SENATO DELLA REPUBBLICA

— XVI LEGISLATURA —

n. 36

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dall'8 al 22 aprile 2009)

INDICE

BUTTI: sul progetto relativo all'alta velocità ferroviaria tra la Lombardia e la Svizzera (4-00728) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti) Pag.	861	FILIPPI Marco: sull'acquisizione da parte di Autostrade per l'Italia di alcune partecipazioni finanziarie (4-00897) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti) Pag.	877
D'ALIA: sull'interdizione al traffico della strada statale 113 nella Sicilia orientale (4-01166) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)	863	LANNUTTI: su alcuni disservizi subiti da viaggiatori di Trenitalia (4-00909) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)	878
DE LILLO: su una vicenda che ha interessato un cittadino italiano nella Repubblica maltese (4-01281) (risp. Mantica, sottosegretario di Stato per gli affari esteri)	866	LEDDI: sui finanziamenti alla metropolitana di Torino (4-00904) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)	881
DELLA SETA: sui rumori dei voli aerei a Ciampino (4-00780) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)	868	MERCATALI: sulla realizzazione dell'auto- strada nuova Romea (4-01247) (risp. MAT- TEOLI, ministro delle infrastrutture e trasporti)	883
sul potenziamento della linea ferroviaria Napo- li-Bari (4-00842) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)	871	PEDICA: su episodi di criminalità perpetrati attraverso un servizio di <i>chat</i> (4-00439) (risp. ROMANI, <i>sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico</i>)	884
DI GIOVAN PAOLO: sulla mancata applicazione di norme comunitarie in materia di aiuto al settore della produzione di nocciole in Italia (4-01260) (risp. ZAIA, ministro delle politiche agricole alimentari e forestali)	873	PERDUCA: su una visita di una delegazione del Partito Radicale in Vietnam (4-00996) (risp. Scotti, sottosegretario di Stato per gli affari esteri)	887
DI NARDO, BELISARIO: sulla chiusura dell'ufficio periferico della SIAE di Corleto Monforte (Salerno) (4-00805) (risp. Molgora, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze)	874	PERDUCA, PORETTI: sulla preparazione della 52ª sessione della Commissione della Nazioni Unite sugli stupefacenti (4-01136) (risp. Gio-Vanardi, sottosegretario di Stato per la Presidenza del Consiglio dei ministri)	892

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

898

Fascicolo 36

sulla preparazione della 52ª sessione della Commissione della Nazioni Unite sugli stupefacenti (4-01173) (risp. Giovanardi, sottosegretario di Stato per la Presidenza del Consiglio dei ministri) Pag. 893

PINZGER: sui collegamenti ferroviari Bolzano-Roma e Bolzano-Monaco di Baviera (4-00935) (risp. Matteoli, ministro delle infrastrutture e trasporti)

PORETTI, PERDUCA: sulla presenza di acqua con atropina nella carne macellata di importazione (4-01303) (risp. ZAIA, ministro delle po-Pag. 900 litiche agricole alimentari e forestali)

SANCIU: sull'ammodernamento della tratta stradale Sassari-Olbia (4-01244) (risp. MAT-TEOLI, ministro delle infrastrutture e trasporti) 902

VITALI ed altri: sulla costruzione della nuova strada statale Porrettana in provincia di Bologna (4-01245) (risp. MATTEOLI, ministro delle 904 infrastrutture e trasporti)

Fascicolo 36

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

AlpTransit è un ambizioso progetto svizzero di alta velocità ferroviaria in corso di realizzazione, lungo gli assi del San Gottardo e del Lotschberg. Esso ha per obiettivo la costruzione di un tratto ferroviario sotterraneo nord-sud attraverso le Alpi;

la nuova ferrovia transalpina (NFTA) è uno dei più grandi progetti di costruzione a livello mondiale. Grazie a collegamenti ferroviari veloci, comodi ed ecologici, le distanze tra il nord e il sud dell'Europa si accorceranno, sia per il traffico passeggeri che per quello merci;

l'asse del San Gottardo, con i tunnel di base del Gottardo, dello Zimmerberg e del Monte Ceneri sarà costruito, secondo quanto pattuito con il Consiglio federale svizzero, dall'AlpTransit San Gottardo;

con una lunghezza prevista di 57 chilometri da Bodio a Erstfeld, il tunnel di base del Gottardo sarà (secondo i piani nel dicembre 2017) il più lungo tunnel ferroviario al mondo. Il nuovo collegamento diventerà il primo tratto ferroviario «di pianura» transalpino con un'altitudine pari al massimo a 550 metri sul livello del mare;

ciò consentirà ai convogli che vi transiteranno di raggiungere la velocità di 250 chilometri orari, riducendo il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano da 4 ore e mezza a 2 ore e mezza, una volta completati anche gli altri tunnel Monte Ceneri e Zimmerberg;

ormai da diversi mesi una Commissione paritetica Italia-Svizzera si sta occupando di coordinare gli interventi su entrambi i lati della frontiera; si stima che gli studi di fattibilità verranno completati entro il 2009;

ad oggi non è possibile sapere se l'imponente collegamento ferroviario che partirà da Zurigo e toccherà Lugano, farà tappa a Como o a Varese.

si chiede di sapere:

quali siano i tempi entro cui il Ministro in indirizzo prevede che si possa giungere al completamento degli studi di fattibilità previsti dalla commissione paritetica Italia-Svizzera;

quali proposte siano state avanzate nel corso degli anni dall'amministrazione provinciale di Como affinché l'AlpTransit interessi con il suo passaggio il territorio comasco;

quali siano le valutazioni del Ministro in merito alle reali possibilità che il territorio di Como sia sbocco naturale dell'AlpTransit in Lombardia.

