

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 42

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 26 maggio al 9 giugno 2009)

### INDICE

AMORUSO: sulla pena di morte in Bielorussia (4-01359) (risp. MANTICA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> )	Pag. 1029	FILIPPI Marco: sulla cessione di un ramo di Autostrade per l'Italia alla società Telepass SpA (4-00759) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	Pag. 1045
ASTORE ed altri: su una gara per la fornitura di assistenza protesica bandita da una ASL dell'Umbria (4-01552) (risp. MARTINI, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali</i> )	1030	sulla Convenzione unica fra ANAS e ASPI del 2007 (4-00976) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	1047
BARBOLINI, BASTICO: sullo stoccaggio di gas naturale presso il comune di San Felice sul Panaro (Modena) (4-01235) (risp. PRESTIGIACOMO, <i>ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare</i> )	1034	FLERES: sul degrado del Monumento ai caduti di tutte le guerre nel comune di Catania (4-00051) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i> )	1049
BUTTI: sul taglio dei fondi destinati alla Gestione governativa per il lago Maggiore, di Como e dei Garda (4-01132) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	1037	PETERLINI: sul potenziamento dei collegamenti ferroviari con Bolzano (4-00948) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	1050
COSTA: sul crollo di alcuni edifici nel comune di Castro (Lecce) (4-01070) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i> )	1039	PINZGER: sulle differenti tariffe aeree praticate da Alitalia e AirOne nei rispettivi siti <i>Internet</i> (4-01061) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	1052
DELLA SETA: sull'apposizione del segreto di Stato su impianti civili per la produzione di energia (4-00002) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i> )	1042	PORETTI, PERDUCA: sul conferimento della cittadinanza russa al criminale di guerra serbo Kadujevic (4-00639) (risp. MANTICA, <i>sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i> )	1054
		sulla duplicazione di banche dati relative all'intestazione dei veicoli (4-01155) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> )	1056

10 GIUGNO 2009

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 42

---

sull'attività di monitoraggio dei fenomeni sismici (4-01366) (risp. VITO, <i>ministro per i rapporti con il Parlamento</i> ) Pag. 1058	STRADIOTTO: sulla realizzazione di un elettrodoto in Veneto (4-01373) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> ) Pag. 1064
RIZZOTTI ed altri: sulla disciplina relativa al noleggio con conducente (4-01157) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e trasporti</i> ) 1063	VILLARI: sulla presenza di metalli pesanti in prodotti alimentari di larga diffusione (4-01556) (risp. MARTINI, <i>sottosegretario di Stato per il lavoro, salute e politiche sociali</i> ) 1066

---

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

è stato pubblicato il nuovo rapporto di Amnesty International sull'applicazione della pena di morte nel mondo;

pur rimanendo situazioni impressionanti a livello di condannati alla pena capitale in Paesi quali la Cina e l'Iran, il rapporto nota una leggera ma significativa diminuzione sia nel numero delle nazioni che applicano la pena di morte, sia nel numero di persone cadute per mano del boia;

in particolare, un ruolo guida positivo è stato tenuto dall'Unione europea che è stata in prima fila per l'approvazione, nel 2007, della fondamentale risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite che chiede una moratoria universale;

stride tuttavia che proprio ai confini orientali della UE ci sia un Paese, la Bielorussia, che l'anno scorso, secondo il rapporto di Amnesty International, avrebbe mandato a morte quattro condannati, mentre dal 1991 in poi il totale delle persone morte sarebbe ammontato a non meno di 400;

una politica dell'Unione europea contro la pena di morte rischia di essere obiettivamente danneggiata dal permanere, proprio ai suoi confini orientali, di un Paese che mantiene la pena capitale e che, per quanto non facente parte della stessa UE, si trova comunque nel cuore dell'Europa orientale,

si chiede di sapere:

se, in base alle informazioni in possesso del Ministro in indirizzo, i numeri citati dal rapporto di Amnesty International corrispondano al vero;

quali iniziative, nell'ambito della politica estera comune della Unione europea, intenda avviare per spingere la Bielorussia a conformarsi a quanto avviene, in tema di pena di morte, nel resto dell'Europa.

(4-01359)

(2 aprile 2009)

RISPOSTA. – La questione della moratoria della pena di morte rappresenta una delle priorità della politica estera dell'Italia e dell'Unione europea in materia di diritti umani. L'Italia, insieme ad una vasta alleanza trans-regionale di Paesi, ha infatti presentato nel dicembre 2007 una risoluzione sulla moratoria per la pena di morte all'Assemblea generale delle Nazioni Unite. La risoluzione è stata presentata anche nel dicembre 2008, ottenendo un numero di voti ancora più favorevole (106 rispetto ai 104 del 2007), a conferma dell'esistenza di un movimento positivo verso l'abolizione della pena capitale.

Per quanto riguarda la situazione Bielorussia, essa rimane uno dei pochi Paesi dell'area a mantenere la pena capitale, sebbene non esistano dati ufficiali. In base alle informazioni ricevute dal Segretario generale delle Nazioni Unite da parte del Governo di Minsk nel settembre 2008, il codice penale bielorusso consente l'esecuzione capitale quale misura eccezionale per alcuni crimini particolarmente gravi, che comprendono l'omicidio, l'alto tradimento, la cospirazione contro lo Stato ed il sabotaggio (le fattispecie cui si applica la pena di morte sono state ridotte dal codice penale del 1999 da 29 a 14). La pena capitale non viene invece prevista per la pianificazione o la tentata realizzazione di un crimine e non può essere applicata a persone minorenni al momento del compimento del fatto ed a donne o uomini che raggiungono i 65 anni nel momento in cui viene decisa la sentenza. Inoltre, dal 2006 un emendamento al codice penale definisce la pena di morte come «temporanea».

Il Governo di Minsk si è sempre astenuto in occasione del voto sulla risoluzione in Assemblea generale. Nonostante la moratoria *de facto* vigente nel Paese, le informazioni raccolte dai Capi Missione UE nel febbraio 2008 facevano stato del fatto che, secondo fonti ONU, tre prigionieri sarebbero stati giustiziati nel 2006 ed almeno un altro nel 2007. Inoltre, tre membri del gruppo criminale «Marozaw» sarebbero stati giustiziati ad inizio 2008. Le più recenti informazioni raccolte dai Capi Missione UE non riportano nuove esecuzioni.

Con riferimento alle iniziative future che potranno essere intraprese in materia, la questione della moratoria della pena di morte continuerà ad essere al centro dell'azione italiana ed europea sui diritti umani nei principali *fora* multilaterali. Inoltre, in occasione del Consiglio affari generali e relazioni gsterne (CAGRE) del 16 marzo 2009, l'UE ha annunciato la volontà di lanciare un dialogo sui diritti umani con la Bielorussia nel prossimo futuro (al pari dei dialoghi che l'UE già conduce con numerosi altri Paesi quali la Cina, i Paesi dell'Asia centrale, la Federazione russa e l'Unione Africana). L'avvio del dialogo sui diritti umani con le autorità di Minsk potrà rappresentare un forte strumento per monitorare in maniera strutturata e periodica la situazione dei diritti umani nel Paese e per approfondire il dialogo con il Governo sulle questioni principali in materia, tra le quali anche la pena di morte.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

MANTICA

(1° giugno 2009)

---

ASTORE, BELISARIO, PEDICA, RUSSO, DI NARDO. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la disciplina concernente l'assistenza protesica, ancora oggi dettata dal decreto del Ministro 27 agosto 1999, n. 332, e dalle delibere regionali di recepimento, definisce modalità ben distinte di erogazione e tariffazione dei dispositivi protesici inclusi nei tre elenchi allegati al decreto sopra ci-

tato, in virtù della diversa natura delle prestazioni protesiche in essi indicate;

per quanto attiene i dispositivi inclusi nell'elenco 1 – per i quali è sempre prevista una procedura di personalizzazione del dispositivo prescritto che lo renda fruibile al paziente cui è destinato – la normativa vigente riconosce un regime di prezzi amministrati, attraverso l'individuazione di un tariffario adottato dalle Regioni nel proprio territorio, determinato da una ricontrattazione delle tariffe indicate nel decreto ministeriale;

tariffe per le quali il legislatore – stanti i continui rinvii della proposta di revisione dell'assistenza protesica, da ultimo inclusa nel decreto del Presidente del 23 aprile 2008 di revisione dei livelli essenziali di assistenza (LEA), ufficialmente ritirato dal Governo per mancanza di copertura economica – ha ritenuto opportuno riconoscere un aggiornamento a livello nazionale pari al 9 per cento (confronta legge n. 244 del 2007, articolo 2, comma 380);

considerato che:

la Regione Umbria, al pari delle altre Regioni, con delibera della Giunta n. 927 del 2000 ha riconosciuto quali tariffe di rimborso dei dispositivi inclusi nell'elenco 1 quelle indicate dal decreto ministeriale 27 agosto 1999, n. 332;

l'Azienda sanitaria locale (ASL) 3 Umbria ha pubblicato un bando di «Gara per l'acquisto e la fornitura in service di ausili tecnici per persone disabili di cui agli elenchi 1, 2 e 3 del D.M. n. 332/99, per le della Regione Umbria n. 3 e n. 4», estendendo lo strumento della gara pubblica per l'individuazione di tariffe al ribasso ai dispositivi inclusi nell'elenco 1;

è rinvenibile sul sito *Internet* della stessa ASL 3 Umbria una «informazione complementare» relativa al bando di cui sopra, tramite la quale si giustifica come legittimo il ricorso alla gara al ribasso anche per quegli ausili attualmente inclusi nell'elenco 1 del decreto ministeriale citato perché, in virtù di una norma mai entrata in vigore, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 aprile 2008, quegli stessi ausili sarebbero stati riclassificati secondo logiche differenti ed assoggettabili alle modalità di approvvigionamento da parte della ASL attraverso lo strumento gara;

a fronte di una normativa specifica, confermata altresì da interpretazioni del legislatore e dalla giurisprudenza sulla materia (Ministero della salute, nota prot. N. 7192/dgprog/2-p/1.8.f.u del 23 marzo 2006 e TAR Campania sentenza n. 9418/2008), che esclude inconfutabilmente per i dispositivi inclusi nell'elenco 1 il ricorso alla procedura ad evidenza pubblica, appare agli interroganti del tutto illegittima l'iniziativa intrapresa dalla Azienda sanitaria locale 3 Umbria di estendere lo strumento della gara pubblica per l'individuazione di tariffe al ribasso sui dispositivi inclusi nell'elenco 1;

a parere degli interroganti il caso della ASL 3 Umbria rappresenta l'inizio di un più devastante processo degenerativo che sta coinvolgendo il comparto assistenziale protesico, oggi in balia di scelte sempre più spesso arbitrarie e al di fuori della legalità, dettate da pure logiche economicisti-

che che rischiano di compromettere la qualità del servizio erogato e la sicurezza della salute di utenti che, più di ogni altra categoria, dovrebbero poter fruire di un'assistenza sanitaria *ad personam*, non esistendo *standard* né tantomeno situazioni identiche nelle persone con disabilità,

si chiede di sapere:

quali azioni urgenti il Ministro in indirizzo intenda adottare, nell'ambito delle proprie specifiche competenze, affinché il bando della ASL 3 Umbria sia immediatamente ritirato, evitando così gravi ripercussioni sulla salute dei soggetti che usufruiscono da anni degli ausili protesici su misura;

quale sia l'intendimento del Ministro in merito ad una riforma dell'assistenza protesica alternativa al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 aprile 2008, considerati i limiti già evidenziati dallo stesso prima ancora di entrare in vigore.

(4-01552)

(16 ottobre 2008)

RISPOSTA. – Il Ministero è più volte intervenuto nei confronti delle Aziende sanitarie locali (ASL) che hanno adottato lo strumento della procedura pubblica per l'acquisto dei dispositivi «su misura» o «predisposti», inclusi nell'elenco 1 del Nomenclatore allegato al decreto ministeriale 27 agosto 1999, n. 332, ribadendo che tali procedure violano quanto disposto dal decreto.

Si deve precisare che a fronte di questo esplicito convincimento dell'amministrazione, a seguito peraltro di un confronto intercorso in questi anni con i rappresentanti delle principali associazioni dei disabili, con gli esperti delle specialità mediche interessate e con i referenti delle Regioni, è emerso e maturato il convincimento che numerosi ausili, oggi inclusi nel suddetto elenco, siano in realtà ausili di fabbricazione continua o di serie che non richiedono, salvo casi del tutto eccezionali, significativi adattamenti o personalizzazioni per essere utilizzati da un determinato individuo.

Pertanto, è stata formulata la proposta di una revisione della disciplina dell'assistenza protesica, nell'ambito della revisione complessiva dei Livelli essenziali di assistenza (LEA), che operi una distinzione più idonea tra dispositivi «su misura» e dispositivi «*standard*» di fabbricazione industriale, con il conseguente trasferimento di numerosi dispositivi dall'elenco 1 all'elenco 2.

L'effetto del trasferimento non sarà quello di estendere a tutti i dispositivi «trasferiti» l'obbligo del ricorso a procedure di gara, poiché l'elenco 2 sarà a sua volta distinto in un elenco (2A) che include dispositivi la cui applicazione richiede la presenza del professionista tecnico abilitato, e in un secondo elenco (2B) per i dispositivi la cui applicazione non richiede alcuna specifica abilità o competenza professionale. Solo per l'elenco 2B le ASL dovranno espletare le gare, mentre per gli ausili dell'elenco 2A

sarà consentita agli assistiti, su prescrizione del medico, la scelta tra i diversi prodotti in commercio erogabili dal Servizio sanitario nazionale.

