondo.

Questa proposta emendativa del Governo appare strategica nel reperire risorse economiche da finalizzare ad interventi di contrasto al fenomeno delle stragi sulle strade, prelevandole direttamente da coloro che hanno attuato gravissimi comportamenti in danno dell'altrui sicurezza e in contrasto con quanto previsto dal Codice della strada, anziché dal bilancio dello Stato. In particolare, si prevede che nell'ipotesi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, ovvero in talune ipotesi di gravi violazioni al Codice della strada, qualora commesse tra le ore 22 e le ore 7 del mattino, sia prevista una specifica aggravante di carattere pecuniario che andrà ad alimentare il citato Fondo contro l'incidentalità notturna. Con lo stesso emendamento vengono meglio esplicitate le finalità di utilizzo di tali risorse: acquisto di materiali, attrezzature e mezzi per le attività di contrasto dell'incidentalità notturna, svolte dalle Forze dell'ordine, campagne di sensibilizzazione e di formazione degli utenti della strada e per il finanziamento di analisi cliniche di ricerca e sperimentazione nel settore di contrasto della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe.

Tali risorse finanziarie potranno essere destinate ad aprire un'ampia fase di sperimentazione, volta ad individuare ed o strumenti, analoghi all'etilometro, per la verifica e la diagnosi immediata e su strada della guida sotto l'effetto delle sostanze stupefacenti, ovviando in tal modo alle difficoltà di carattere logistico ed operativo che caratterizzano attualmente tali controlli con la conseguenza di limitarli inevitabilmente nel numero.

Sempre con tali risorse e sempre nell'ottica di pervenire all'individuazione di un modello d'intervento facilmente applicabile, efficace sotto il profilo probatorio, sostenibile con riguardo ai costi e valido ai fini della sperimentazione scientifica di strumentazioni su matrici diverse da quella salivare, si potranno sostenere e finanziare iniziative di carattere progettuale sul tipo di quella denominata «*Drugs on street: no crash*», cui ha aderito anche il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio. Tale protocollo operativo, applicato con il concorso della Regione Veneto e del Dipartimento delle dipendenze della locale Azienda sanitaria, con il determinante supporto della Prefettura, della Questura e delle diverse espressioni delle Forze dell'ordine nazionali e locali e, infine, con il coinvolgimento dei laboratori di analisi della tossicologia forense delle Università di Verona e Padova e del Servizio sanitario nazionale, sta già da tempo consentendo, oltre allo svolgimento dei controlli antidroga direttamente su strada, anche la raccolta di dati statistici di enorme importanza per lo studio del riprovevole fenomeno della guida sotto l'effetto delle droghe.

Le attività messe in campo dai promotori del progetto, replicabile con facilità in altre realtà territoriali, agevolando, anche con l'impiego di strutture e unità mobili appositamente allestite, lo svolgimento di esami e accertamenti tossicologici nei confronti dei conducenti sottoposti a controllo dalle Forze dell'ordine nell'ambito dei consueti turni di pattugliamento, hanno consentito di individuare con certezza e sanzionare dall'inizio dei controlli più di 450 persone alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o, in taluni casi, combinatamente sotto l'effetto di droga e di alcol.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri

GIOVANARDI

(9 gennaio 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

in Svizzera, i laboratori cantonali di Basilea e di Argovia hanno recentemente condotto dei *test* su 15 confezioni di colori a tempera «a dita» a uso infantile;

i risultati sono stati diffusi in Italia dall'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc);

il 60 per cento di questi prodotti ha presentato criticità relative alla composizione e alla conformità delle informazioni esposte in etichetta, non accurate per la parte che riguarda le sostanze usate per la conserva-

zione dei prodotti e per ciò che riguarda le sostanze aromatiche «amare» che dovrebbero scoraggiare i bambini dal leccarsi le dita;

in particolare, in alcune confezioni in commercio di questi prodotti è stata rilevata una concentrazione anomala di sostanze non adatte ai giocattoli per l'infanzia: gli ftalati (presenti al limite massimo in due *set*) e le nitrosamine (oltre il massimo consentito in tre campioni);

anche in Italia gli istituti per l'infanzia (asili nido e scuole materne e elementari) organizzano per i bambini, attività di disegno con l'uso di detti colori a tempera,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei risultati dell'indagine condotta dai laboratori cantonali svizzeri di Basilea e di Argovia sulla conformità dei colori a tempera «a dita» a uso infantile, e se non intenda disporre un'opportuna indagine per verificare la regolarità dei prodotti dello stesso tipo in commercio e/o usati presso le scuole e gli istituti per l'infanzia sul territorio nazionale.