(4-00728)

(27 ottobre 2008)

Fascicolo 36

RISPOSTA. – In territorio svizzero sono in corso di realizzazione importanti opere di potenziamento infrastrutturale sulla direttrice del Gottardo. In particolare, gli interventi riguardano la realizzazione del tunnel di base del S. Gottardo (apertura anno 2019) e del Monte Ceneri (apertura anno 2020).

In risposta a tali interventi, che porteranno ad un'offerta di treni merci in transito al Gottardo di oltre 250 treni al 2020, RFI ha disegnato un quadro strategico di potenziamenti in territorio italiano, in grado di sostenere così elevati incrementi di traffico. Tale disegno strategico prevede la realizzazione di un sistema di gronde per il traffico merci, tangenziali al nodo di Milano, in modo da dedicare l'area metropolitana al solo traffico viaggiatori.

La direttrice di Como-Chiasso sarà quella chiamata a recepire i traffici provenienti dai tunnel del San Gottardo e del Monte Ceneri, supportata, seppure in misura minore, da quella di Bellinzona-Gallarate/Novara. In coerenza con tale impostazione strategica, RFI ha individuato una serie di interventi di potenziamento infrastrutturale sugli assi Como-Seregno, Seregno-Bergamo e Bellinzona-Laveno, con l'obiettivo di creare il citato sistema di gronde a servizio del traffici merci.

Più nel dettaglio, il complesso degli interventi in territorio italiano è costituito dalle seguenti nuove opere, tutte facenti parte del programma di opere strategiche previste dalla delibera CIPE 21 dicembre 2001 approvata con legge n. 443 del 2001 («legge obiettivo»): 1. quadruplicamento della linea da Chiasso a Seregno/Monza; 2. nuova linea da Seregno a Treviglio/Bergamo («gronda est»); 3. potenziamento della direttrice Bellinzona-Novara («gronda ovest»).

Dal punto di vista programmatico, il progetto preliminare del quadruplicamento della linea da Chiasso a Seregno/Monza è stato presentato da RFI al Ministero nel 2003. Attualmente sono in corso approfondimenti volti alla risoluzione di alcune problematiche territoriali/progettuali poste dalla Regione Lombardia nella sua delibera di approvazione del progetto preliminare.

Il progetto è inserito in Tab. A nel Contratto di programma 2007-2011 (agg.to 2008) per la fase di progettazione e in Tab. D per la fase di realizzazione. Il costo dell'investimento, valutato dal progetto preliminare presentato nel 2003, risulta di 1.400 milioni di euro. L'attuale programmazione colloca l'attivazione dell'intervento entro il 2020.

Il progetto preliminare della nuova linea Seregno-Bergamo, presentato da RFI al Ministero nel 2003, ha avuto l'approvazione del CIPE nel dicembre 2005. RFI ha avviato nel 2008 la progettazione definitiva, che sarà completata entro il 2010. Una volta trasmessa detta progettazione definitiva, la Struttura tecnica di missione del Ministero proseguirà con l'*iter* istruttorio fino alla presentazione al CIPE del progetto per la relativa approvazione.

Il progetto è inserito in Tab. A nel Contratto di programma 2007-2011 (agg.to 2008) per la fase di progettazione e in Tab. C per la fase di realizzazione. Il costo dell'investimento, valutato dal progetto prelimi-

(15 aprile 2009)

23 Aprile 2009

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

nare presentato nel 2003, risulta di 1.000 milioni di euro. L'attuale programmazione colloca l'attivazione dell'intervento entro il 2020.

Sempre nell'ambito dei progetti connessi alla prosecuzione a sud del Gottardo, su incarico del Gruppo di lavoro bilaterale Italia-Svizzera («GdL1»), RFI ha completato nel 2007 lo studio di fattibilità di analisi di tre alternative di tracciato per la connessione della direttrice del Gottardo con la direttrice di Luino-Novara («gronda ovest»). A dicembre 2008 sono stati presentati da parte di RFI al suddetto Gruppo di lavoro ministeriale anche i risultati dell'analisi multicriteria di confronto dei tre tracciati secondo una serie di indicatori e parametri, a supporto del decisore politico per la scelta del tracciato rispetto a cui avviare le successive fasi progettuali.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti Matteoli

D'ALIA. – Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso che:

in data 24 gennaio 2009 nella strada statale 113 all'altezza del chilometro 14,100 in località Locanda del villaggio Gesso del comune di Messina, a causa delle abbondanti piogge si è verificato uno smottamento della sede stradale che ha interessato la carreggiata direzione Palermo-Messina;

l'ANAS, a seguito di ciò, provvedeva al transennamento e alla chiusura del transito veicolare nella suddetta strada in entrambi i sensi di marcia, lasciando soltanto un passaggio pedonale della larghezza di 60 centimetri;

in data 25 gennaio 2009 l'ANAS inviava una ditta con operai e mezzi meccanici a sbarrare in modo assoluto la strada statale 113 sia a monte che a valle del chilometro 14,100 con la collocazione di *guard-rail*, recinzione metallica e dissuasori in cemento. Inoltre realizza, con l'utilizzo di un grosso mezzo d'opera (escavatore), uno scavo della lunghezza di circa 10 metri ed una profondità di 2,50 metri per tutta la carreggiata interessata dallo smottamento, depositando il materiale di risulta sull'altra carreggiata;

il tratto di strada in questione è il compluvio tra un chilometro di strada a valle e un chilometro a monte della statale 113, poiché a causa della mancata manutenzione ordinaria e straordinaria della stessa (pulizia cunette e canali di scolo ostruiti da terriccio e vegetazione) qui confluisce tutta l'acqua meteorica raccolta da due chilometri di strada;

il 31 gennaio, l'enorme buca riempitasi d'acqua meteorica proveniente sia dalla strada a valle che a monte, a causa delle ulteriori e abbondanti piogge, ha provocato lo scivolamento verso valle di tutta la strada in entrambi i sensi di marcia e del terreno a monte della stessa;