Tale disciplina sarà applicabile dalla data di entrata in vigore del «repertorio» dei dispositivi di serie da istituirsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (art. 1, comma 292, della legge 23 dicembre 2005, n. 266). In tale provvedimento verranno individuati i prodotti da inserire, secondo tipologie omogenee, negli elenchi 2A e 2B e i relativi prezzi di riferimento per il loro acquisto da parte delle aziende sanitarie.

Più in generale, è opportuno precisare che il Ministero, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, non dispone di strumenti per incidere direttamente sui procedimenti gestionali e amministrativi delle ASL, fatti salvi i casi in cui tali procedimenti mettano effettivamente in pericolo la salute degli assistiti o la qualità delle cure loro garantite.

L'Azienda USL n. 3 dell'Umbria ha precisato, in merito agli aspetti di propria competenza, che l'inserimento, in via sperimentale nella gara di appalto per la fornitura, degli ausili di cui all'allegato 1 del decreto ministeriale n. 332/99 ha tenuto debitamente conto della normativa citata e, in particolare, dell'art. 1, comma 2, il quale identifica nell'ambito dell'elenco 1 diverse tipologie di dispositivi (quelli su misura e quelli di serie), prevedendo inoltre dispositivi di fabbricazione continua o di serie finiti che, per essere consegnati ad un determinato paziente, necessitano di essere specificatamente individuati e allestiti a misura da un tecnico abilitato, su prescrizione specialistica.

Gli ausili dei lotti 2 e 3 devono essere ricompresi nell'ultima definizione, ossia ausili di fabbricazione continua o di serie; inoltre la gara per il lotto 3 è andata deserta a seguito dell'esclusione per questioni formali dell'unico offerente, e quella per il lotto 2 è in fase di aggiudicazione, temporaneamente sospesa per pendenza di un ricorso al TAR, comunque non connesso alle motivazioni dell'interrogazione.

Inoltre, la ASL ha richiamato il vigente obbligo per le Regioni e le Aziende sanitarie di rivolgersi a ditte iscritte presso il Ministero, con la presenza vincolante di un tecnico abilitato (art. 3); ha precisato tuttavia che tale norma non esclude espressamente la possibilità di mettere le ditte in concorrenza fra di loro tramite procedure ad evidenza pubblica a loro riservate.

Secondo quanto riferito dall'Azienda, nel predisporre il bando di gara, è stato privilegiato necessariamente il principio della tutela dell'assistito, prevedendo obbligatoriamente nel bando la presenza dei due elementi cardine previsti a tal fine dalla normativa vigente, ossia l'iscrizione presso il Ministero delle ditte partecipanti alla gara per i due lotti sperimentali e la presenza obbligatoria di un tecnico abilitato, rimanendo immutate le condizioni previste relative sia alla valutazione medica specialistica, che prelude alla prescrizione dell'ausilio, sia al collaudo, quale strumento di controllo sul presidio fornito.

L'Azienda ritiene che la determinazione del prezzo attraverso procedure di evidenza pubblica, quale modalità ordinaria negli acquisti per la pubblica amministrazione, non incida negativamente sulla qualità degli au-

sili, considerato che il decreto ministeriale n. 332/99 contiene una descrizione dettagliata degli stessi, compresi i materiali di fabbricazione.

L'AUSL n. 3 ha infine precisato che quanto previsto nel bando di gara implica esclusivamente l'individuazione di un prezzo per un ristretto numero di ausili, assimilabili per caratteristiche tecniche agli ausili di cui all'elenco 2, con la consapevolezza che per gli ausili previsti nell'elenco 1, definiti su misura, per i quali la personalizzazione è l'elemento determinante e imprescindibile, tale sperimentazione non sia praticabile.

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

MARTINI

(28 giugno 2009)

BARBOLINI, BASTICO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il 16 luglio 2008, il sottosegretario di Stato allo sviluppo economico, onorevole Urso, rispondendo alla Camera dei deputati all'interrogazione dell'onorevole Miglioli (5-00027) in merito alla realizzazione di un deposito di stoccaggio sotterraneo in acquifero di gas naturale in località Rivara di San Felice (Modena), ha affermato che il Governo ritiene opportuno procedere ai necessari approfondimenti tecnico-scientifici sul campo al fine di garantire le massime condizioni di sicurezza per le popolazioni;

sullo stesso tema è stata presentata al Senato, in data 28 maggio 2008, un'altra interrogazione (4-00068), di cui è prima firmataria la senatrice Bastico, sulla quale il Governo non ha ancora fornito risposta;

l'Unione dei comuni dell'area interessata, dopo aver effettuato una prima valutazione della proposta progettuale, avevano già rilevato molteplici problematiche sia per quanto riguarda le condizioni di sicurezza dell'opera, sia in relazione ai potenziali impatti ambientali conseguenti alla sua eventuale realizzazione, evidenziate in una prima serie di osservazioni inviate già nell'ottobre del 2006;

in attuazione della mozione approvata dal Consiglio dell'Unione dei comuni in data 21 dicembre 2006, è stata nominata, congiuntamente alla Provincia, un'apposita Commissione, composta da soggetti esperti nelle varie discipline interessate dal progetto, con il compito di approfondire l'analisi della documentazione depositata nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) ed evidenziarne le criticità;

l'indagine suppletiva ha ulteriormente confermato i dubbi e le riserve legate alla particolare complessità dell'opera, sia per la rilevante dimensione che in relazione alla particolare tecnologia proposta, tra l'altro mai sperimentata in Italia;

ancor più preoccupante appare però quanto emerge con evidenza dallo studio redatto dal gruppo di lavoro della Commissione, in relazione alla insufficiente elaborazione e alla lacunosa rappresentazione di problematiche essenziali ai fini della formulazione di un giudizio di compatibilità ambientale pienamente consapevole;

particolarmente grave risulta, altresì, il mancato approfondimento di importanti aspetti relativi alla conformazione geologica del sito, nonché la contraddittorietà di alcune affermazioni contenute nella documentazione progettuale;

infine, è stata evidenziata la carente definizione delle caratteristiche tecniche degli impianti di superficie nonché l'insufficiente elaborazione dello studio sugli effetti che il funzionamento degli stessi può produrre sulle matrici ambientali;

considerato che:

nel sottosuolo di Rivara, così come risulta dai primi riscontri e dalle mappe del Servizio geologico sismico dei suoli della Regione Emilia-Romagna, è stata recentemente confermata l'esistenza di un immenso bacino naturale di acqua calda a temperature particolarmente significative, tra i 70 e gli 80 gradi, che si prestano allo sfruttamento geotermico;

gli studi hanno confermato la presenza nel sottosuolo, a profondità accessibili, di un bacino d'acqua calda che consentirà di riscaldare la parte Est del Comune di Mirandola. Le mappe e la dorsale di questo fenomeno che si estende da Est a Ovest interessa anche la località di Rivara, proprio alla profondità del supposto deposito di Gas, a circa 3.000 metri. Sulla base di tali dati, si ipotizza la possibilità di sfruttamento del bacino fino a dieci megawatt di potenza, ciò che consentirebbe di riscaldare dai mille ai tremila appartamenti;

valutato che:

la procedura di VIA deve comunque completare il percorso definito dalla legislazione vigente, anche per superare definitivamente qualsiasi prospettiva di ricorso alla medesima idea progettuale nello stesso sito;

la Regione Emilia-Romagna, la Provincia di Modena e gli enti locali più direttamente interessati, nonché i comitati dei cittadini appositamente costituiti e le forze politiche sul territorio, sia di maggioranza che di opposizione, hanno più volte manifestato, sulla scorta delle indicazioni fornite da numerosi esperti, la contrarietà all'intervento, in quanto l'impianto non fornisce sufficienti garanzie in termini di sicurezza e tutela ambientale,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dell'inesauribile risorsa naturale rinvenuta nel sottosuolo di Rivara, il cui sfruttamento a fini energetici non comporterà l'esaurimento della risorsa naturale e il manifestarsi del pericoloso fenomeno della subsidenza;

quali iniziative intendano adottare, ciascuno su quanto di propria competenza, alla luce del prezioso rinvenimento nel sottosuolo di Rivara, per evitare la realizzazione del deposito di stoccaggio sotterraneo di gas naturale ovvero un deposito di fonti combustibili destinate inevitabilmente ad esaurirsi nel tempo;

se intendano comunque coinvolgere e informare i cittadini, i comitati e gli enti locali interessati sullo stato di avanzamento del progetto di stoccaggio del gas a Rivara e sull'istanza presentata dalla Società Indipen-

dent Gas Management S.r.l. (IGM) per la realizzazione del sito di stoccaggio, nonché delle relative procedure di valutazione di merito.

(4-01235)

(9 marzo 2009)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione in cui si chiede quali siano le intenzioni del Governo in merito al progetto per lo stoccaggio di gas naturale in sottterraneo in località Rivara, nel comune di San Felice sul Panaro, in provincia di Modena, si rappresenta quanto segue.

A seguito della domanda presentata dalla Independent Gas Management Srl (IGM), nel luglio 2002, gli uffici del Ministero dello sviluppo economico hanno completato sull'istanza «Rivara Stoccaggi» l'istruttoria, acquisendo il parere favorevole del Comitato tecnico per gli idrocarburi e la geotermia, organo consultivo del Ministero sulle problematiche attinenti la ricerca, la coltivazione e lo stoccaggio in sottterraneo degli idrocarburi. Il Comitato tecnico, ora Commissione per gli idrocarburi e le risorse minerarie, opera con esperti del settore appartenenti al mondo accademico e con funzionari delle amministrazioni interessate, fra le quali il Ministero dell'ambiente e le Regioni di volta in volta interessate.

Il Ministero dello sviluppo economico, nel luglio 2005, ha invitato la società IGM a chiedere al Ministero dell'ambiente l'avvio del procedimento di *screening* ambientale per verificare la necessità o meno di una Valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del decreto ministeriale 26 agosto 2005. La società IGM, su base volontaria, ha deciso di sottoporre direttamente il progetto a VIA e il 15 settembre 2006 ha pubblicato l'avviso sui quotidiani nazionali e locali per l'inizio del relativo procedimento.

In data 24 luglio 2007, l'Assemblea plenaria della Commissione VIA ha esaminato e condiviso il contenuto di un documento predisposto dal gruppo istruttore sulla base del SIA e delle successive integrazioni, dove sono state evidenziate una serie di lacune che non permettevano di concludere la valutazione di impatto ambientale, ma che rendevano necessari ulteriori elementi informativi.

La Direzione competente del Ministero dell'ambiente, sulla base del documento appena citato, ha provveduto, in data 3 agosto 2007, con determinazione dirigenziale, a comunicare alla IGM la pronuncia interlocutoria negativa, ai sensi dell'art. 6, comma 4, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988.

A seguito della determinazione dirigenziale predetta, la IGM non ha, comunque, ad oggi ancora presentato nuova ulteriore documentazione per il riavvio del procedimento. Qualora la società proponente intenda predisporre e presentare la documentazione integrativa, del deposito della stessa presso i competenti uffici e del conseguente riavvio del procedimento di VIA sarà dato annuncio a mezzo stampa e il coinvolgimento delle istituzioni locali nel procedimento autorizzativo, per quanto concerne la VIA, avverrà con le modalità previste dalla normativa in materia.

Nel ribadire che il Governo ravvisa la necessità di aumentare in modo significativo la capacità dei giacimenti di stoccaggio italiani, al fine di accrescere la sicurezza degli approvvigionamenti e la flessibilità del sistema nazionale del gas, posto che i depositi di gas sono strutture indispensabili allo sviluppo economico del Paese ed al contenimento dei prezzi dell'energia per famiglie ed imprese, tutti i progetti di stoccaggio che possano rivelarsi di elevato interesse per il sistema italiano, incluso quello di Rivara, appaiono meritevoli di attenzione, come localmente dichiarato in forma pubblica dal sottosegretario Carlo Giovanardi, fermo restando che, solo in caso di esito positivo della VIA, subordinatamente al riavvio della relativa procedura da parte della IGM, il Ministero dello sviluppo economico darà inizio al procedimento per il conferimento della concessione, con approvazione del relativo programma lavori.

*Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*

PRESTIGIACOMO

(4 giugno 2009)

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

lo scorso 9 febbraio 2009, presso la Camera di commercio industria ed artigianato di Como, si è svolto un incontro alla presenza delle autorità provinciali in merito al già previsto taglio dei fondi destinati alla Gestione Governativa della navigazione del lago di Como;

tale riduzione di fondi porterebbe ad un immediato e drastico ridimensionamento delle corse, che andrebbe a ripercuotersi in modo pesante non solo sul servizio di trasporto pubblico via lago, che istituzionalmente la Navigazione ha come *mission* aziendale, ma anche sul comparto turistico del lago di Como, in un momento già di forte crisi;

i dati più recenti, e provenienti dalla Gestione Governativa della navigazione del lago di Como, dimostrano che su 2.800.000 passeggeri trasportati nel 2008, solo 800.000 sono i locali che usano i battelli come servizio di trasporto pubblico, mentre ben 2.000.000 sono i turisti che lo utilizzano per diporto;

risulta evidente che per la società di navigazione il comparto turistico rappresenta l'*hardcore* della propria attività,

si chiede di sapere:

quali misure di propria competenza intenda adottare il Ministro in indirizzo per evitare un ridimensionamento del servizio di trasporto via lago, che andrebbe non solo ad appesantire la mobilità su ruote sulle già congestionate strade del lago, ma anche ad aggravare una situazione precaria sotto l'aspetto ambientale del territorio lariano;

quali interventi preveda il Ministro competente per ripristinare i fondi destinati alla Gestione Governativa della navigazione del lago di Como che fornisce un vero e proprio servizio turistico di importanza fondamentale per l'economia lariana;

quale sia l'opinione del Ministro in ordine alla proposta di trasferire ogni tipo di competenza in materia di trasporti lacuali alle regioni.