(4-00551)

(22 settembre 2008)

RISPOSTA. – Si precisa che la Svizzera non partecipa al sistema di allerta dell'Unione europea (RAPEX), concernente prodotti che non siano alimenti, farmaci e dispositivi medici; per tale motivo, malgrado i laboratori cantonali di Basilea e di Argovia abbiano individuato la non conformità di nove confezioni di colori a tempera destinati all'infanzia, queste informazioni non sono state condivise nel suddetto sistema europeo.

Al contrario, poiché l'Italia è inserita nel suddetto sistema RAPEX, per l'anno 2008, relativamente alla sola categoria «colori» destinati alla popolazione infantile sono state impartite al competente Comando Carabinieri per la tutela della salute disposizioni per la ricerca sul territorio nazionale di otto differenti tipologie di prodotti (corrispondenti ad altrettante notifiche).

Le motivazioni derivano nel 75 per cento dei casi, dalla presenza nei pennarelli di benzene (cancerogeno di categoria 1), al di sopra della concentrazione stabilita dal decreto del Ministero della sanità del 29 luglio 1994; nei restanti casi dalla presenza di piombo e cromo oltre ai limiti stabiliti dalla UNI EN 71-3, e dall'eccesso di sostanza tossica e di sostanza corrosiva ritenuta pericolosa per la salute.

Nei casi suddetti il paese produttore è sconosciuto nel 37,5 per cento dei casi, nel restante 62,5 per cento dei casi risulta essere la Cina.

Si precisa, inoltre, che le ricerche sono ancora in corso e, nel caso in cui gli articoli suddetti siano rinvenuti, il Comando dei Carabinieri competente per territorio provvederà ad inviare all'Istituto superiore di sanità (ISS) i campioni per la verifica di pericolosità; in attesa del parere dell'ISS gli articoli in questione saranno assoggettati a sequestro cautelativo.

Si sottolinea che gli articoli sottoposti dall'Istituto ad analisi per l'anno 2007 sono stati 127, dei quali il 93 per cento ha interessato il settore giocattoli.

Si conferma pertanto che la sorveglianza sui prodotti segnalati quali pericolosi dal sistema di allerta europeo RAPEX, particolarmente sui giocattoli, costituisce uno degli obiettivi prioritari di questo Ministero che a tal fine si avvale del prezioso contributo dei NAS e dell'Istituto superiore di sanità.

Il Sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali

MARTINI

(24 dicembre 2008)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.*

– Premesso che:

il Ministero per i beni e le attività culturali aderisce, con varie iniziative nel territorio, alla «Giornata internazionale dei diritti delle persone con disabilità», organizzata dall'Onu per il 3 dicembre 2008, riconoscendo anche per queste persone il diritto a fruire del patrimonio culturale;

i beni librari, nella loro forma cartacea, sono inutilizzabili per molti disabili;

la possibilità di disporre di forme digitali dei contenuti di queste opere, sotto forma di *file* testuali, le rendono invece accessibili anche a molte categorie di persone disabili, come i non vedenti, che possono leggerle con il loro *personal computer*, ai dislessici, che possono associare il testo scritto alla lettura con voce sintetica, agli ipovedenti, che possono ingrandire e contrastare i caratteri, o a chi, per disabilità motorie, non può materialmente sfogliare le pagine di un libro;

il 7 aprile 2008 è stato pubblicato, sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 82, il decreto firmato il 18 dicembre 2007 dal Ministro per i beni e le attività culturali Francesco Rutelli, che renderà possibile ai disabili visivi la «lettura» delle novità editoriali sul mercato grazie alla trasformazione in testo digitale;

i fondi stanziati nel decreto, che ammontano a 2.750.000 euro, sono destinati ai progetti che, selezionati con un apposito bando, saranno finalizzati alla fruizione in formato accessibile per ipovedenti e non vedenti delle novità librarie entro 48-72 ore dall'ingresso del corrispondente cartaceo nel circuito distributivo tradizionale;

il decreto fissa anche il numero dei titoli da rendere disponibili nell'arco di ogni anno: 2.000 di autori italiani, 500 di autori stranieri, più 500 titoli a richiesta degli utenti – cifre corrispondenti, secondo le stime dell'Associazione italiana editori, al numero delle novità che giungono in un anno nelle librerie più prestigiose;