Fascicolo 36

il 9 febbraio la comunità di Gesso e Locanda congiuntamente con il VI quartiere si è recata in Prefettura per chiedere la realizzazione di una bretella e/o di un *by-pass* per il transito di autovetture e mezzi di soccorso, ed è stata ricevuta dal Vice Prefetto dottor Contarino, il quale ha immediatamente interessato l'architetto Spanò responsabile della Protezione civile del Comune di Messina;

il 10 l'architetto Spanò in collaborazione con un geologo ha espletato un sopralluogo sui luoghi, al fine di trovare una soluzione tecnica all'inconveniente e ai disagi lamentati dalla comunità;

i tecnici dell'ANAS-Compartimento di Catania hanno comunicato che è stata redatta una perizia di intervento ed è stata inoltrata alla Sede Centrale dell'ANAS di Roma per il relativo finanziamento, prospettando tempi lunghissimi poiché non si ipotizza autorizzare i lavori con la procedura di somma urgenza;

la contrada Locanda e il villaggio Gesso sono abitati da persone anziane, con una età media di circa 60 anni, che per raggiungere la città di Messina sono costretti a percorrere l'autostrada A20 Palermo-Messina, con elevati rischi di probabili incidenti (persone anziane che non percorrono l'autostrada da diversi anni) e mettendo a repentaglio la propria vita e quella degli altri oltre all'esoso pedaggio autostradale (pari a 1,10 euro a tratta);

la contrada Locanda è tagliata a metà, pertanto tutti i cittadini residenti a monte del chilometro 14,100 subiscono enormi disagi perché per reperire giornalmente medicine e cure mediche devono percorrere una impervia strada per circa 30 chilometri per raggiungere la farmacia e il medico di famiglia nel vicino villaggio Gesso e/o Villafranca Tirrena (Colle S.Rizzo-Portella Castanea-Salice-Ortoliuzzo-Ponte Gallo-Gesso e/o Villafranca Tirrena);

inoltre, sono presenti, a monte del chilometro 14,100, delle attività artigianali e ditte edili che svolgono quotidianamente la loro attività nel vicino villaggio Gesso e a Villafranca Tirrena con conseguenti e ingenti danni economici a causa della chiusura della strada;

allo stato attuale nella parte a monte della strada statale 113 non avviene la raccolta dei rifiuti solidi urbani dai cassonetti, e risulta interrotto il servizio di recapito postale con la conseguenza di problemi di carattere iginenico-sanitario e di morosità per la mancata consegna della bollette;

il mancato intervento tempestivo di mezzi di soccorso e/o ambulanze in caso di calamità e/o emergenza che potranno verificarsi a monte della chiusura della strada (si ricorda che è aperto un varco pedonale della larghezza di 60 centimetri) rende vulnerabili tutti i cittadini o chiunque si trova a monte del chilometro 14,100;

è ubicato a monte della statale 113 un centro medico di eccellenza «Centro neurolesi» dove giornalmente si recano per diagnosi ed esami specialistici cittadini da tutta la regione, e, inoltre, tutti coloro che provengono dall'autostrada A20 Palermo-Messina uscendo allo svincolo di Rometta per poi attraverso la statale 113 raggiungono la struttura ospedaliera, oggi sono costretti ad avventurarsi e a vagabondare su strade impervie e di

Fascicolo 36

fortuna con notevolissimi disagi e violazione del diritto alla salute sancito dalla Costituzione;

in ultimo, ma ancora più importante, l'ipotesi non troppo remota ma reale della chiusura per qualsiasi causa dell'Autostrada A20 nella direzione PA-ME (tratto tra Rometta e Messina Boccetta), si avrebbe tutto il transito veicolare deviato sulla strada statale 113 chiusa al chilometro 14,100 e sulla statale 113 DIR con l'interruzione in località Calamona e vietata al transito di mezzi pesanti con la conseguente congestione e paralisi di tutto il transito veicolare della Sicilia orientale;

alla data odierna ed all'evidente responsabilità dell'ANAS, vista la gravissima situazione e disagi cui è sottoposta la cittadinanza, risulta un susseguirsi e un rimpallo di competenze tra i vari enti e istituzioni (ANAS, Regione Sicilia, Prefettura, Comune di Messina e Protezione civile) senza che però nessuno riesca e/o voglia trovare una soluzione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire, con urgenza, adottando provvedimenti che pongano fine ad una situazione che, degenerando, rischia di mettere in ginocchio un'intera città o meglio la Sicilia orientale.

(4-01166)

(19 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Nel corso della stagione invernale 2008-2009 il territorio ricadente nella provincia di Messina è stato interessato da straordinarie ed avverse condizioni meteorologiche; le abbondanti precipitazioni hanno causato ingenti danni al patrimonio stradale di competenza dell'ANAS.

La società ha quindi disposto l'interdizione totale al traffico per motivi di sicurezza della strada statale 185 «di Sella Mandrazzi», tra il chilometro 33+000 e il chilometro 45+500; della strada statale 114 «Orientale sicula» tra il chilometro 16+700 e il chilometro 22+200 per caduta massi, nonché della strada statale 113 «Settentrionale sicula» in vari tratti a causa del piano viabile invaso da frane.

Per quanto riguarda la statale 113, si precisa che il 24 gennaio 2009 un imprevisto e straordinario movimento franoso ha coinvolto la carreggiata stradale per un fronte di circa 100 metri al chilometro 14+100 in prossimità del Villaggio Gesso (Messina) – località Locanda, nonché un'ampia area ove insistono anche dei fabbricati di civile abitazione.