(4-01132)

(13 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Il Ministero ha provveduto ad avviare le procedure finalizzate ad autorizzare l'utilizzo di fondi derivanti da avanzi di amministrazione conseguiti negli anni 2007-2008 dalla Gestione governativa laghi, al fine di fronteggiare i minori stanziamenti derivanti dal taglio delle risorse finanziarie introdotto dalla legge finanziaria per il 2009, destinate alla Gestione governativa per i laghi Maggiore, di Como e di Garda per l'espletamento dei propri servizi.

Come noto, il comma 4 dell'articolo 7-*sexies* della legge 9 aprile 2009, n. 33, di conversione del decreto-legge n. 5 del 2009, recante «Misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi (...)» ha disposto che «Al fine di scongiurare la possibilità che sia compromessa la continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, alla Gestione governativa navigazione laghi per gli esercizi finanziari 2009 e 2010 è consentito l'utilizzo degli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci 2007 e 2008 per fronteggiare le spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 della legge 18 luglio 1957, n. 614, nonché dall'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 27 febbraio 2003 n. 97».

Tale disposizione consentirà, per il biennio 2009-2010, alla gestione governativa di disporre di risorse sufficienti per coprire le esigenze di bilancio.

Per quanto concerne il trasferimento delle competenze in materia di trasporti lacuali alle Regioni, si fa presente che la competente struttura ministeriale aveva, a suo tempo, istituito un gruppo di lavoro con tutte le parti interessate la cui attività avrebbe dovuto essere finalizzata allo studio del trasferimento della Gestione governativa laghi alle Regioni territorialmente competenti.

In data 26 ottobre 2006, si è tenuta una riunione, cui hanno partecipato i rappresentanti delle Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e la Provincia autonoma di Trento, interessate della Gestione governativa dei laghi Maggiore, di Garda e di Como e del Ministero dell'economia e delle finanze. Nel corso di tale incontro sono emerse difficoltà in ordine alla realizzazione del trasferimento, riconducibili nell'individuazione e messa a disposizione delle risorse finanziarie necessarie al risanamento tecnico-economico della Gestione laghi nonché nell'individuazione della percentuale di riparto di tali somme tra le Regioni interessate.

A seguito di quanto sopra, non si sono tenuti altri incontri stante la mancata adesione a partecipare da parte degli enti locali coinvolti alle riunioni successivamente programmate da parte del Ministero.

Le difficoltà di individuare tali risorse, che sono continuate nel tempo per effetto dei tagli introdotti dalle successive leggi finanziarie, hanno rappresentato, ad oggi, il principale ostacolo al processo di decentramento auspicato dall'interrogante.

Si conferma, tuttavia, che rimane intenzione del Ministero procedere nella direzione già intrapresa.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

---

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nel pomeriggio del 31 gennaio 2009 a Castro (Lecce) si è registrato il distacco di una parte di costone roccioso, provocando, nella centrale piazza Dante, danni ingenti con il crollo di alcune abitazioni e di alcuni locali commerciali;

che l'area interessata dal crollo, secondo i sopralluoghi effettuati dai Vigili del fuoco e dal Genio civile, comprende 21 edifici fra appartamenti, negozi e depositi;

questo nuovo evento a carattere catastrofico si va ad associare a quello del mese di novembre 2008, quando forti mareggiate avevano causato gravi danni al porto, agli stabilimenti balneari alle imbarcazioni ed alle strade, inoltre aveva perso la vita un giovane risucchiato in mare dalla forza delle onde;

Castro è universalmente conosciuta ed apprezzata per le sue bellezze naturali ed architettoniche stante la peculiarità della sua posizione sul mare e la ricchezza della sua storia;

questo ultimo evento ha finito per causare danni così ingenti da mettere in forte dubbio la prossima stagione estiva;

l'economia di Castro si basa soprattutto sul turismo e sulla pesca, si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza dichiarando lo stato di calamità naturale affinché venga ripristinato lo stato dei luoghi entro l'estate e vengano accolte tutte le richieste fatte dall'amministrazione comunale di Castro per la salvaguardia del territorio e dell'economia dei propri cittadini.

(4-01070)

(2 febbraio 2009)

RISPOSTA. – In data 31 gennaio 2009 è pervenuta alla Sala situazione Italia del Dipartimento della Protezione civile la notizia del crollo di alcuni edifici siti in piazza Dante nel comune di Castro, in provincia di Lecce.

Al momento del crollo non erano in corso precipitazioni ma, nei tre giorni precedenti, l'area era stata interessata da precipitazioni dell'ordine massimo di dieci millimetri.

Peraltro, per tutto il mese di gennaio, le stazioni pluviometriche ubicate nel territorio dei vicini comuni di Corigliano e Presicce hanno registrato precipitazioni pari a 180 millimetri, circa il doppio della media del periodo, e la situazione è stata monitorata attentamente dalla Sala situazione Italia, in costante contatto con la Prefettura e la Regione Puglia.

In data 2 febbraio 2009, la Prefettura di Lecce ha comunicato che il crollo di un fronte di 30 metri di una parte del fabbricato ubicato a piazza Dante, nel centro urbano di Castro Marina, ha demolito cinque abitazioni al momento disabitate e tre locali commerciali sottostanti, senza causare alcuna vittima ma provocando danni agli immobili e agli autoveicoli parcheggiati nella piazza antistante. Gli immobili sono stati oggetto di immediato sequestro giudiziario da parte della magistratura e l'intera area è stata transennata.

A seguito della descritta situazione il Consiglio comunale, in considerazione del pregiudizio arrecato all'economia basata prevalentemente sul turismo, ha manifestato la volontà di richiedere al magistrato, preposto all'indagine sulla natura dell'evento, di accelerare gli accertamenti per consentire il dissequestro dell'area, nonché di promuovere la costituzione di un tavolo tecnico con Regione, Provincia, Prefettura e Protezione civile al fine di definire gli interventi da porre in essere per il ripristino dei luoghi e la ripresa delle attività produttive.

Nel frattempo, sono stati nominati i Consulenti tecnici d'ufficio (CTU) da parte della Procura e, in data 1° aprile 2009, è stato compiuto il primo sopralluogo per accertare le reali cause del crollo.

Attualmente in attesa delle risultanze da parte dei periti, che dovranno riferire anche sugli aspetti di natura geologica, idrogeologica e geotecnica che potrebbero avere influenzato il fenomeno, è stata disposta la messa in sicurezza dell'intera zona e sono in atto accertamenti sull'*iter* amministrativo dei lavori in corso per ravvisare se eventuali irregolarità negli adempimenti abbiano avuto concreti effetti nella dinamica del crollo.

Da un primo sopralluogo effettuato dai Vigili del fuoco è emerso che, sullo strato di calcarenite di sottofondazione del fabbricato crollato, lo strato di roccia è profondamente e diffusamente fessurato, ulteriormente compromesso dalla presenza di cavità antropiche.

Ad oggi, essendo l'area interessata ancora sotto sequestro, non è stato possibile effettuare i sopralluoghi tecnici e le indagini geologiche.

Inoltre, in data 11 febbraio 2009, la Regione Puglia ha trasmesso, al Dipartimento della Protezione civile, la delibera della Giunta regionale del 3 febbraio 2009 nella quale, nel rappresentare le conseguenze dannose provocate dal maltempo che nel mese di gennaio ha colpito i comuni già interessati dai fenomeni meteorologici relativi ai mesi di novembre e dicembre 2008, si è chiesto che anche per l'ultimo evento calamitoso (il crollo, nel centro urbano di Castro, delle cinque unità abitative), siano attivati i mezzi ed i poteri straordinari di cui all'art. 5 della legge n. 225

del 1992 al fine di porre in essere i necessari interventi per fronteggiare l'emergenza.

Sulla base della documentazione trasmessa il Dipartimento della Protezione civile ha, quindi, ritenuto di non dover procedere ad una nuova dichiarazione dello stato di emergenza, trattandosi di eventi meteorologici in qualche misura legati agli eventi atmosferici che hanno interessato l'intero territorio nazionale nei mesi di novembre e dicembre 2008, già oggetto di un'apposita dichiarazione dello stato di emergenza.

Pertanto, con l'art. 9, comma 2, dell'ordinanza di protezione civile n. 3746 del 12 marzo 2009, il Presidente della Regione Puglia è stato autorizzato ad applicare le disposizioni di cui alla precedente ordinanza n. 3734 del 16 gennaio 2009, emanata per gli eventi atmosferici dei mesi di novembre e dicembre 2008, al fine di porre rimedio anche all'emergenza del mese di gennaio 2009, laddove venga ravvisato un nesso di causalità tra tali eventi.

Con la citata ordinanza 3734 si è provveduto a nominare Commissari delegati, per gli ambiti territoriali di rispettiva competenza, i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, e a loro è stato demandato il compito, previa individuazione delle province e dei comuni danneggiati, di accertare i danni, di adottare tutte le necessarie ed urgenti iniziative volte a rimuovere le situazioni di rischio, ad assicurare l'assistenza alle popolazioni colpite, nonché a porre in essere ogni utile attività per l'avvio, in termini di somma urgenza, della messa in sicurezza delle aree colpite e degli interventi urgenti di prevenzione.

Inoltre il provvedimento ha previsto che ciascun Commissario delegato, sul proprio ambito regionale, sentiti i Comuni e le Province interessati, predisponga un piano generale degli interventi indifferibili e urgenti a tutela della pubblica incolumità, comprensivo della quantificazione degli oneri.

In tale piano sono previsti gli interventi finalizzati al ripristino della viabilità, delle infrastrutture, delle opere e dei servizi pubblici danneggiati, della pulizia, della bonifica, della manutenzione straordinaria degli alvei e delle opere di difesa idraulica dei corsi d'acqua interessati da eventi di piena. Sono anche comprese le attività di ripristino delle funzionalità delle opere marittime e di difesa della costa, di bonifica e di stabilizzazione dei versanti interessati da eventi franosi o valanghivi, nonché ulteriori ed adeguate azioni ed opere di prevenzione e di mitigazione dei rischi ancora presenti o determinatisi a seguito degli eventi avversi.

È stato, altresì, disposto che ciascun Commissario delegato agisca affinché i Comuni esposti ad alto rischio idrogeologico e idraulico predispongano, entro il termine di cessazione dello stato di emergenza, la necessaria pianificazione d'emergenza coerentemente con quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia.

Per quanto riguarda le eventuali misure a sostegno dell'attività economica della cittadinanza interessata, si fa presente che la predetta ordinanza 3734 ha previsto l'erogazione di una serie di contributi per favorire l'immediata ripresa delle attività produttive ed economiche. In particolare un

contributo rapportato al danno subito da impianti, strutture, macchinari e attrezzature, comunque non superiore al 50 per cento del danno medesimo e fino ad un massimo di 200.000 euro, un contributo fino al 30 per cento del prezzo di acquisto di scorte di materie prime, semilavorati e prodotti finiti, danneggiati o distrutti e non più utilizzabili, fino ad un massimo di 60.000 euro e un contributo correlato alla durata della sospensione dell'attività, che non può eccedere i 90 giorni, e quantificato in trecentosessantacinquesimi sulla base dei redditi prodotti, risultanti dall'ultima dichiarazione annuale dei redditi presentata.

Allo scopo, poi, di favorire, il rapido rientro nelle unità immobiliari distrutte o gravemente danneggiate o rese inagibili è stata disposta l'erogazione di contributi per ciascuna unità abitativa distrutta o danneggiata, nonché per la riparazione di immobili danneggiati la cui funzionalità sia agevolmente ripristinabile.

È stato, altresì, previsto un contributo per l'autonoma sistemazione in favore dei nuclei familiari la cui abitazione principale, abituale e continuativa, sia stata distrutta in tutto o in parte o sia stata sgomberata in esecuzione di provvedimenti delle competenti autorità.

Infine, si rappresenta che per far fronte ai danni sono state rese disponibili, per l'intero territorio nazionale, risorse pari a 85 milioni di euro che, con successiva ordinanza n. 3765 del 7 maggio 2009, sono stati ripartite attribuendo a ciascuna Regione e Provincia autonoma il 32 per cento delle spese sostenute per far fronte alla prima emergenza, previa acquisizione dell'idonea documentazione attestante le spese sostenute.

In base a tale disposizione normativa, alla Regione Puglia sono stati assegnati 1.240.205,67 euro a fronte dei 3.932.295,29 euro dichiarati dal Commissario delegato per le spese di prima emergenza, disposte entro il 23 gennaio 2009 ai sensi dell'art. 1, comma 3, lettera a), della predetta ordinanza 3734.