ad oggi non risulta essere stata emanata alcuna informazione o comunicazione, da parte del Ministero degli altri enti ed istituti incaricati, sullo stato di attuazione del decreto, e non è possibile conoscere: una lista

dei titoli previsti o già resi disponibili in forme digitali; quali case editrici o altri soggetti abbiano finora beneficiato dei fondi previsti e per quali investimenti,

si chiede di conoscere:

quale sia lo stato di attuazione del decreto del Ministero per i beni e le attività culturali pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 82 del 7 aprile 2008;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno disporre la pubblicazione: della lista dei titoli librari previsti o già resi disponibili in forme digitali; della lista delle case editrici e degli altri soggetti che beneficiano dei fondi previsti dal suddetto decreto, e per quali investimenti, nonché di modalità e procedure secondo cui sono raccolte le richieste di opere disponibili in formati digitali da parte degli utenti non vedenti.

(4-00879)

(2 dicembre 2008)

RISPOSTA. – In risposta all'interrogazione, con la quale gli interroganti chiedono quale sia lo stato di attuazione del decreto ministeriale 18 dicembre 2007 che disciplina le modalità per la concessione dei finanziamenti in favore dei progetti dell'editoria per ipovedenti e non vedenti volti a trasformare in testo digitale le novità editoriali sul mercato, si osserva quanto segue.

L'articolo 4 del decreto citato dispone che «i progetti (...) saranno valutati da un'apposita Commissione istituita presso questo Ministero».

In attuazione di tale norma, in data 16 settembre 2008, con decreto ministeriale è stata istituita la suddetta commissione con il compito, appunto, di vagliare i progetti suscettibili di finanziamento.

La prima riunione di insediamento della commissione sopra citata si è tenuta il 22 ottobre 2008 presso la sede del Centro per il libro e la lettura in via dell'Umiltà 33.

Attualmente non è possibile stilare una lista dei soggetti beneficiari, né una lista dei titoli librari da finanziare in quanto l'esame dei 13 progetti che sono pervenuti è ancora in corso di valutazione.

Al termine di questa fase, si provvederà alla pubblicazione dei nomi dei vincitori sul sito della Direzione generale per i beni librari, gli istituti culturali e il diritto di autore.

Infine la procedura si concluderà con l'erogazione del finanziamento ai sensi dell'art. 6 del decreto ministeriale 18 dicembre 2007, che prevede testualmente che «ai fini dell'erogazione dei finanziamenti il Responsabile del procedimento, sulla scorta del giudizio espresso dalla Commissione, predispone il relativo piano di ripartizione, che viene approvato da parte del Direttore generale per i beni librari e gli istituti culturali con proprio decreto».

Da ultimo si fa presente che in data 8 gennaio 2009 si riunirà la commissione per il proseguimento dei lavori presso il Centro per il libro e la lettura.

Il Ministro per i beni e le attività culturali

BONDI

(7 gennaio 2009)

SANCIU. – *Ai Ministri del lavoro, della salute e delle politiche sociali e delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

la tutela della salute pubblica e la fiducia dei consumatori nella sicurezza e qualità degli alimenti sono fondamentali interessi non solo dei cittadini, ma altresì delle imprese;

è indispensabile salvaguardare la fiducia dei consumatori, garantendo il monitoraggio e la trasparenza in tutta la filiera alimentare, anche attraverso la possibilità di conoscere le caratteristiche essenziali dei prodotti, al fine di consentire loro di effettuare delle scelte di acquisto pienamente consapevoli, basate su una completa informazione;

l'ampliamento del volume degli scambi commerciali comporta che ogni giorno arrivino in Italia, soprattutto attraverso i porti, migliaia di tonnellate di prodotti da Paesi comunitari e non;

tale fenomeno è particolarmente rilevante nel settore cerealicolo, poiché giungono in Italia, soprattutto da Paesi extracomunitari, migliaia di tonnellate di grano duro destinato alla fabbricazione della pasta;

i controlli alle frontiere e particolarmente nei porti rivestono quindi un'importanza fondamentale e altrettanto importante è garantire la tracciabilità del prodotto avviato alle diverse destinazioni;

importanti organizzazioni agricole, quali la Coldiretti, hanno a loro volta intrapreso azioni per garantire al consumatore un'adeguata informazione attraverso l'etichettatura e valorizzare il prodotto italiano;