L'ANAS è intervenuta prontamente con il proprio personale e, verificata l'impossibilità di ripristinare la transitabilità della strada in condizioni di sicurezza, ha provveduto ad interdire il traffico a tutti gli automezzi.

Al momento sono in corso di svolgimento indagini geognostiche sui terreni in frana, che sono costituiti da conglomerati prevalentemente limoso-sabbiosi, per individuare la profondità, la forma del corpo di frana principale e le caratteristiche geomeccaniche dei terreni interessati.

Fascicolo 36

L'ANAS fa sapere che solo all'esito di tali indagini sarà possibile quantificare sia gli importi occorrenti ad attuare gli interventi necessari sia i tempi utili al ripristino in sicurezza della strada in questione.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

Matteoli
(14 aprile 2009)

DE LILLO. - Al Ministro degli affari esteri. - Premesso che:

risulta all'interrogante, anche attraverso il sito *Internet* «www.marteitaliano.com.mt» una scandalosa vicenda vissuta da un cittadino italiano, l'avvocato Michele Martone di 85 anni, nella Repubblica di Malta, di recente entrata a far parte dell'Unione europea, l'avvocato Martone, sceso a Malta nel 1971 per motivi professionali, ha operato un importante investimento finanziario nella società Malta & Europe Hotels Ltd (MEH) che operava per la costruzione e la gestione, quale proprietaria, del Grand Hotel Excelsior di Floriana, di cui l'avvocato Martone è il maggiore azionista;

ad avviso dell'interrogante basta consultare i documenti contenuti nel citato sito *Internet* per rendersi conto di tutte le traversie patite da questo cittadino italiano, delle gravi ingiustizie, delle prevaricazioni, delle discriminazioni poste in essere da ufficiali governativi, come peraltro risulta da provvedimenti giudiziali della magistratura di quel Paese;

il Governo maltese, da poco entrato nell'Unione, più volte invitato e sollecitato, anche tramite diffide legali, a porre rimedio alle ingiustizie causate da propri funzionari, si è sempre trovato inadempiente ad ogni impegno formale preso, tale da rendere giustizia riparatrice al nostro connazionale;

la vicenda è stata portata all'attenzione della Autorità giudiziaria italiana, competente *ex* articolo 10 del Codice penale con un esposto-querela, presentato per conto dell'avvocato Martone in data 18 ottobre 2007 e che attualmente pende per le indagini presso la Procura della Repubblica di Napoli – pubblico ministero dott.ssa Nicoletta Giammarino con il n. 07/51139 R.G. nr.:

il citato esposto-querela risulta all'interrogante formalizzato nei confronti di sei funzionari maltesi per i reati di cui agli articoli 416 del codice penale (associazione a delinquere); 646 (appropriazione indebita); articolo 640 del codice penale (truffa); articolo 2634 e 2635 codice civile (infedeltà patrimoniale e infedeltà a seguito di dazione o promessa di utilità) in quanto, «associandosi fra di loro e nella loro rispettiva qualità di amministratori/controllori/revisori, consulenti e di liquidatori della Malta & Europe Hotels Ltd (MEH), avendo interessi in conflitto con quelli della medesima MEH, al fine di procurare a sè ed altri un ingiusto profitto anche patrimoniale, a tutt'oggi compiono e concorrono a deliberare, anche con artifizi e raggiri, atti di disposizione dei beni sociali, cagionando intenzionalmente alla MEH ed ai soci stessi danni patrimoniali; nonché, a seguito di promessa di utilità (liquidazione della MEH), a tutt'oggi com-

Fascicolo 36

piono ed omettono atti in violazione degli obblighi inerenti al loro ufficio, cagionando nocumento patrimoniale alla MEH ed ai soci stessi»;

tenuto conto che a quanto consta all'interrogante:

tra gli impegni presi formalmente dai Governi maltesi succedutisi negli anni con l'avvocato Martone, vi è uno del 30 settembre 1991, ove, alla presenza del Ministro delle finanze dell'epoca, il procuratore dell'avvocato Martone rinunciò alla sospensione della vendita dell'albergo, consentendone la vendita lo stesso giorno, in cambio di precisi impegni garantiti dal Ministro delle finanze;

in particolare la clausola n. 4 del suddetto accordo prevedeva che «Le parti sottoscrivono di velocizzare la causa di arbitrato indicata nel Documento A e di concluderla immediatamente dopo il trasferimento dell'Hotel.», la clausola n. 5 disponeva che «Il Controllore terrà i proventi derivanti dalla vendita e che ragionevolmente verranno distribuiti a favore della partecipazione azionaria pertinente all'avvocato Martone, depositati su un conto corrente bancario al tasso più alto possibile sia esso in valuta locale o straniera, che sia soddisfacente per l'avvocato Martone, fino alla data della distribuzione.»:

la clausola n. 5 appena citata venne specificatamente garantita dal Ministro delle Finanze con la sottoscrizione della postilla dell'accordo, successivamente confermata e abbondantemente chiarita dalla testimonianza del predetto, resa nella causa 274/06 tenutesi presso l'Autorità giudiziaria maltese;

tali accordi, dopo l'adempimento dell'avvocato Martone del proprio obbligo, furono invece violati dal Controllore e dal Governo maltese, i quali non permisero l'esecuzione dell'incombente previsto dalla clausola 5;

sono così passati altri diciotto anni;

il mancato rispetto di tale patto ha arrecato un grave danno in misura notevolmente sostanziosa e continuata agli azionisti maggioritari della MEH Ltd. cittadini italiani;

tra l'Italia e Malta vigono diversi protocolli di intesa, tra cui l'accordo, del 9 gennaio 2000, tra Italia e Malta;

neppure le doglianze di nostri ambasciatori a Malta a quel Governo e ai successivi hanno avuto alcun risultato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire presso le autorità competenti di Malta per far porre termine ad una questione così delicata e, quanto meno, incresciosa per i buoni rapporti tra Italia e Malta, che si trascina incredibilmente da quasi quaranta anni, causando ingenti danni materiali e morali ad una intera famiglia italiana e rappresentando anche un segnale pericoloso per qualunque cittadino o ente italiano che abbia investito o intenda farlo in futuro, in quel Paese.