*Il Ministro per i rapporti con il Parlamento*

VITO

(8 giugno 2009)

DELLA SETA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, recante «Criteri per l'individuazione delle notizie, delle informazioni, dei documenti, degli atti, delle attività, delle cose e dei luoghi suscettibili di essere oggetto di segreto di Stato», emanato in data 8 aprile 2008 e pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 90 del 16 aprile 2008 delle informazioni, dei documenti, degli atti, delle attività, delle cose e dei luoghi suscettibili di essere oggetto di segreto di Stato;

l'apposizione del segreto di Stato è disposta, ai sensi dell'articolo 6 del richiamato decreto, dal Presidente del Consiglio dei ministri autonomamente, ovvero su richiesta dell'amministrazione competente, tramite

il direttore generale del Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (DIS);

l'articolo 5 del suddetto decreto recita testualmente che «Ferma restando la necessità di valutare in concreto ogni singolo caso sulla base di quanto disposto dagli articoli 3 e 4 del presente regolamento, sono suscettibili di essere oggetto di segreto di Stato le informazioni, le notizie, i documenti, gli atti, le attività, i luoghi e le cose attinenti alle materie di riferimento esemplificativamente elencate in allegato.»;

in particolare, al punto 17 dell'allegato all'articolo 5, compaiono inspiegabilmente come materie suscettibili di essere oggetto di segreto di Stato anche «gli impianti civili per produzione di energia ed altre infrastrutture critiche»,

si chiede di sapere:

quale sia il motivo per cui gli impianti civili per produzione di energia siano stati equiparati a strutture, luoghi o cose che necessitano della salvaguardia dei supremi ed imprescindibili interessi dello Stato e che attengono all'esistenza stessa della Repubblica democratica;

quali siano i criteri che individuano le infrastrutture critiche da sottoporre al segreto di Stato;

se non ritenga necessario rimuovere immediatamente questa inspiegabile equiparazione che non solo limita le giuste domande di informazione e di partecipazione dei cittadini e delle comunità, ma potrebbe indurre negli stessi anche un senso di paura e di diffidenza nei confronti delle infrastrutture di pubblica utilità e in generale verso lo Stato.

(4-00002)

(7 maggio 2008)

RISPOSTA. – Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'8 aprile 2008, recante «Criteri per l'individuazione delle notizie, delle informazioni, dei documenti, degli atti, delle attività, delle cose e dei luoghi suscettibili di essere oggetto di segreto di Stato», oltre a definire il «segreto di Stato», specificando sia le competenze che le procedure necessarie ai fini dell'apposizione dello stesso, individua le attività, le cose e i luoghi che possono essere secretati e, tra questi, indica effettivamente gli stabilimenti civili per la produzione di energia.

Al riguardo, considerato che per la difesa civile acquistano rilevanza tutte le situazioni che, sotto qualsiasi profilo, interessano la sicurezza dello Stato, al fine di salvaguardare gli interessi vitali attraverso la protezione della capacità economica, sociale, produttiva, logistica ed infrastrutturale della Nazione, la previsione dell'ipotesi di secretazione degli impianti civili per la produzione di energia è da ritenersi giustificata, atteso che tali impianti sono compresi nella tipologia delle infrastrutture critiche.

Con la definizione di infrastrutture critiche si intende, infatti, qualsiasi sistema, risorsa, processo, la cui possibile distruzione, interruzione o parziale indisponibilità produce effetti negativi che vanno al di là del suo ambito specifico, generando un effetto domino che si propaga su altre

infrastrutture, in ragione delle interconnessioni e interdipendenze esistenti, determinando l'insorgere di situazioni emergenziali che incidono sulla sicurezza nazionale, sul benessere della popolazione, sul buon funzionamento del Paese e sulla crescita economica.

A livello europeo il settore energetico è considerato al primo posto nell'individuazione delle infrastrutture critiche. La Commissione europea ha, infatti, adottato una proposta di direttiva volta a migliorare la protezione di dette infrastrutture e il Consiglio giustizia e affari interni (GAI) dell'Unione europea, in data 5 giugno 2008, ha approvato all'unanimità il testo della «Direttiva relativa all'individuazione e alla designazione delle infrastrutture critiche europee ed alla valutazione della necessità di migliorarne la protezione».

L'applicazione di tale direttiva è circoscritta a due soli ambiti, quali quello dell'energia e quello dei trasporti, al momento considerati prioritari, salvo gli approfondimenti che saranno effettuati nel prossimo biennio per l'individuazione degli altri settori che saranno ritenuti d'interesse.

Premesso quanto sopra, a prescindere dagli obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea, la fruibilità delle risorse energetiche acquista un valore sostanziale nella complessa organizzazione del sistema di gestione del nostro Paese, sotto il profilo della sicurezza generale e non solo, e, in ragione di ciò, gli impianti civili per la produzione di energia devono considerarsi a tutti gli effetti un obiettivo sensibile di particolare rilevanza e, come tali, devono adeguatamente essere protetti. Una delle misure di protezione adottabili, certamente in concorso con altre, è proprio la secretazione.

Si osserva, inoltre, che l'apposizione del segreto di Stato sugli impianti in argomento non è indicata come obbligatoria, atteso che l'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri citato prevede che tali impianti «possono essere oggetto di segreto di Stato». Si soggiunge, peraltro, che l'eventuale secretazione non deve considerarsi riferita all'intera struttura, come avviene normalmente per «stabilimenti civili di produzione bellica» con i quali gli impianti in questione sono accomunati dalla normativa, ma può riferirsi, ammesso che se ne riscontri l'esigenza, alle sole parti per le quali sussista una assoluta esigenza di tutela.

Pertanto, l'eventuale apposizione del segreto di Stato, che segue una procedura particolarmente complessa, formulata proprio a garanzia del diritto collettivo, non impedisce la domanda di informazione e di partecipazione dei cittadini e delle comunità, che potrebbe incontrare un'opposizione solo per le parti direttamente connesse alle esigenze di sicurezza che gli stessi cittadini e le stesse comunità annoverano nei propri fondamentali diritti, costituzionalmente tutelati.

*Il Ministro per i rapporti con il Parlamento*

VITO

(28 maggio 2009)

FILIPPI Marco. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

dal sito *Internet* di Telepass ([www.telepass.it](http://www.telepass.it)) e da quello di Autostrade per l'Italia (ASPI) si apprende che quest'ultima società, con decorrenza 1° ottobre 2008, ha conferito il proprio ramo di azienda legato al sistema Telepass alla nuova società Telepass S.p.A., interamente controllata dal gruppo ASPI;

Telepass S.p.A., secondo notizie raccolte, è stata creata per svolgere esclusivamente le attività relative all'emissione, commercializzazione e gestione dei sistemi di pagamento elettronico Telepass e Viacard;

a seguito di tale operazione, la società Telepass S.p.A. acquisisce in via diretta 6,4 milioni di clienti, che effettuano oltre il 55 per cento delle transazioni sulla rete autostradale italiana, lasciando ad Autostrade per l'Italia i soli clienti che utilizzano la rete autostradale pagando il pedaggio con banconote e monete;

tenuto conto che, secondo quanto previsto dalla convenzione in essere fra ANAS e Autostrade per l'Italia S.p.A., i miglioramenti infrastrutturali della rete autostradale sono connessi anche al livello dei proventi realizzati da ASPI per la gestione della rete autostradale,

si chiede di conoscere:

quali siano le valutazioni dei Ministri in indirizzo in relazione ai fatti riportati in premessa;

quali siano state le motivazioni addotte dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS nel concedere tale autorizzazione;

quali siano le implicazioni di tale trasferimento sui contenuti della Convenzione unica sottoscritta il 14 ottobre 2007 tra l'ANAS e la società Autostrade per l'Italia S.p.A. e quali siano le ricadute in termini di realizzazione delle dovute opere infrastrutturali sulla rete autostradale in concessione;

se tale trasferimento sia conforme a tutte le prescrizioni e condizioni poste dal Consiglio di amministrazione di ANAS del dicembre 2002 in occasione dell'autorizzazione al «Progetto Mediterraneo»;

se i Ministri siano stati preventivamente messi a conoscenza e abbiano condiviso tale operazione che modifica di fatto i contenuti del rapporto concessorio in essere;

se corrisponda al vero che, a seguito della creazione della nuova società, i contratti in essere siano stati unilateralmente rivisti da Telepass S.p.A. con decorrenza dal 1° ottobre 2008 e con aggravio di costo per la clientela.

(4-00759)

(5 novembre 2008)

RISPOSTA. – Autostrade per l'Italia, nell'ambito del progetto di sviluppo delle tecnologie di telepedaggio e della commercializzazione dei relativi sistemi di pagamento, ha avviato un processo di riassetto organizzativo e societario con la costituzione di due distinti veicoli:

a) Autostrade Tech SpA, società tecnologica interamente controllata dalla concessionaria, destinata ad operare sul mercato *business to business* per lo sviluppo di tecnologie e sistemi evoluti di controllo del traffico;

b) Telepass SpA, società commerciale interamente controllata da Autostrade Tech, destinata ad operare sul mercato *business to consumer* per la commercializzazione di sistemi di pagamento Viacard e Telepass.

Autostrade per l'Italia, in una fase successiva, ha conferito a Telepass SpA il ramo d'azienda afferente alla gestione ed alla commercializzazione dei sistemi di pagamento Viacard e Telepass, acquisendo nella stessa una partecipazione pari al 96,15 per cento del capitale sociale.

L'operazione sopra descritta, come richiesto dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, organo di ANAS SpA, è stata condivisa con le organizzazioni sindacali che hanno sottoscritto un apposito protocollo di intesa con Autostrade per l'Italia e Telepass SpA, in data 2 ottobre 2008.

L'operazione è stata illustrata all'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato che ha ritenuto di non dover procedere ad ulteriori accertamenti ai sensi della legge n. 287 del 1990 per gli aspetti inerenti alla separazione societaria ed ai rapporti con i consumatori finali.

Dall'analisi delle informazioni assunte ai fini del procedimento di autorizzazione da parte di ANAS, l'operazione risulta posta in essere dalla concessionaria al fine di:

1) razionalizzare il proprio modello organizzativo nel settore dei sistemi di pagamento del pedaggio, adeguandolo a quello individuato dalla direttiva 2004/52/CE, interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, differenziando il ruolo di «gestore del titolo di pagamento» rispetto a quello di «concessionario del servizio autostradale»;

2) attuare i principi di separazione societaria previsti dall'art. 8 della legge n. 287 del 1990, ai sensi del quale le concessionarie dello Stato, qualora intendano svolgere attività in mercati diversi da quelli affidati in regime di concessione esclusiva, devono operare mediante società separate;

Inoltre, tale operazione, così come accertato dall'Ispettorato di vigilanza, non pregiudica la realizzazione da parte della concessionaria degli investimenti previsti dalla vigente convenzione né provoca aggravii economici agli utenti autostradali.

In particolare, sono esclusi dal perimetro del ramo d'azienda conferito a Telepass SpA, e rimangono quindi di esclusiva titolarità di Autostrade per l'Italia, i marchi e brevetti allo stesso afferenti nonché il diritto di proprietà degli impianti esistenti sul sedime autostradale.

L'operazione è in linea anche con quanto stabilito dal Consiglio di amministrazione di ANAS del 5 dicembre 2002, in relazione alla riorganizzazione dell'allora «Autostrade SpA».

Alla luce di quanto sopra esposto, e preso atto degli impegni formalmente assunti dalla concessionaria in relazione alla permanenza in capo

alla stessa della titolarità di tutti i diritti del brevetto e dei marchi Telepass, ANAS ha concesso la propria autorizzazione all'operazione.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

FILIPPI Marco. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* –  
Premesso che:

nel corso dell'audizione del 14 ottobre 2008 presso l'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, il Presidente dell'ANAS SpA ha sottolineato i vantaggi per gli utenti autostradali grazie alle novità introdotte dalla Convenzione sottoscritta in data 12 ottobre 2007 tra l'ANAS e la Società Autostrade per l'Italia SpA (ASPI), successivamente approvata con legge 6 giugno 2008, n. 101;

in particolare, il Presidente di ANAS SpA ha sottolineato come nella convenzione del 2007 siano stati previsti a carico di ASPI investimenti aggiuntivi per 2 miliardi di euro senza impatto sulle tariffe autostradali;

confrontando i dati contenuti nei piani finanziari allegati alle convenzioni del 2002 e del 2007, ed in particolare l'ammontare degli investimenti previsti nel periodo 2002-2038, emerge che, escludendo gli investimenti soggetti a tariffazione ai sensi della legge n. 47 del 2004 e della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 39 del 15 giugno 2007, ed escludendo i maggiori costi sulla Variante di Valico pari a circa 700 milioni di euro che il concessionario ha dichiarato di accollarsi senza incrementi tariffari, non risultano nuovi investimenti da non assoggettare a tariffazione;

l'ammontare della categoria degli «Altri investimenti», già previsti nella Convenzione del 1997 ed aggiornati in quella del 2002, nel periodo 2002-2038 ammontano a complessivi 4,6 miliardi di euro sia nel piano finanziario del 2002 che in quello del 2007. Si tratta, pertanto, di una riprogrammazione di interventi già remunerati in tariffa con la Convenzione del 1997,

si chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, alla luce dei dati riportati in premessa, se le dichiarazioni rilasciate dal Presidente di ANAS SpA abbiano riscontro nella realtà dei fatti e quali iniziative intendano adottare per consentire l'effettiva e piena realizzazione degli investimenti previsti a carico di ASPI senza impatto sulle tariffe autostradali.