è stata altresì evidenziata la situazione di crisi in cui versano le imprese cerealicole italiane che non riescono a collocare adeguatamente il prodotto sul mercato, mentre il 70 per cento della pasta prodotta in Italia con grano duro è esportata, con marchi italiani, quindi beneficia di un'identità che rappresenta un valore aggiunto per i consumatori di tutto il mondo;

tale valore aggiunto non è riconosciuto ai produttori italiani di grano duro, dal momento che nel prodotto finale non è evidenziata la percentuale di grano duro proveniente dall'estero, soprattutto dai Paesi extracomunitari,

si chiede di sapere quali iniziative si intendano promuovere per:

migliorare le procedure per consentire la tracciabilità del prodotto, che al momento non sembrano adeguate a garantire che prodotti provenienti da carichi, rivelatisi non in regola dopo l'effettuazione delle analisi, possano essere rintracciati e inviati a destinazioni compatibili con le loro caratteristiche;

realizzare controlli adeguati con sistemi tecnologicamente avanzati, quali l'utilizzo di metodi innovativi di analisi, necessari per individuare l'origine delle produzioni, già disponibili sia per l'olio extravergine di oliva che per le produzioni zootecniche;

potenziare la dotazione di mezzi e risorse degli organi di controllo;

evidenziare obbligatoriamente in etichetta, in modo particolare, l'origine del grano duro con cui viene confezionata la pasta ad uso alimentare, che rappresenta un prodotto di punta del *Made in Italy*, rispetto al quale va particolarmente tutelato l'interesse dei consumatori ad una completa informazione.

(4-00758)

(4 novembre 2008)

RISPOSTA. – Si precisa che le procedure di rintracciabilità sono state definite dal regolamento europeo del 28 gennaio 2002, n. 178; l'Italia osserva rigorosamente le norme disposte da tale regolamento, con particolare riferimento al sistema rapido d'allerta comunitario (RASFF), operativo presso la Direzione generale della sicurezza degli alimenti e della nutrizione del Ministero e in collegamento con i punti di contatto regionali.

Per quanto attiene i controlli in frontiera, questi sono effettuati direttamente dagli uffici periferici ministeriali, distribuiti su tutti i punti di confine.

In particolare, per quanto riguarda gli alimenti di origine vegetale i controlli vengono effettuati dagli Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera (USMAF) che si avvalgono, a partire dal 1° gennaio 2008, di un sistema di qualità, costituito da una procedura operativa *standard* unificata.

Inoltre dal gennaio 2007 è operativo un sistema informatizzato in rete che consente la massima sicurezza delle attività, compresa la possibilità di conoscere in tempo reale, ai fini di un'eventuale rintracciabilità, tutte le partite di alimenti in ingresso e la loro destinazione primaria.

I controlli ufficiali, secondo il regolamento europeo del 29 aprile 2004, n. 882, vengono effettuati su tutte le partite in ingresso con una percentuale di verifiche ispettive del 7-8 per cento e di verifiche analitiche del 5 per cento, percentuali senz'altro superiori a quelle di tutti gli altri Paesi europei.

Con decreto ministeriale del 27 febbraio 2008 è stata estesa agli Istituti zooprofilattici sperimentali (IIZZSS) la competenza per le analisi sui prodotti vegetali non trasformati, allo scopo di poter disporre di un numero maggiore di laboratori ufficiali addetti al controllo, nell'ambito di un sistema di laboratori pubblici (oltre cento, tra quelli delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente e quelli degli IIZZSS), tutti qualificati ed accreditati in qualità secondo la normativa europea.

Il Ministero ha provveduto, inoltre, a realizzare due corsi di formazione per i Carabinieri NAS che consentirà di accrescere di altre 90 specifiche professionalità il personale del Comando.

È stato inoltre recentemente pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il decreto legislativo 19 novembre 2008, n. 194, che disciplina le modalità di rifinanziamento dei controlli sanitari ufficiali in attuazione del regolamento CE 882; tali tariffe consentiranno la copertura delle spese ed il potenziamento dei mezzi e delle risorse a disposizione degli organi di controllo su tutto il territorio nazionale, compresi i punti di confine.

Si sottolinea che il nostro Paese ha più volte sollecitato in sede comunitaria la previsione dell'identificazione dell'etichetta in origine per i prodotti di origine vegetale; la posizione italiana, tuttavia, potrebbe essere in contrasto con la normativa comunitaria vigente in materia di etichettatura degli alimenti.

Per il settore delle carni avicole, per le quali alcune ordinanze ministeriali hanno reso obbligatoria in etichetta l'indicazione del Paese d'origine, in conformità al principio di precauzione, è in corso, peraltro, presso la Corte di giustizia delle comunità europee un contenzioso per violazione, da parte dell'Italia, delle norme comunitarie in materia di etichettatura e presentazione dei prodotti alimentari.