(4-01281)

(17 marzo 2009)

RISPOSTA. – La vicenda relativa all'investimento immobiliare effettuato dall'avvocato Martone a Malta nel 1971 era stata portata all'atten-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

zione del Ministero degli affari esteri già nel 2003, su iniziativa dello stesso avvocato. Del caso veniva interessata l'Ambasciata d'Italia a Malta affinché svolgesse un'opportuna opera di sensibilizzazione presso le competenti autorità locali. In questi anni l'Ambasciatore, che ha mantenuto un costante raccordo con l'avvocato Martone e i suoi legali, è ripetutamente intervenuto anche ad alto livello politico, in particolare con due lettere inviate allo stesso Primo Ministro, Gonzi, il 29 agosto 2005 e nuovamente il 24 ottobre 2007. Egli ha altresì promosso un incontro, avvenuto il 5 luglio 2006, tra lo stesso Primo Ministro e l'avvocato Martone.

Da ultimo, il Direttore generale per i Paesi dell'Europa, ambasciatore Mirachian, ha portato nuovamente la questione all'attenzione dell'Ambasciatore di Malta a Roma il 23 marzo 2009, consegnando uno specifico promemoria e chiedendo una pronta considerazione ad istanze che risalgono ormai a svariati anni con grave detrimento degli interessi dell'azienda italiana in questione.

Sul piano sostanziale, la vicenda presenta aspetti di notevole complessità e chiama in causa decisioni di carattere giudiziario e amministrativo succedutesi nel corso di 40 anni. In tale contesto, l'intervento italiano, senza poter entrare nel merito delle pronunce giurisdizionali, peraltro in larga misura favorevoli all'avvocato Martone, mira ad evidenziare l'urgenza di una soluzione sul piano amministrativo, a partire dall'intesa transattiva sottoscritta nel 1991 e ad evidenziare altresì il possibile impatto negativo che simili vicende possono recare alla prospettive di sviluppo degli investimenti italiani sull'isola, che pure l'amministrazione è impegnata a favorire.

	Il Sottosegretario di Stato per gli affari ester
	MANTICA
(7 aprile 2009)	

DELLA SETA. – Al Ministro delle infrastrutture e trasporti. – Premesso che:

dal 2001 ad oggi, si registra una crescita del 700 per cento del traffico di passeggeri nell'aeroporto di Ciampino «G. B. Pastine», dovuta per lo più all'attivazione dei voli *low cost* di compagnie come Ryanair. Tale incremento, come è noto, è avvenuto, ad avviso dell'interrogante, senza il rispetto della normativa vigente, per quanto concerne il controllo del rumore aeroportuale, nonché per la valutazione di impatto ambientale;

alla fine del 2007 la Regione Lazio ha attivato il sistema di monitoraggio «Cristal» per la misura del rumore aeroportuale, e venerdì 7 novembre 2008 sono stati presentati alla stampa i dati ufficiali del primo anno di monitoraggio, che confermano che la situazione ha raggiunto livelli non più sostenibili dalla popolazione residente;

tutte le misure indicano il costante sforamento, giorno e notte, dei limiti massimi di rumore ammessi per le aree residenziali;

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

i livelli di rumore misurati superano anche i valori fissati dall'Organizzazione mondiale della sanità che indicano rischio per la salute umana:

particolarmente gravi sono i livelli di rumore riscontrati in prossimità delle aree sensibili e protette, come scuole e asili;

la dimensione dell'area dell'intorno aeroportuale con rumore oltre i limiti è intollerabilmente vasta, e si estende sino ad ampi territori del X Municipio di Roma e del Comune di Marino;

in queste aree, quasi 5.000 persone vivono soggette ad un inquinamento acustico tale da mettere a rischio la stessa salute;

questi dati ufficiali impongono, a giudizio dell'interrogante, un intervento urgente del Ministro. Come se non bastasse, lunedì 10 novembre 2008 un aereo Ryanair è stato costretto ad un atterraggio di emergenza, che solo per un miracolo non si è risolto in tragedia, visto che l'aereo ha fermato la sua corsa a pochi passi dalla trafficata via dei Laghi;

questo incidente testimonia la gravità della situazione e l'inadeguatezza dell'aeroporto Pastine a sopportare traffico di voli di linea;

l'aeroporto è sito in mezzo alle case di Ciampino, con abitazioni a soli 150 metri dalla pista e costringe gli aerei in atterraggio a sorvolare l'intera città di Roma a bassa quota, con evidenti e serissimi rischi per la sicurezza,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario, vista la grave situazione, ormai conclamata, di inquinamento ambientale a livelli tali da pregiudicare la salute delle persone, nonché l'evidente pericolosità dell'infrastruttura per la sicurezza dei cittadini e dei passeggeri, provvedere con un decreto d'urgenza che comporti il trasferimento dei voli civili a Fiumicino. Tale decreto può essere emanato ai sensi del regolamento (CEE) 2048/92 del Consiglio, che, all'articolo 8, consente allo Stato membro la ridistribuzione dei voli all'interno di uno stesso sistema aeroportuale, qual è il caso di Ciampino e Fiumicino.

(4-00780)

(11 novembre 2008)

RISPOSTA. – Per quanto di competenza, l'ENAC, già nell'ottobre 2005, confermando la chiusura dello scalo nella fascia oraria notturna 24.00/06.00, aveva disposto il blocco del traffico di linea sottoposta a *slot*, per le successive stagioni, a 138 movimenti al giorno.