(4-00976)

(8 gennaio 2009)

RISPOSTA. – Nella convenzione del 4 agosto 1997, confermata nel IV Atto aggiuntivo, era prevista per tutta la durata della concessione e, pertanto, fino al 2038, una quota costante di investimenti da realizzare sulla

rete ma non individuati nominalmente. Con la Convenzione unica, approvata con decreto-legge n. 59 del 2008, convertito dalla legge n. 101 del 2008, sono stati individuati investimenti da realizzare sulla rete autostradale, per un importo pari a 2 miliardi di euro, da realizzare entro il 2038, senza oneri a carico dell'utenza.

A tal proposito Autostrade per l'Italia specifica che, relativamente ai 4,6 miliardi di euro che costituivano l'impegno originariamente assunto dalla concessionaria nella convenzione del 1997, detta convenzione non prevedeva una destinazione specifica ma si limitava ad indicare un importo di investimento annuale, costante fino alla scadenza della convenzione in data 31 dicembre 2038.

Con la Convenzione unica del 2007 si è invece provveduto a destinare 2 dei 4,6 miliardi di euro ad una serie di interventi per «adeguamento e potenziamento rete, potenziamento sistemi locali di adduzione della rete autostradale, miglioramento di accesso agli *hub* portuali e investimenti minori comprese le stazioni automatizzate». Fra alcuni di questi interventi già individuati, rientrano la nuova Bazzanese, la bretella di Civitavecchia, la Rho-Monza – primo tratto, la viabilità di accesso al distretto portuale di Voltri, eccetera.

Per questi investimenti, già previsti nella convenzione del 1997, non ci sarà alcuna maggiorazione tariffaria.

Peraltro, tenuto conto che nella nuova Convenzione unica ANAS-ASPI è previsto che gli interventi di cui sopra, per un investimento di 2 miliardi di euro, verranno realizzati entro il 2018, la concessionaria si è presa carico, senza remunerazione, di anticiparne la realizzazione rispetto a quanto previsto nella convenzione del 1997 e confermato dal IV Atto aggiuntivo.

In merito alle iniziative da porre in essere per consentire l'effettiva e piena realizzazione degli investimenti, si evidenzia che i tempi di realizzazione degli investimenti stessi sono costantemente monitorati dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, organo di ANAS SpA. Tale struttura organizza appositi incontri con cadenza bimestrale per quanto attiene alle nuove opere e alle aree di servizio, trimestrale per quanto riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria, e semestrali per la gestione della Convenzione unica.

Gli eventuali inadempimenti contrattuali generano l'applicazione di sanzioni e penali, afferenti anche ai ritardi nelle fasi della progettazione di diretta competenza del concessionario e di realizzazione degli interventi, così come previsto nel cronoprogramma allegato alla Convenzione unica.

Da ultimo, Autostrade per l'Italia fa sapere che è interesse della società stessa realizzare celermente gli investimenti programmati, dal momento che, relativamente agli interventi di potenziamento della rete, oggetto della convenzione del 1997 (per esempio variante di valico), eventuali maggiori costi intervenuti per modifiche progettuali, innovazioni le-

gislative o quant'altro, ricadono sulla concessionaria senza possibilità di recupero.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

FLERES. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

il Monumento ai caduti in piazza Tricolore a Catania versa attualmente in uno stato di degrado ed abbandono vergognoso dovuto al fatto che viene utilizzato come discarica a cielo aperto e come orinatoio pubblico;

la vasca circolare situata in piazza Tricolore è piena di acqua putrescente ed immondizia varia ed inoltre il monumento stesso è stato ricoperto di scritte e graffiti,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, intenda porre in essere per dare nuovamente decoro al Monumento ai caduti, garantendo maggiori controlli e la manutenzione necessaria del sito stesso.

(4-00051)

(22 maggio 2008)

RISPOSTA. – Si fa presente che il Ministero per i beni e le attività culturali ha comunicato che, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 agosto 1975, n. 637, le competenze statali in materia di tutela del paesaggio e di antichità e belle arti nel territorio della Regione Siciliana sono esercitate dalla Regione stessa e che gli elementi utili per fornire la risposta all'interrogante si sarebbero dovuti chiedere al competente Assessorato dei beni culturali e della pubblica istruzione della Regione Siciliana.

Pertanto la suddetta amministrazione regionale ha comunicato quanto segue.

Il monumento ai caduti di tutte le guerre, in piazza Tricolore a Catania, ricade in un'area sottoposta a vincolo paesaggistico e soggetta alle disposizioni della parte terza del decreto legislativo n. 42 del 2004 concernente il «Codice dei beni culturali e del paesaggio».

Il predetto monumento è un'opera dell'architetto Giuseppe Marino, prematuramente scomparso alla fine degli anni '80, che lo progettò con la collaborazione dell'artista professor Salvo Giordano per la scultura centrale e dell'artista professor Ugo Giuffrida per i bassorilievi in ceramica.

Il progetto, denominato «Vortice», fu il vincitore del concorso nazionale bandito dal Comune di Catania nel 1971 e fu approvato dalla Sovrintendenza con una nota del 7 aprile del 1979 e con un'altra, successiva, dell'8 agosto 1984.

Il monumento, realizzato negli anni '90, è stato recentemente interessato da un intervento di manutenzione da parte del Comune di Catania che ha restituito decoro all'opera, lungamente deturpata da scritte, graffiti e spazzatura.

Quindi, al fine di evitare il pericolo di abbandono e di degrado che, in un prossimo futuro, potrebbe nuovamente verificarsi, si ritiene necessario valorizzare l'opera monumentale come luogo di eventi, ad esempio inaugurando le due sale espositive finora mai utilizzate.

*Il Ministro per i rapporti con il Parlamento*

VITO

(28 maggio 2009)

---

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

si investono ingenti risorse per treni ad alta velocità e per la nuova galleria del Brennero. Il fatto che si potrà raggiungere Milano-Roma, e viceversa, in sole tre ore e mezzo è sicuramente positivo. Non è tuttavia tollerabile che al tempo stesso si trascurino altri importanti collegamenti;

il 12 dicembre 2008 è entrato in vigore l'orario ferroviario invernale che prevede la soppressione di alcuni treni. In modo particolare, sono stati tagliati alcuni importanti collegamenti con l'Alto Adige/Südtirol: il più recente riguarda la soppressione dell'Eurostar che giornalmente, alle ore 16.05, collegava Roma con Bolzano e quello da Bolzano per Roma delle ore 9.00;

molti viaggiatori lamentano l'impossibilità di usufruire del collegamento internazionale notturno, con vagoni letto, tra Bolzano e Roma. Anni fa esisteva un comodissimo treno con vagoni letto che viaggiava di notte e, con partenza da Bolzano verso le ore 23.00 ed arrivo a Roma la mattina dopo, portava turisti, persone d'affari, funzionari direttamente in centro a Roma, dove arrivavano in tempo utile per potere sbrigare i loro affari. Attualmente esiste un treno che parte da Bolzano intorno alle ore 21.00 (troppo presto per chi ha impegni serali) e arriva a Roma all'alba, quindi molto presto al mattino. Esiste un altro treno, proveniente da Monaco, che a Bolzano passa verso le ore 1.30 di notte (molto tardi) ma almeno, una volta, offriva la possibilità di viaggiare in vagoni letto dal Nord verso la Capitale. Oggi, nei vagoni letto del treno EN 287, proveniente dalla Germania, sono ammessi solo viaggiatori in traffico internazionale e, pertanto, da Bolzano si possono acquistare solo posti a sedere;

inoltre, le condizioni igieniche dei treni, spesso, sono insostenibili. Si leggono, sovente, articoli di stampa che riportano le denunce di utenti per la presenza nei vagoni di cimici e zecche,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire, nell'ambito delle proprie competenze, presso Trenitalia S.p.a. affinché:

oltre a puntare sull'alta velocità, siano incrementati i collegamenti, nella linea del Brennero, tra le regioni del Nord e quelle del Sud e sia ristabilito il collegamento con l'Eurostar fino a Bolzano;

si preveda il posticipo della partenza del treno notturno da Bolzano a Roma (attualmente alle ore 21) oppure, richiedendo la collaborazione delle autorità ferroviarie della Germania, sia riammessa la possibilità di usufruire dei vagoni letto anche alla fermata di Bolzano;

vengano migliorati servizi e offerte ferroviarie, visto che i collegamenti servono non solo ai cittadini dell'Alto Adige/Südtirol, ma anche e soprattutto ai tanti turisti che intendono passare le proprie vacanze nella Provincia autonoma.

(4-00948)

(18 dicembre 2008)

RISPOSTA. – I servizi ferroviari di media e lunga percorrenza comprendono:

a) il 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;

b) i 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 da 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 con l'obiettivo, tra l'altro, di pervenire progressivamente ad una più marcata differenziazione dei diversi prodotti:

1) treni Eurostar con funzione di collegamenti veloci tra i grandi nodi metropolitani;

2) treni Intercity per collegamenti tra i centri di dimensioni intermedie, con caratteristiche differenti di servizio in termini di capillarità e tempi di percorrenza;

3) servizi regionali per la mobilità di corto raggio.

I suddetti provvedimenti di razionalizzazione 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 presentavano un rapporto costi notevolmente sbilanciato, con perdite economiche di rilevante entità, determinate soprattutto dall'inadeguatezza dei relativi volumi di frequentazione che gravavano pesantemente sul bilancio di Trenitalia.

Ciò premesso, con il nuovo orario ferroviario in vigore dal 14 dicembre 2008, l'offerta diurna di media/lunga percorrenza sulla relazione Bolzano-Roma ha subito la seguente variazione: la coppia di Eurostar 9311/9312

Bolzano-Roma e viceversa è stata limitata a Verona poiché tra Bolzano e Verona i due treni registravano una frequentazione che si attestava, mediamente, intorno al 30 per cento dei posti offerti.

Per quanto riguarda, invece, i collegamenti notte citati nell'interrogazione si osserva quanto segue.

Il treno EXP 874/875 in partenza da Bolzano intorno alle ore 23,00 e diretto a Roma è stato soppresso circa dieci anni fa, in data 30 maggio 1999, a causa della scarsa frequentazione registrata.

Per il treno EXP 925 Bolzano-Lecce delle ore 20,50 che ha una sezione diretta a Roma e a Napoli, di cui si chiede il posticipo dell'orario di partenza, sono state chieste informazioni a Trenitalia, la quale fa sapere che l'attuale orario di partenza da Bolzano assicura l'ottimizzazione degli orari di passaggio nei diversi bacini della direttrice e consente di assicurare l'arrivo nella stazione di Napoli, dove termina la corsa alle ore 9,26, in una fascia oraria ancora pienamente commerciale e, quindi, appetibile per la clientela. Un eventuale posticipo dell'attuale orario di partenza da Bolzano comporterebbe problemi per l'accessibilità ai «servizi notte» nelle stazioni successive e l'arrivo a Napoli in un orario di scarso interesse per i viaggiatori.

Infine, il treno internazionale Euronight 485 Monaco-Roma che parte da Bolzano alle ore 1.09 e arriva a Roma alle ore 9.05, svolge un servizio regolato da un contratto tra le ferrovie tedesche (DB/Autozug) e Trenitalia che prevede la prenotazione obbligatoria per i passeggeri che effettuano il viaggio su percorso internazionale ed esclude tale possibilità per i viaggiatori che si muovono in ambiti nazionali, al fine di preservare la disponibilità dei posti per i passeggeri internazionali, a cui è dedicato prioritariamente il servizio.

Considerato, inoltre, che il treno in questione parte da Bolzano alle ore 1,09, tale limitazione è giustificata anche dall'esigenza di tutelare il *comfort* e la sicurezza dei clienti a bordo delle vetture letto e cuccette nelle ore centrali della notte, in linea con gli *standard* ferroviari internazionali riguardanti i collegamenti notturni; pertanto, nel percorso interno, come ad esempio tra Bolzano e Roma, è possibile utilizzare su questo treno esclusivamente i posti a sedere.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

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

dal 13 gennaio 2009 Alitalia e AirOne sono confluite nella nuova Alitalia, e sono diventate, dunque, una compagnia unica;

nonostante, però, l'unicità si riscontrano delle differenze, a volte notevoli, sui prezzi dei biglietti acquistati via *Internet*;

ancora oggi, i viaggiatori trovano in *Internet* due siti distinti (www.Alitalia.com e www.Flyairone.it) e i prezzi possono non coincidere. Stesso volo, stesso giorno, stessa ora, stessi aeromobili ed anche stesso orario di acquisto attraverso il *web*: eppure il costo varia a seconda che la prenotazione avvenga su un sito o su un altro;

il fenomeno non è molto diffuso, ma esiste, e può portare a pagare anche 50 euro in più del dovuto. Un esborso extra, ad esempio, può essere stato sopportato dai sui passeggeri che hanno volato venerdì 23 gennaio 2009 da Napoli a Catania, e ritorno. Partenza da Capodichino alle ore 7 e ritorno da Catania nel pomeriggio, alle ore 18.00. La tratta è stata percorsa dagli stessi aerei di AirOne (l'Ap 6018 e l'Ap 6019), ma il prezzo era diverso nei due siti: Flyairone.it chiedeva 283,95 euro, mentre Alitalia.com 333,09;

un controllo a campione ha permesso di registrare lo stesso doppio trattamento su altri voli come il Firenze-Roma del 27 gennaio 2009 (con partenza alle ore 7.15),

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire presso la compagnia al fine di sollecitare un allineamento dei costi dei biglietti aerei, acquistati via *Internet*, e garantire il rimborso per coloro che hanno pagato di più per le stesse tratte aeree.