Il Sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali

MARTINI

(24 dicembre 2008)

SANTINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e trasporti, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

un caso di forte inquinamento acustico ed ambientale si verifica a Trento nord, nella circoscrizione di Gardolo, esattamente nella zona di Roncafort e soprattutto lungo via Bepi Todesca dove abita una cinquantina di famiglie;

il problema acustico è dovuto alla presenza della ferrovia, segnatamente dello scalo merci dove i treni in manovra creano un rumore continuo, estremamente fastidioso, con stridore di freni e assordanti colpi metallici causati dall'impatto dei respingenti montati sui vagoni;

il problema più grande e preoccupante, nel verde Trentino, polmone d'Italia, è rappresentato dall'inquinamento atmosferico, causato dalle motrici Diesel che lavorano per molte ore al giorno e sprigionano un inquinamento che rende l'aria irrespirabile;

lungo i binari dello scalo è predisposta una linea elettrica, e non si capisce perché vengano utilizzate queste obsolete, pericolose ed inquinanti macchine;

gli scarichi maleodoranti prodotti dai tubi di scarico delle motrici entrano prepotentemente nelle case che si affacciano sullo scalo e nei massimi picchi di emissioni, alle otto del mattino ed alle quattordici, gli

abitanti di tali edifici lamentano malesseri di vario genere, con conati di vomito e capogiri. Fra di loro vi sono anche numerosi anziani, bambini e neonati,

si chiede di sapere se non si ritenga di promuovere iniziative al fine di procedere allo spostamento dello scalo ferroviario in zona lontana dai centri abitati, procedere alla sostituzione delle motrici a gasolio con motrici elettriche e realizzare barriere architettoniche utili ad evitare gli inconvenienti denunciati dai cittadini.

(4-00115)

(5 giugno 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione parlamentare cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 17 giugno 2008, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Si premette che sino a pochi anni fa lo scalo merci di Trento Roncafort era inserito nel tessuto urbano della città essendo ubicato all'interno della locale stazione ferroviaria denominata Scalo Filzi. A seguito delle intese intervenute tra il gruppo Ferrovie dello Stato, la Provincia e il Comune di Trento e formalizzate alla fine degli anni '90, è stato deciso lo spostamento di tale impianto a Roncafort in una posizione delocalizzata rispetto al centro urbano; detto trasferimento è avvenuto a partire dal 2005.

Lo scalo merci è strutturato in funzione delle attività che vengono svolte: i binari presenti sono difatti solo in parte elettrificati in quanto l'elettrificazione impedirebbe le operazioni di carico e scarico dei carri dall'alto.

I treni merci in partenza/arrivo presso lo scalo di Roncafort, ad eccezione di quelli diretti in Valsugana dove la linea non è elettrificata, sono a trazione elettrica. Tuttavia le manovre interne di posizionamento dei carri devono essere necessariamente eseguite utilizzando locomotive a trazione autonoma con motori a combustione interna in quanto i carri devono raggiungere binari non elettrificati.

Ferrovie dello Stato fa sapere che il piano di risanamento acustico redatto dalla società Rete ferroviaria italiana, ai sensi del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 29 novembre 2000, prevede quattro interventi con barriere antirumore nella zona di Roncafort sita a nord di Trento.

Tali interventi, l'ultimo dei quali ricade proprio in prossimità della zona oggetto dell'interrogazione (via Bepi Todesca), sono programmati al 7° ed al 10° anno del piano di risanamento acustico e quindi non rientrano tra quelli del primo quadriennio già approvati con l'intesa del 1° luglio 2004 dalla Conferenza unificata Stato-Regioni.

Ciò nonostante, gli stessi interventi possono essere anticipati in quanto compresi in un precedente protocollo d'intesa siglato tra RFI e la Provincia autonoma di Trento che, prevedendo un contributo finanziario

significativo da parte dell'ente locale, è stato ritenuto prioritario rispetto all'attuazione del suddetto piano dalla citata intesa della Conferenza unificata Stato-Regioni.

Ferrovie dello Stato fa sapere che i progetti definitivi degli interventi in questione sono stati redatti da RFI nel 2005 e che provvederà ad avviarne la realizzazione non appena saranno rese completamente disponibili le necessarie risorse finanziarie conformemente a quanto previsto nel citato accordo con la Provincia di Trento.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(7 gennaio 2009)