Ciò nelle more della definizione delle risultanze relative alla definizione dell'impronta acustica aeroportuale di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 31 ottobre 1997, che disciplina i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili nelle attività aeroportuali.

Nell'aprile 2008, la Commissione aeroportuale, nel pieno rispetto della normativa vigente e, in particolare, del citato decreto ministeriale del 1997, si è riunita per l'approvazione dell'impronta acustica, elaborata scegliendo quale scenario ottimale il «base case», sulla scorta dei tracciati

Fascicolo 36

radar rilevati e sui dati raccolti dalle centraline acustiche poste nelle aree prossime allo scalo così come disposto dalla Commissione.

La scelta effettuata da parte di tutti i convenuti alla Commissione: i Comuni di Roma, Ciampino e Marino, la Provincia di Roma, la Regione Lazio, il Ministero dell'ambiente, l'ARPA Lazio, l'Aeronautica militare, la Società Aeroporti di Roma, l'Ente nazionale di assistenza al volo, oltre che dall'ENAC, è ricaduta su tali procedure in quanto sono risultate quelle che, nel pieno rispetto della sicurezza della navigazione aerea, determinano un minor impatto di rumore sulla popolazione residente e sui «siti sensibili» quali scuole e ospedali.

Peraltro, le procedure di atterraggio e decollo, già in essere sullo scalo di Ciampino da diversi anni, tengono in considerazione le aree con maggiore densità di popolazione esposta al rischio rumore, circa 2.000 abitanti, secondo il censimento anagrafico fornito dai singoli Comuni interessati alla problematica (Comune di Ciampino, Roma e Marino).

Nell'occasione della citata riunione dell'aprile 2008, l'ARPA Lazio, in qualità di coordinatore del sottogruppo tecnico alla Commissione *ex* decreto ministeriale 31 ottobre 1997, ha dichiarato di ritenere corretta l'elaborazione dell'impronta acustica, effettuata da Aeroporti di Roma mediante il modello INM (Integrated Noise Model della Federal Aviation Administration USA), e che la stessa risponde a quello che è il carico di rumore aeroportuale al quale è sottoposta la popolazione limitrofa allo scalo.

Poiché non è stata raggiunta l'unanimità prevista per l'approvazione dell'impronta acustica, come previsto dalla normativa vigente, la questione sarà esaminata in sede di una Conferenza dei Servizi da indire presso il Ministero non appena formalizzata la richiesta dell'ENAC.

Occorre evidenziare che l'impronta acustica teorica era già stata approvata a maggioranza dalla Commissione aeroportuale in data 2006.

Successivamente a tale data, vennero presi in esame i dati reali per determinare l'approvazione dell'impronta acustica sulla scorta dei movimenti realmente svolti.

ENAC fa sapere che soltanto a seguito dell'approvazione di detta impronta dovranno essere poste in essere quelle azioni di contenimento del rumore nelle zone B ove viene misurato un numero di *decibel* compresi tra 65 e 75 nel periodo di un totale di otto anni secondo le disposizioni contenute nel decreto del Ministero dell'ambiente 29 novembre 2000, nonché quegli accorgimenti indicati per determinare interventi di risanamento acustico sui ricettori.

Il Ministero da tempo ha rilevato l'esigenza di decongestionare lo scalo di Ciampino afflitto da problematiche ambientali causate dall'incremento del traffico aereo passato dai 700.000 passeggeri all'anno del 2001 ai circa 5,5 milioni del 2007.

Allo scopo, è stato istituito dal Ministro uno specifico tavolo tecnico costituito da una Commissione ministeriale diretta ad individuare il sito

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

più opportuno per la delocalizzazione funzionale del traffico aereo diretto a Ciampino.

In seguito, con apposita direttiva è stato disposto, d'intesa con l'E-NAC di procedere alla costituzione di una «cabina di regia permanente» i cui lavori sono ancora in corso.

In merito poi all'eventuale adozione di provvedimenti immediati per la dislocazione di alcuni voli di tipo *low cost* dallo scalo di Ciampino a quello di Fiumicino, l'ENAC, quale ente preposto alla vigilanza e al controllo nel settore dell'aviazione civile, ha espresso l'impossibilità di effettuare tale trasferimento per due ordini di motivi. Il primo va riferito alla carenza di bande orarie disponibili nelle stesse fasce orarie di picco utilizzate su Ciampino; l'altro motivo è connesso a problematiche tecnico-operative infrastrutturali comportanti tempi di utilizzo dell'aeromobile *post* atterraggio superiori ai 60 minuti su Fiumicino contro quelli che si verificano a Ciampino della durata di circa 25 minuti.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti Matteoli

(15 aprile 2009)

DELLA SETA. – Al Ministro delle infrastrutture e trasporti. – Premesso che:

nel luglio 2006 i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, le Regioni Campania e Puglia, le Ferrovie dello Stato hanno firmato un protocollo d'intesa per realizzare un collegamento ferroviario, Napoli-Bari, attraverso interventi di potenziamento e raddoppio dei binari laddove possibile e con delle nuove tratte per circa 150 chilometri;

questa tratta è una delle direttrici nazionali fondamentali, di collegamento tra Tirreno e Adriatico, ma anche internazionale all'interno del Corridoio europeo numero otto Bari – Varna e per il traffico merci per il collegamento tra il porto di Bari, l'interporto e il porto di Napoli;

il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra Bari e Napoli deve essere una priorità nazionale perché non è più accettabile in un Paese moderno e civile che ancora oggi si debba percorrere un tragitto di circa 300 chilometri con il treno più veloce in quasi 4 ore, che si viaggi tra Caserta e Foggia a una velocità media di poco più di 80 chilometri orari su una linea a binario unico, ed è del tutto evidente che in queste condizioni la ferrovia non potrà mai essere una vera alternativa per i cittadini campani e pugliesi, come per i turisti, ma anche per le merci in una direttrice nazionale e internazionale di grande importanza;

a sostegno della realizzazione di questa importante infrastruttura è nato un comitato promosso da Legambiente Puglia, a cui hanno aderito Confindustria puglia e altri importanti soggetti;

lo Studio di fattibilità elaborato da Rete Ferroviaria Italiana per la realizzazione della Napoli-Bari ha stimato una spesa di oltre 5 miliardi di