(4-01061)

(29 gennaio 2009)

RISPOSTA. – L'anomalia che ha fatto registrare l'applicazione di tariffe diverse da parte di Alitalia e AirOne per i voli da e per Napoli-Catania e Firenze-Roma è stata determinata da un problema di tipo informatico che ha visto, anche dopo alcuni giorno dopo la fusione Alitalia-AirOne, un disallineamento dei sue siti *web* (Alitalia.com e Fly-Airone.it) che ha prodotto, per gli utenti che hanno acquistato i biglietti tramite *Internet*, l'inconveniente descritto nell'atto ispettivo in esame.

Tale anomalia ha avuto carattere temporaneo in quanto dal 13 gennaio 2009 Alitalia e AirOne sono confluite in un'unica compagnia dando origine ad un unico sito *Internet*.

Tuttavia, gli utenti penalizzati dal pagamento di maggiori tariffe potranno richiedere al nuovo vettore gli eventuali rimborsi anche attraverso le associazioni per il controllo dei prezzi e delle tariffe che tutelano e assistono i consumatori.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri degli affari esteri e della giustizia.* – Premesso che:

risulta agli interroganti che il 13 agosto 2008 il Presidente russo Medvedev ha concesso all'ex generale serbo Veljko Kadijevic la cittadinanza russa; dal 2005, il generale vive a Mosca, con lo *status* di rifugiato politico;

dopo il conferimento della cittadinanza russa, il Governo croato ha inoltrato a Mosca una richiesta di estradizione; Kadijevic è ricercato dall'Interpol, su impulso delle autorità croate, che hanno spiccato contro di lui mandato di cattura internazionale per «crimini di guerra contro la popolazione civile» compiuti dai suoi sottoposti, nel 1991, nelle località di Bjelovar, Vukovar e Osijek; all'epoca Kadijevic rivestiva la funzione di Ministro della difesa della Federazione jugoslava, carica da lui ricoperta dal 15 maggio 1988 all'8 gennaio 1992;

Kadijevic è un testimone fondamentale per il Tribunale penale internazionale de L'Aja (International criminal Tribunal for the former Yugoslavia – ICTY) per comprendere la genesi delle guerre d'aggressione della Serbia di Slobodan Milosevic prima alla Slovenia (giugno 1991) e poi alla Croazia (luglio 1991); in particolare, Kadijevic ebbe un ruolo fondamentale nel rinforzare le forze dell'esercito federale (JNA), decimato dalle diserzioni, con gruppi paramilitari che si resero protagonisti di efferate violenze contro la popolazione civile, prima in Croazia e poi nella Bosnia-Erzegovina; nascono allora le «Tigri» del comandante Arkan (ucciso a Belgrado nel gennaio 2000) e le «Aquile» del *leader* radicale Vojislav Seselj (sotto processo a L'Aja);

Kadijevic era ancora Ministro della difesa il 7 gennaio 1992, quando due MIG 21 dell'esercito federale abbatterono nei cieli di Varazdin (Croazia) un elicottero della Comunità europea, uccidendo il pilota di nazionalità francese e quattro osservatori italiani; il giorno dopo Kadijevic si dimise da Ministro «per ragioni di salute»,

si chiede di sapere:

se il Governo italiano intenda sostenere il Governo croato nella sua richiesta al Governo russo di estradizione del signor Veljko Kadijevic, che deve rispondere in Croazia di circostanziate accuse di crimini di guerra, per loro natura non prescrittibili;

se i Ministri in indirizzo concordino con gli interroganti nel valutare di grande interesse un'eventuale testimonianza del sig. Kadijevic presso il Tribunale penale internazionale ex Jugoslavia;

se non ritengano che il signor Kadijevic possa essere portatore di informazioni utili a comprendere le dinamiche che portarono all'abbattimento dell'elicottero della Comunità europea e all'uccisione anche di quattro italiani, relativamente alla quale un processo successivo ha portato alla condanna dei piloti serbi senza, però, gettare luce sui gradini superiori della catena di comando.

(4-00639)

(8 ottobre 2008)

RISPOSTA. – L'ex Generale serbo Veliko Kadijevic è accusato dalle autorità giudiziarie croate di crimini di guerra commessi nella regione croata della Slavonia, al confine con la Serbia, tra l'agosto 1991 e il gennaio 1992, allorché egli ricopriva l'incarico di Ministro della difesa della Federazione jugoslava. In particolare, Kadijevic è accusato da parte croata di aver ordinato i bombardamenti delle città di Vukovar, Bjelovar e Osijek, che causarono morti tra la popolazione non combattente e danni alle strutture civili. Le autorità croate hanno emanato un ordine di cattura internazionale nei suoi confronti, astenendosi finora dall'avviare il processo in contumacia. Kadijevic sarebbe attualmente in Russia, dove da ultimo gli sarebbe stato concesso, in data 13 agosto 2008, lo *status* di rifugiato politico. Si segnala, a tale proposito, che la Costituzione russa proibisce l'estradizione di propri cittadini.

Si rileva che il Tribunale de L'Aja per i crimini nell'ex Jugoslavia (ICTY) non ha emanato alcun mandato di cattura a carico di Kadijevic, che non è mai stato incriminato dal Tribunale per gli episodi su cui indaga la magistratura croata. La richiesta di estradizione avanzata da Zagabria si configura pertanto come una questione meramente bilaterale tra Russia e Croazia.

Circa la posizione di Kadijevic rispetto ai procedimenti in essere presso l'ICTY, egli è citato nel capo di imputazione predisposto dal Procuratore generale del Tribunale a carico dell'ex Presidente jugoslavo Slobodan Milosevic, quale componente del nucleo dirigente serbo che pianificò la pulizia etnica in Bosnia e Croazia. Il caso, come noto, è stato archiviato in data 14 marzo 2006, a seguito della morte di Milosevic.

Infine, riguardo all'abbattimento dell'elicottero degli osservatori della Comunità europea, avvenuto il 7 gennaio 1992 nello spazio aereo di Podrute in Croazia, si ricorda che in Italia sono stati aperti due procedimenti giudiziari.

Il primo, iscritto nei confronti del maggiore Emir Sisic (pilota del MIG attaccante delle Forze armate della JNA) è passato in giudicato, in data 17 febbraio 2004, con sentenza della Corte di assise d'appello di Roma, che ha condannato Sisic a 15 anni di reclusione e stralciato la posizione dell'altro imputato, tenente colonnello Dobrivoje Opacic, in quanto latitante. In tale sede, non è stato emanato alcun provvedimento giudiziario nei confronti di Kadijevic.

Il secondo procedimento è stato iscritto nei confronti dei «mandanti» del fatto delittuoso, identificati nel Capo del centro aereo di Bihac, colonnello Dobrivoje Opacic, nel Capo del 5° Corpo delle Forze armate e difesa aerea, generale Liubomir Bajic, nel Capo di Stato maggiore, generale Blagoje Adzic e nel Capo del gruppo di combattimento delle Forze armate e difesa antiaerea, colonnello Bozidar Martinovic.

Esso risulta concluso in primo grado con sentenza di assoluzione, emessa il 16 luglio 2008 dalla III sezione della Corte di assise. Avverso la pronuncia assolutoria, la Procura della Repubblica di Roma ha proposto appello in data 18 novembre 2008.

Ciò premesso, l'eventuale deposizione dell'ex serbo Veliko Kadijevic potrebbe trovare spazio limitatamente al giudizio di secondo grado.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

MANTICA

(1° giugno 2009)

---

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

il Regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, istituisce il Pubblico registro automobilistico (Pra), gestito dall'Automobile Club d'Italia (Aci), che si occupa di certificare la proprietà delle autovetture immatricolate in Italia;

un analogo registro che certifica la proprietà di un'auto è tenuto dalla Motorizzazione Civile (Ministero dei trasporti), dal momento dell'immatricolazione e dell'assegnazione di una targa ad ogni veicolo;

il possessore di un autoveicolo è quindi tenuto a disporre della carta di circolazione, che documenta –tra l'altro- la proprietà del veicolo e viene rilasciata dalla Motorizzazione civile, e del certificato di proprietà rilasciato dall'Aci;

nei fatti, esiste una duplicazione di strutture e di produzione di atti che rendono più complicate e costose le procedure per l'utente e per i contribuenti;

l'abolizione del Pra è stata oggetto nel 1995 di una proposta di *referendum* popolare, sostenuta dal movimento dei Club Pannella – Riformatori e dal mensile «Quattroruote» assieme ad altre 12 associazioni, risposta che fu rigettata dalla Corte Costituzionale per «eterogeneità della materia»;

inoltre, come rilevato recentemente dall'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc), il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, «Nuovo codice della strada», all'art. 226, stabilisce che presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti è istituito l'Archivio nazionale dei veicoli (Anv) contenente i dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione, all'emissione della carta di circolazione e del certificato di proprietà, a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo, ad ogni eventuale incidente incorso, per ogni veicolo a motore immatricolato. L'Anv può certificare, a richiesta e a spese dell'utente che ne abbia qualificato interesse, i dati di cui è titolare,

si chiede di sapere:

se il Governo intenda considerare l'unificazione dei due documenti di immatricolazione e di proprietà di un veicolo, cosa che consentirebbe una semplificazione delle procedure documentali per i cittadini automobilisti e una riduzione della spesa pubblica relativa alla gestione amministrativa degli uffici preposti;

se, al fine del perseguimento di esigenze analoghe, non si intenda considerare l'unificazione dell'Anv e del Pra;

se il Ministro non intenda considerare la privatizzazione dell'Acì, ente ora pubblico che ha proventi diversi, e una sua sistemazione quale libera associazione di cittadini.

io decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436 istituisce il Pubblico registro automobilistico (Pra), gestito dall'Automobile Club d'Italia (Acì), che si occupa di certificare la proprietà delle autovetture immatricolate in Italia;

un analogo registro che certifica la proprietà di un'auto è tenuto dalla Motorizzazione Civile (Ministero dei Trasporti), dal momento dell'immatricolazione e dell'assegnazione di una targa ad ogni veicolo;

il possessore di un autoveicolo è quindi tenuto a disporre della Carta di Circolazione, che documenta – tra l'altro – la proprietà del veicolo e viene rilasciata dalla Motorizzazione civile, e del Certificato di proprietà rilasciato dall'Acì;

nei fatti, abbiamo una duplicazione di strutture e di produzione di atti che rendono più complicate e costose le procedure per l'utente e per i contribuenti;

l'abolizione del Pra è stata oggetto nel 1995 di una proposta di referendum popolare, sostenuta dal movimento dei Club Pannella – Riformatori e dal mensile Quattroruote assieme ad altre 12 associazioni, che fu rigettata dalla Corte Costituzionale per «eterogeneità della materia»;

inoltre, come rilevato recentemente dall'Aduc (Associazione per i diritti degli utenti e consumatori), il decreto legisl. 30 aprile 1992 n. 285 «Nuovo codice della strada», all'art. 226, stabilisce che presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero dei Trasporti è istituito l'Archivio nazionale dei veicoli (Anv) contenente i dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione, all'emanazione della carta di circolazione e del certificato di proprietà, a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo, ad ogni eventuale incidente incorso, per ogni veicolo a motore immatricolato. L'Anv può certificare, a richiesta e a spese dell'utente che ne abbia qualificato interesse, i dati di cui è titolare,

si chiede di sapere:

se il Ministro intenda considerare l'unificazione dei due documenti di immatricolazione e di proprietà di un veicolo, cosa che consentirebbe una semplificazione delle procedure documentali per i cittadini automobilisti e una riduzione della spesa pubblica relativa alla gestione amministrativa degli uffici preposti;

se, al fine del perseguimento di esigenze analoghe, il Ministro non intenda considerare l'unificazione dell'Anv e del Pra;

se non si ritenga opportuna la privatizzazione dell'Acì, ente ora pubblico che ha proventi diversi, e una sua sistemazione quale libera associazione di cittadini.

(4-01155)

(18 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Appare preliminarmente opportuno evidenziare la condizionalità sia dell'analisi svolta dagli interroganti sia delle osservazioni svolte dall'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) in ordine alle conseguenze derivanti dalla duplicazione delle banche dati relative all'intestazione dei veicoli (Archivio nazionale veicoli e Pubblico registro automobilistico-PRA) non sussistendo peraltro impedimenti di natura tecnico-amministrativa.

Non v'è dubbio, infatti, che la coesistenza dei due archivi costituisce un inutile appesantimento delle procedure di immatricolazione e di trasferimento della proprietà dei veicoli e che la stessa comporta anche maggiori oneri a carico dei cittadini.

Si tenga conto, infatti, che i dati contenuti dall'Archivio nazionale dei veicoli hanno complessivamente una portata ben più ampia rispetto a quelli risultanti dal PRA; il predetto Archivio, difatti, concerne non solo tutti i dati tecnici relativi ai veicoli ma anche i dati anagrafici dei relativi intestatari in quanto responsabili della circolazione.

Sul piano strettamente operativo, il Ministero già gestisce in tal senso l'emissione dei documenti di circolazione inerenti ai veicoli che, sulla base delle disposizioni vigenti, sono esentati dall'obbligo di iscrizione nel PRA (ciclomotori, macchine agricole, macchine operatrici e rimorchi al di sotto delle 3,5 tonnellate).

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca.* – Premesso che:

presso i laboratori nazionali del Gran Sasso dell'Istituto nazionale di fisica nucleare è in funzione una strumentazione che potrebbe essere in grado di anticipare il verificarsi di un terremoto fino a 6-24 ore prima. La tecnica è basata sullo studio del «comportamento» dell'elemento chimico chiamato radon. Lo spiega il ricercatore Giampaolo Giuliani sul sito del quotidiano La Repubblica: «Nel 2001 stavamo osservando il misuratore di particelle cosmiche presso l'Istituto quando, in corrispondenza del terremoto in Turchia, rilevammo una quantità straordinaria, rispetto al solito, di radon. Così ho impiegato quasi 2 anni per realizzare da solo uno strumento in grado di rilevare il radon, iniziai ad osservarlo ed a studiarlo, e con l'aiuto di un sismografo mi resi conto che la concentrazione di radon aumentava in corrispondenza di un evento sismico. Nel 2002, ad esempio, in corrispondenza del terremoto di S. Giuliano, registrammo valori 100 volte maggiori alla norma, ma disponendo di 1 solo precursore sismico eravamo in grado di emanare un allarme per un evento sismico che distava più di 50 km da L'Aquila, senza poter fornire altre informazioni circa la collocazione o la direzione dell'evento stesso. Oggi con 5 precursori saremmo in grado di essere molto più precisi, triangolando i dati ed i

segnali di concentrazione del radon». Dopo aver fornito elementi utili sulle caratteristiche del radon, Giuliani dice che il suo apparecchio non si trova nel campo della teoria, ma ne esistono già cinque esemplari: «I 5 Precursori sismici si trovano a Coppito, nel Laboratorio del Gran Sasso (ospite dell'INFN), presso la scuola De Amicis, a Fagnano e a Pineto; sono tutti a più di 3 metri sotto terra e in corrispondenza di un evento sismico rilevano nello stesso momento, lo stesso segnale creando un grafico perfettamente sovrapponibile»;

il metodo non è ancora accettato uniformemente. Giuliani descrive così l'atteggiamento della comunità scientifica: «Mi osserva con interesse ... una parte mi dà fiducia, come dimostra anche il Direttore dell'INFN che mi ha messo a disposizione un locale per ospitare uno dei 5 Precursori sismici; una parte è un po' più cauta e scettica»;

questo metodo aveva previsto un evento sismico disastroso per la fine di marzo 2009, e l'allarme aveva scatenato una psicosi collettiva, tale da mandare in tilt Sulmona e dintorni. Il 31 marzo la commissione Grandi Rischi della Protezione civile si era riunita «per rassicurare la popolazione che non c'è alcun pericolo in corso», che «la situazione è monitorata ora per ora» e che «non è possibile prevedere in alcun modo il verificarsi di un sisma». Il capo del Dipartimento della Protezione civile, Guido Bertolaso, aveva definito «imbecilli che si divertono a diffondere notizie false», su cui pende anche l'accusa di procurato allarme;

dopo l'evento sismico del 6 aprile, l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia ribadisce in un comunicato ufficiale: «Si sottolinea la circostanza secondo la quale, allo stato attuale delle conoscenze, non è possibile realizzare una previsione deterministica dei terremoti (previsione della localizzazione, dell'istante e della forza dell'evento). Ciò è vero anche in presenza di fenomeni quali sequenze o sciami sismici che nella maggior parte dei casi si verificano senza portare al verificarsi di un forte evento. Una scossa quale quella che si è manifestata oggi viene normalmente seguita da numerose repliche, alcune delle quali probabilmente assai sensibili»;

si chiede di sapere:

quale valutazione scientifica il Governo intenda dare allo studio del «comportamento» dell'elemento chimico chiamato radon, trovandosi tali apparecchiature nei laboratori nazionali del Gran Sasso (LNGS), uno dei quattro laboratori dell'Istituto Nazionale Fisica Nucleare (INFN);

se siano stati destinati specifici finanziamenti a tale attività di studio e quali siano i rapporti intercorrenti tra questi laboratori e la Protezione civile;

se intenda proseguire nel finanziamento di strutture di monitoraggio di eventi sismici come quelle presenti nei laboratori nazionali del Gran Sasso, pur ignorandone i suoi eventuali allarmi.

(4-01366)

(6 aprile 2009)

RISPOSTA. – La comunità scientifica è convinta che, ad oggi, non sia possibile effettuare predizioni dei terremoti a medio-breve termine, nel senso di pre-determinare l'intensità dell'evento, la sua locazione spaziale e la finestra temporale.

Lo studio dei cosiddetti «precursori» è e resta un campo aperto, oggetto di importanti programmi di ricerca in vari Paesi, fra cui la Cina, il Giappone e gli Stati Uniti.

In ambito fisico e chimico, negli ultimi decenni, sono state considerate le modifiche di diversi parametri in prossimità di eventi sismici rilevanti ma, al momento, non esiste una spiegazione fisica coerente dei vari fenomeni.

In questo quadro, il radon è forse il gas più discusso nella letteratura scientifica come possibile precursore di eventi sismici. Si tratta di un gas nobile che ben difficilmente si lega in composti ed ha scarsa mobilità all'interno di rocce compatte. Inoltre, il radon è solubile in acqua ed è trasportato negli ambienti in cui questa può circolare.

I dati disponibili sulle correlazioni fra anomalie di radon ed eventi sismici vanno valutati con cautela.

Uno studio svolto in Islanda negli anni '80, dopo aver selezionato un numero di terremoti dai quali si poteva attendere che fossero correlati con l'emissione di radon in acque di sorgenti geotermiche nella regione, mostrò che a fronte di nove anomalie precorritrici di terremoti, andavano considerati 43 casi di eventi sismici non preceduti da anomalie di radon (falsi negativi), e sette falsi allarmi.

Nel nostro Paese, uno studio sulle emissioni di radon in Friuli-Venezia Giulia, svolto con continuità nel 1996-1997, ha mostrato alterazioni dell'emissione di radon nell'unica situazione locale di maggior sviluppo di energia sismica, costituita dalla serie di Claut, ma i dati hanno indicato anche situazioni di falsi positivi (anomalie di radon non accompagnate da eventi sismici) e falsi negativi. Sempre in Italia altri studi sono stati compiuti, come parte del monitoraggio svolto per l'area di Stromboli e dell'Etna.

Anche se non sufficienti per predire terremoti, le misurazioni di radon e di altri gas possono comunque fornire informazioni utili per la tettonica e la sismologia. Studi dei dati sulle anomalie di radon riportano che, sebbene i dati siano limitati, le anomalie di radon nelle diverse regioni del globo mostrano caratteristiche simili. Queste anomalie avvengono a distanze tanto maggiori quanto maggiore è l'intensità del terremoto. Il tempo trascorso tra l'insorgere dell'anomalia e l'evento sismico cresce con il crescere dell'intensità e con il decrescere della distanza fra la stazione di osservazione e l'epicentro del terremoto. Le predette anomalie sono più frequenti prima di grandi terremoti che in caso di piccoli sismi e la loro ampiezza non appare collegata all'intensità del sisma ma alla distanza dall'epicentro.

Un ruolo importante viene attribuito all'elio che, rispetto al radon, ha una concentrazione costante nell'atmosfera e proviene da zone più profonde del sottosuolo.

I lavori più recenti sfruttano due o più specie di gas (radon, elio, CO<sub>2</sub> ma anche argon e azoto) e, appare interessante, in prospettiva, lo studio combinato e incrociato delle emissioni di gas diversi.

L'Istituto nazionale di fisica nucleare (INFN) ha valutato di non dar credito alla possibilità di predire eventi sismici sulla base delle misure effettuate dal signor Giuliani, con gli strumenti ospitati nel laboratorio esterno del Gran Sasso e in altri edifici abruzzesi, poiché la concentrazione di radon è fortemente influenzata da parametri esterni quali la temperatura, l'umidità e la pressione che, invece, non paiono monitorati dalle misure del signor Giuliani.

La variazione di uno o più di questi parametri può rendere conto delle anomalie riportate. Manca, inoltre, un'analisi statica di lungo periodo che mostri le fluttuazioni del livello di radon, sia in presenza che in assenza di eventi sismici e, dunque, quantifichi i falsi allarmi e le mancate segnalazioni oltre che ai successi predittivi.

Il signor Giuliani non è mai stato in grado di fornire alla comunità scientifica le reali evidenze delle proprie sperimentazioni.

In particolare non esiste nessun articolo scientifico, che descriva anche sommariamente, la metodologia e i dati usati, per valutare le affermazioni fatte sulle emissioni del radon come precursore al terremoto del 6 aprile 2009.

In particolare si precisa che il signor Giuliani è un collaboratore tecnico dell'Istituto di fisica dello spazio interplanetario di Torino e che lavora presso i laboratori nazionali del Gran Sasso dell'INFN nel quadro di una collaborazione per l'esperimento Large Volume Detector (LDV) per la rivelazione di neutrini prodotti da collasso gravitazionale stellare. Si tratta quindi di un tecnico che ufficialmente lavora a un esperimento che nulla ha a che vedere con la previsione dei terremoti.

Allo stato attuale delle conoscenze i modelli relativi alle previsioni deterministiche che possano definire, con precisione e a priori, il momento, il luogo e l'intensità del terremoto sono in fase molto sperimentale. Tali modelli non sono in grado di localizzare in anticipo l'epicentro, non forniscono percentuali di «falsi positivi» (o falsi allarmi) e, cosa ancora più importante, non esiste nessuna prova scientifica che confermi la loro capacità di previsione.

Più attendibili sono i modelli relativi alle previsioni probabilistiche che definiscono una probabilità di occorrenza nello spazio e nel tempo per i terremoti di una determinata intensità. I modelli più utilizzati in ambito scientifico per calcolare la variazione di probabilità indotta da uno sciame sismico sono chiamati «ETAS» (Epidemic-Type Aftershock Sequence).

Il Dipartimento della Protezione civile attraverso la convenzione dell'11 aprile 2007 con l'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (INGV), finanzia il progetto internazionale CSEP (Collaboratory Studies for Earthquake Predictability) che nasce con lo scopo di definire un esperimento scientifico per la verifica e il confronto dei diversi modelli di previsione (probabilistica e deterministica) dei terremoti.

Si sottolinea, comunque, che anche i modelli probabilistici più sviluppati non consentono, allo stato attuale, di prevedere i terremoti. La probabilità, anche se molto elevata, non è mai una certezza (ad esempio un terremoto che era stato previsto con una probabilità del 99 per cento entro un mese sulla faglia di San Andreas in California si è poi verificato dopo sei anni). I modelli probabilistici possono fornire utili indicazioni sulla magnitudo e sull'area geografica ma mai il giorno e l'ora precisa dell'evento.

Al fine di addivenire ad una più compiuta valutazione delle conoscenze attuali sulla previsione dei terremoti ed all'elaborazione di linee guida per il futuro, nell'ambito delle attività di previsione e prevenzione, l'art. 6 dell'ordinanza n. 3757 del 21 aprile 2009 ha previsto che il Capo del Dipartimento della Protezione civile provveda, con apposito provvedimento, a costituire una commissione internazionale composta da esperti di comprovata ed elevata professionalità in materia.

Tale commissione presieduta dal professor Tom Jordan (geofisico di fama internazionale e direttore dello SCEC – Southern California Earthquake Center) è costituita da dieci esperti internazionali provenienti da Italia, Francia, Germania, Grecia, Stati Uniti, Russia, Cina, Giappone e si è già riunita, per l'avvio dei lavori, il 12 e 13 maggio 2009 a L'Aquila.

Si precisa che il terremoto dell'Abruzzo non è stato previsto da nessuno, né in Italia né in nessun altro Paese del mondo. L'unica previsione (dichiarata e poi smentita dal signor Giuliani) si riferiva ad un'altra località (Sulmona), distante circa 50 chilometri dall'area epicentrale del terremoto del 6 aprile, e ad un altro giorno (una settimana prima).

Per quanto riguarda i finanziamenti si fa presente che non sono state presentate all'INFN, da parte del signor Giuliani, richieste di finanziamenti per i propri studi e che, comunque, l'ente non ha erogato alcun contributo finanziario per lo svolgimento degli stessi.

I laboratori del Gran Sasso dell'INFN sono finanziati dal Ministero dell'istruzione, università e ricerca relativamente agli esperimenti di fisica nucleare, mentre lo studio di precursori sismici come il radon ha goduto solo di finanziamenti privati.

Inoltre il predetto ente ha stipulato un Accordo di programma e sta collaborando con l'INGV per la manutenzione e gestione dell'antenna sismica e della rete di sismometri nei laboratori sotterranei al Gran Sasso, nonché per la realizzazione della Rete sismometrica abruzzese (RSA), basata su strumenti Stand Alone messi a disposizione dalla Protezione civile.

Infine l'INFN ha deciso di promuovere un gruppo di studio per analizzare tutti i dati, raccolti negli anni dal laboratorio sotterraneo, al fine di evidenziare ogni possibile correlazione tra misure di parametri chimici e fisici ed eventi sismici.

Qualora nascesse una possibile linea di ricerca riguardo all'individuazione di precursori, l'Istituto valuterebbe con interesse un possibile programma di attività sperimentale e interpretativa che certamente dovrebbe

coinvolgere ricercatori di discipline diverse ed avere la partecipazione degli enti più direttamente rivolti allo studio di tali tematiche.