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

euro ed i lavori potrebbero iniziare nel 2010 per concludersi entro il 2020. L'Alta Capacità Napoli-Bari è un'opera che, se realizzata, potrà rilanciare il tema delle infrastrutture al Sud, potrà restituire dignità agli spostamenti in ferrovia e valorizzare il sistema delle città e dei porti del Mediterraneo come grande patrimonio culturale, sociale e salvaguardando l'ambiente;

si apprende, da un articolo pubblicato il 20 novembre 2008 sul quotidiano «Il Corriere del Mezzogiorno», che «i progetti per l'alta capacità ferroviaria tra Bari e Napoli non mancano. Ciò che impedisce la realizzazione dell'opera è l'assenza di finanziamenti. Fino a poco tempo fa era un collegamento classificato come prioritario. Speriamo che in futuro si riescano a reperire le risorse necessarie. A spiegare che i treni-jet per i prossimi anni non viaggeranno sui binari pugliesi è Innocenzo Cipolletta, Presidente delle Ferrovie dello Stato». «Vista la situazione – prosegue Cipolletta – l'unica via da seguire è l'ottimizzazione delle rete esistente; si può e si deve lavorare affinché al passeggero sia garantito un servizio più efficiente. In fondo la Puglia ha un coefficiente di dotazione infrastrutturale pari a quello medio dell'Italia»;

il 18 novembre 2008 la Giunta regionale della Puglia ha approvato un programma di investimenti in materiali rotabile nel trasporto pubblico regionale e locale che prevede lo stanziamento di 11,8 milioni di euro,

si chiede di conoscere se non si intenda reperire le risorse necessarie per la realizzazione del collegamento ferroviario Bari-Napoli, infrastruttura di assoluta priorità strategica per rendere gli spostamenti in ferrovia preferenziali e per modernizzare e valorizzare sul piano economico, sociale, ambientale e culturale il sistema delle città e dei porti del Mediterraneo.

(4-00842)

(24 novembre 2008)

RISPOSTA. – Nel primo Atto integrativo all'Intesa generale quadro del 18 dicembre 2001, sottoscritto il 1º agosto 2008 tra il Governo e la Regione Campania, è stato, tra l'altro, convenuto che il potenziamento e la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari con le caratteristiche di linea ad alta capacità, sarà inserito tra quelli della legge n. 443 del 2001 cosiddetta legge obiettivo.

Nelle more della formale classificazione dell'intervento tra quelli di rilevanza strategica mediante apposita deliberazione del CIPE, la società Rete ferroviaria italiana, tramite la società del gruppo Italferr SpA, sta procedendo ad integrare i progetti preliminari delle tratte Napoli-Cancello e Cancello-Frasso Telesino, individuate quali prioritarie nell'atto integrativo richiamato con la documentazione prevista dall'allegato tecnico di cui all'art. 164 del decreto legislativo n. 163 del 2006.

Entro il prossimo mese di giugno 2009, detta società provvederà a trasmettere i relativi elaborati progettuali alla Struttura tecnica di missione

(15 aprile 2009)

23 Aprile 2009

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

del Ministero per avviare l'iter approvativo ai sensi dell'art. 165 del richiamato decreto legislativo.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti **M**ATTEOLI

DI GIOVAN PAOLO. – Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali. – Premesso che:

il regime di sostegno dell'aiuto ad ettaro per la produzione di nocciole fu richiesto dalle organizzazioni di produttori in sostituzione dell'aiuto forfettario, pari a 15 European currency unit ECU)/100 chilogrammi;

l'aiuto forfettario di 15 Ecu /100 chilogrammi, era stato concesso in base al Regolamento CE 1474 /97 per le annualità 1997/1998 – 1999/2000 e Regolamento CE 545/2002 per la campagna 2001/2002. Per aver diritto a tali aiuti comunitari i produttori dovevano: essere Soci delle organizzazioni di produttori, aver conferito l'intera produzione di nocciole alle Organizzazioni di produttori, in regola con i versamenti delle quote e contributi associativi;

con il Regolamento (CE) 1782/2003 del Consiglio, vengono istituiti taluni regimi di sostegno a favore degli agricoltori, e i Regolamenti (CE) 1973/2004 e 796/2004 ne stabiliscono le modalità di applicazione;

di fatto tali nuovi regimi di sostegno sostituiscono una serie di aiuti previsti in precedenza per i produttori di nocciole in guscio appartenenti alle associazioni;

i calcoli della UE, per la concessione dell'aiuto comunitario, derivano dal rapporto fra le risorse e le superfici ammissibili, in relazione all'aiuto forfettario e i Piani di miglioramento posti in essere dalle Organizzazioni di produttori;

l'articolo 87 del Regolamento (CE) 1782/2003 e l'articolo 16 del Regolamento (CE) 1973/2004 prevedono che lo Stato membro può concedere in aggiunta all'aiuto comunitario, un aiuto nazionale fino ad un massimo del 50 per cento dell'importo dell'aiuto comunitario;

l'articolo 86 comma 3 del citato regolamento, prevede che gli Stati membri « possono subordinare la concessione dell'aiuto comunitario all'appartenenza degli agricoltori ad una organizzazione di produttori riconosciuta ai sensi del Regolamento 2200/96»;

l'articolo 84 stabilisce che: «Gli Stati Membri possono differenziare l'aiuto in funzione dei Prodotti»;

con il decreto ministeriale del 23 aprile 2004 articolo 11, utilizzando i fondi resi disponibili ai sensi della legge 183 del 1987, viene concesso tale aiuto nazionale;