*Il Ministro per i rapporti con il Parlamento*

VITO

(8 giugno 2009)

---

RIZZOTTI, CICOLANI, GHIGO, PICCIONI, PICHETTO FRATIN, ZANETTA, MALAN, FLUTTERO, MENARDI, SCARABOSIO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

lo scorso 11 febbraio 2009 il Senato ha licenziato con voto di fiducia il decreto-legge n. 207 del 2008, cosiddetto «Milleproroghe»;

tra le misure in esso contenute, destano forte preoccupazione le nuove regole introdotte per il cosiddetto Noleggio con conducente (NCC);

in particolare, dette nuove regole prevedono, tra l'altro: 1) l'obbligo di rientro nella rimessa dopo ogni singolo servizio, anche se i servizi sono stati regolarmente prenotati; 2) divieto di transito di diritto nelle zone a traffico limitato con possibilità da parte dei Comuni di chiedere dazi di entrata; 3) divieto di sosta in luogo pubblico anche durante il servizio di disposizione; 4) compilazione di autocertificazioni per ogni entrata;

tali nuove regole modificano, di fatto, quanto previsto dalla legge n. 21 del 1992 «Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea» e mirano, sostanzialmente, a salvaguardare l'attività dei taxi;

preso atto che:

l'approvazione delle riportate norme ha creato grande allarme e preoccupazione fra le associazioni di categoria che vedono oltremodo penalizzata la propria attività lavorativa e minacciano azioni di protesta;

i cosiddetti NCC – circa 4.000 micro aziende, che globalmente rappresentano 20.000 posti di lavoro (50.000 persone se si considerano i familiari) e producono un fatturato globale di circa 1.000.000 di euro – necessiterebbero di un intervento a sostegno della loro attività, sentendo gravemente minacciato il sostentamento personale e delle loro famiglie, stante il momento di crisi che attanaglia tutti i settori,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga di dover intervenire in tempi brevissimi nei modi e con i mezzi che riterrà più opportuni, pur nella doverosa salvaguardia della distinzione dei NCC dal servizio taxi, al fine di riportare i cosiddetti NCC nell'alveo delle norme previste dalla legge n. 21 del 1992 o, in subordine, se ritenga di dovere eventualmente concordare eventuali modifiche alla predetta legge dopo un confronto con le associazioni di categoria.

(4-01157)

(19 febbraio 2009)

RISPOSTA. – L'articolo 7-bis della legge 9 aprile 2009, n. 33, di conversione del decreto-legge n. 5 del 2009, ha stabilito che, nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuarsi nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle Regioni ed agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30 giugno 2009.

La questione è in ogni caso all'esame di un tavolo tecnico con le associazioni di categoria interessate, che il Ministro ha appositamente convocato presso l'amministrazione, al fine di addivenire ad una soluzione che contemperi le esigenze delle suddette categorie.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

STRADIOTTO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

la Terna SpA nell'ambito del proprio Piano di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale 2008 ha previsto la programmazione dell'elettrodotto 380 KV trasversale in Veneto;

tra le finalità dell'elettrodotto in questione ci sono: il rafforzamento dell'anello 380KV del Triveneto per aumentare la sicurezza di alimentazione dei carichi regionali, il miglioramento della continuità e la quantità di alimentazione nella attuali stazioni di Sandrigo, Cordignano e nelle future stazioni di Vedelago e Montecchio, nonché la riduzione delle perdite di trasporto dell'energia elettrica e le economicità del servizio;

il territorio interessato ricade all'interno di una ampia pianura veneta, tra le province di Venezia e Treviso;

i comuni interessati sono: Martellago e Scorzè della provincia di Venezia e Mogliano Veneto, Morgano, Paese, Quinto di Treviso, Trevignano, Volpago di Montello e Zero Branco della provincia di Treviso;

la densità di popolazione nei predetti comuni è alta, pari a circa 121.281 abitanti residenti, corrispondente ad una densità territoriale pari a 568 abitanti per chilometro quadrato su una superficie territoriale pari a 268,61 chilometri quadrati;

vi è anche la presenza di beni architettonici, monumentali, archeologici ed aree protette di notevole importanza, ad esempio la grande strada consolare «Postumia Romana». Inoltre sono presenti numerosi edifici di notevole importanza storica e monumentale come ad esempio le famose ville venete presenti nel territorio in numero considerevole;

inoltre, va considerata l'esistenza di varie aree protette collegate all'ecosistema del Parco naturale del Sile, la presenza di beni paesaggistici, come ad esempio le forme boschive del Montello, e le fasce fluviali del Sile, Piave, Zero e Dese, beni tutelati e sottoposti ai vincoli di cui alla legge n. 1479 del 1939 e successive modificazioni ed integrazioni;

considerato che:

il predetto territorio è stato già interessato nel passato, ed anche recentemente, da altre infrastrutture estremamente impattanti nell'ambiente e nella vita sociale ed economica, tra cui il Passante di Mestre;

la popolazione delle zone interessate ha già «pagato» alla collettività, sopportando notevoli disagi ambientali, urbanistici ed economici;

negli ultimi mesi sono nati spontaneamente vari comitati di cittadini che insieme ad alcune amministrazioni comunali hanno espresso contrarietà alla costruzione di tale opera per l'impatto che essa andrebbe a creare in una zona particolarmente sensibile e fragile. Inoltre gli stessi hanno rappresentato la necessità eventuale dell'utilizzo delle più moderne tecniche di interrimento delle linee soprattutto nelle zone più fragili;

da alcune notizie sembra che ai comitati ed alle amministrazioni comunali, per ottenere il loro consenso, venga detto che tale opera verrà inserita nell'ambito della legge obiettivo riguardante le infrastrutture,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo intendano, per quanto di competenza, verificare la correttezza delle procedure fin qui adottate ed il rispetto di tutte le normative vigenti, ivi compreso l'impatto ambientale;

se intendano intervenire per favorire una soluzione concertata con gli enti locali interessati che tenga conto delle esigenze delle popolazioni locali;

se tale infrastruttura rientri nelle opere strategiche della legge obiettivo;

quali iniziative di competenza intendano intraprendere anche nei confronti di Terna SpA affinché preveda eventualmente opportuni interrimenti dell'intero impianto.

(4-01373)

(7 aprile 2009)

RISPOSTA. - L'intervento denominato «Linea 380 kV Venezia Nord - Cordignano (TV)» è inserito nel Piano degli interventi del comparto energetico del 10 Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, predisposta in attuazione di quanto previsto dalla legge n. 443 del 2001 (legge obiettivo).

Per tali opere, le procedure autorizzative dovranno seguire quanto stabilito dal decreto legislativo n. 163 del 2006. In particolare l'art. 179, relativo agli insediamenti produttivi e alle infrastrutture private strategiche per l'approvvigionamento energetico, dispone, tra l'altro, che il procedimento sia svolto dal Ministero delle infrastrutture di concerto con il Ministero dello sviluppo economico.

Ad oggi, TERNA SpA, soggetto aggiudicatore dell'intervento, non ha provveduto ha trasmettere alla Struttura tecnica di missione del Ministero il relativo progetto; pertanto la procedura di legge obiettivo non è stata attivata.

Il progetto di cui trattasi risulterebbe in fase di definizione.

Non appena la trasmissione dei documenti sarà completa, si procederà con l'istruttoria necessaria per la proposta al CIPE secondo le procedure previste dalla legge n. 443 del 2001.

*Il Ministro delle infrastrutture e trasporti*

MATTEOLI

(25 maggio 2009)

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

la tutela della salute è un diritto fondamentale dell'individuo e interesse della collettività, sancito dall'art. 32 della Costituzione repubblicana;

la ricerca sulle sostanze cancerogene presenti negli alimenti è ampiamente documentata in letteratura e comprende, tra l'altro, particelle di metalli pesanti;

secondo le direttive CE, aggiornate di continuo, sono circa 250 le sostanze qualificate come cancerogene: per circa 50 di esse l'effetto cancerogeno è stato documentato, per le altre ragionevolmente sospettato;

la ricerca consente oggi di correlare l'alimentazione e i possibili effetti cancerogeni degli alimenti stessi anche attraverso la continua esposizione a sostanze ragionevolmente cancerogene contenute negli alimenti;

in un *blog* di un noto uomo di spettacolo, pubblicizzato ampiamente sul *web*, è diffuso un filmato in cui è visibile un elenco di alimenti di largo consumo, contaminati con nanoparticelle di metalli pesanti ad effetto cancerogeno, risultante da studi di due ricercatori, risultante da studi di due ricercatori, elenco che di seguito si riporta:

- a) mozzarella Granarolo: ferro, cromo, nichel;
- b) *Chewing gum* daygum microtech Perfetti: silicio (cioè vetro);
- c) Integratore formula 1 Herbalife: ferro, titanio;
- d) Integratore formula 2 Herbalife: ferro, cromo;
- e) pandoro Motta: alluminio, argento;
- f) salatini Tiny Rold Gold (USA): ferro, cromo, nichel, alluminio;
- g) biscotti Offelle Bistefani: osmio, ferro, zinco, zirconio, silicio, titanio;
- h) biscotti gallette Barilla: titanio, ferro, tungsteno;
- i) Macine Barilla: titanio;
- j) Granetti Barilla: ferro, cromo;
- k) Nastrine Barilla: ferro;

- l)* Bauletto Coop: ferro cromo;
- m)* Ringo Pavesi: ferro, cromo, silicio, alluminio, titanio;
- n)* Pane carasau (I granai di Qui Sardegna): ferro, cromo;
- o)* pane ciabatta Esselunga: piombo, bismuto, alluminio;
- p)* pane morbido a fette Barilla: piombo, bismuto, alluminio;
- q)* Paneangeli Cameo: alluminio, silicio;
- r)* Plum cake allo yogurt Giorietto Biscotti: ferro, cromo,

si chiede di sapere se e con quali modalità il Ministro in indirizzo intenda fornire esaurienti ed urgenti risposte sulla problematica rappresentata e se, e con quali modalità, intenda richiedere alle aziende interessate riscontro a quanto ormai è ampiamente a conoscenza della pubblica opinione.

(4-01556)

(18 marzo 2009)

RISPOSTA. – La sicurezza alimentare viene realizzata nell'ambito dell'Unione europea attraverso attività coordinate di controllo eseguite dalle autorità competenti centrali e periferiche, a cominciare dall'analisi dei rischi fino alla loro valutazione e gestione. Questo sistema omogeneo si sviluppa in tutte le fasi della catena di produzione e distribuzione, sia per gli alimenti prodotti nella UE sia per quelli importati da Paesi terzi. È vietata l'immissione nel mercato comunitario di alimenti contenenti quantitativi inaccettabili di sostanze residue (contaminanti), che possono costituire un rischio per la salute pubblica.

Con il regolamento (CE) n. 1881/2006 e successive modifiche, sono stati stabiliti i tenori massimi ammissibili di alcuni contaminanti nei prodotti alimentari, compresi i metalli pesanti (piombo, cadmio e mercurio), allo scopo di mantenerli ai livelli più bassi possibili e accettabili sul piano tossicologico. I prodotti alimentari sia di origine europea che extraeuropea, che presentano livelli di contaminanti maggiori di quelli previsti dal citato regolamento, non possono essere immessi sul mercato. L'obiettivo è quello di ottenere un livello elevato di protezione della salute pubblica, in particolare per quanto riguarda i gruppi sensibili della popolazione, quali bambini, persone allergiche, eccetera.

Tutte le decisioni relative alla sicurezza degli alimenti che vengono adottate dalla UE si fondano su valutazioni del rischio effettuate dall'Autorità europea per la sicurezza alimentare (European Food Safety Authority – EFSA), e sono basate sui dati scientifici disponibili.

In Italia il Ministero svolge un' incisiva e concreta azione di indirizzo e coordinamento nel settore della sicurezza alimentare e definisce specifici piani nazionali e comunitari di controllo e monitoraggio.

Al riguardo, va ricordato il sistema di allarme rapido che tutela i consumatori dal rischio di intossicazione alimentare, tramite le segnalazioni della presenza di sostanze vietate o di quantità eccessive di sostanze ad alto rischio negli alimenti.

Qualora venga rilevato un pericolo, l'allarme è diffuso in tutti gli Stati membri.

In particolare per la presenza di nanoparticelle negli alimenti si fa presente che tali nanoparticelle, che sono di varia natura, compresi i metalli, e dell'ordine di grandezza della decina di nanometri, possono derivare principalmente da problemi di contaminazione ambientale, nonché in alcuni casi dall'impiego di nanotecnologie nei processi di produzione.

Su tale tematica, attualmente non regolamentata, la Commissione europea ha richiesto un parere all'EFSA, per valutare se esistano potenziali rischi nella filiera produttiva sia degli alimenti che dei mangimi, derivanti dall'utilizzo delle nanotecnologie.

Riguardo alla problematica in esame, inoltre, si precisa che il Ministero non è al momento in possesso di dati ufficiali relativi a risultati analitici derivanti da controlli effettuati su tali prodotti, né di informazioni sui metodi utilizzati. Si ritiene peraltro non corretta la diffusione da parte dei *media* di notizie allarmistiche, la cui veridicità non è stata verificata, e di messaggi fuorvianti indirizzati ai consumatori.

È intendimento del Ministero partecipare attivamente ai necessari approfondimenti in ambito europeo, volti a fissare i limiti di legge per i contaminanti, i quali costituiscono un reale e concreto pericolo per la salute pubblica.

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

MARTINI

(28 maggio 2009)

---