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del perché alla data odierna non risultano applicati per l'anno ultimo di rife-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

rimento l'articolo 86 e l'articolo 84 citati, con la conseguenza che i produttori appartenenti a organizzazioni di produttori non hanno al momento alcun incentivo rispetto ai non iscritti; ad oggi risulterebbe che i soci delle organizzazioni di produttori hanno perso l'aiuto forfettario, hanno perso i contributi previsti dai piani di miglioramento, ma sono obbligati al rispetto delle norme previste dall'appartenenza a organizzazioni di produttori sull'offerta, la tutela dell'ambiente ed altro che ha conseguenze sui livelli occupazionali, vieppiù in tempi di crisi.

(4-01260)

(12 marzo 2009)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione, con la quale si chiede di conoscere i motivi circa la mancata applicazione degli articoli 84 e 86 del reg. (CE) n. 1782/2003, concernenti rispettivamente la possibilità di differenziare l'aiuto alle superfici di frutta a guscio sulla base del prodotto, nonché la possibilità di subordinare tali aiuti all'appartenenza ad un'organizzazione di produttori riconosciuta, si fa presente quanto segue.

Le decisioni in questione sono state assunte in sede di adozione del decreto ministeriale 10 aprile 2006, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 134 del 12 giugno 2006, con l'accordo di tutte le organizzazioni professionali agricole interessate e previo parere favorevole della Conferenza Stato-Regioni, espresso nella seduta del 28 marzo 2006.

Peraltro, la richiamata normativa comunitaria ha affidato al regime dei pagamenti diretti alla superficie di frutta a guscio un ruolo prevalente di carattere ambientale, la cui efficacia è stata rimessa in discussione dal recente regolamento (CE) n.73/2009 del Consiglio, che ha disposto di far confluire a decorrere dal 2012 tale pagamento accoppiato a superficie nel pagamento unico disaccoppiato.

Tuttavia, si ricorda che tale regime non esclude l'applicazione delle altre misure comunitarie previste a favore delle organizzazioni dei produttori, mediante i programmi operativi e i fondi di esercizio, cofinanziati dalla Comunità, che risultano non solo confermati ma anche rafforzati con la recente riforma dell'OCM ortofrutta, di cui al regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio e n. 1580/2007 della Commissione.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali
ZAIA

(17 aprile 2009)

DI NARDO, BELISARIO. – Al Ministro dell'economia e delle finanze. – Premesso che:

nel Comune di Corleto Monforte (Salerno), Piazza Municipio, esisteva un Ufficio periferico territoriale della Società italiana autori ed editori (SIAE), sotto la cui circoscrizione facevano capo i comuni di: Corleto

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

Monforte, Roscigno, Ballosguardo, Sant'Angelo a Fasanella, Ottati, Castelcivita, Controne ed altri;

il medesimo ufficio della SIAE, in seguito alla rinuncia della titolare di zona, è stato chiuso, per poi essere definitivamente soppresso e «spacchettato», trasferendo i comuni di appartenenza ad altre sedi territoriali, poste a notevoli distanze;

la soppressione del predetto ufficio della SIAE, oltre a determinare la perdita di un posto di lavoro, ha generato molteplici difficoltà e disagi per l'utenza, tanto che i contribuenti sono costretti a percorrere strade anguste di montagna con tempi di percorrenza superiori ad un'ora e circa 80 chilometri di distanza;

la cittadinanza, le attività commerciali, l'utenza tutta, a causa dei disagi creati, è sofferente, in quanto abituata all'efficiente servizio espletato in precedenza dal vecchio ufficio periferico di Corleto Monforte;

tali disagevoli e scomode situazioni, sentite anche le lamentele degli amministratori locali interessati, sono tali da determinare uno scoraggiamento per i contribuenti al pagamento delle pertinenti imposte e diritti d'autore per la SIAE, determinando un mancato introito erariale per lo Stato:

le disagevoli condizioni stradali ed orografiche del territorio montano, non consentono un regolare svolgimento delle funzioni di controllo neanche agli uffici satelliti della SIAE;

nel comune di Corleto Monforte, secondo fonti sicure, si è accertata la volontà di varie persone ad assumere l'incarico di «Agente SIAE – Territoriale»;

considerato che:

la SIAE, oltre alla sua funzione istituzionale di tutela del diritto d'autore, svolge per Convenzioni erariali, servizi e compiti specifici per conto dello Stato, e con il Ministero dell'economia e delle finanze;

la SIAE è preposta a constatare le violazioni alla disciplina tributaria dei settori dello spettacolo e dell'intrattenimento. Inoltre essa svolge l'attività di sportello e di informazione per i contribuenti, oltre ad acquisire ed a trasmettere poi al Ministero dell'economia e delle finanze ed al Ministero per i beni e le attività culturali i dati relativi alle manifestazioni;

in tale ambito, l'attività della SIAE è finalizzata principalmente a cooperare, con compiti di vigilanza e controllo, con gli Uffici delle Entrate per l'accertamento dell'imposta e dell'IVA relativa alle attività di intrattenimento e di spettacolo, sottoposte al regime speciale della legge n. 398 del 1991.

si chiede di sapere:

quali azioni il Ministro in indirizzo intenda porre in essere al fine di far fronte alla situazione innanzi descritta che ingente danno arreca ai gettiti erariali ed alla più semplice fruizione del servizio ai cittadini ed alle imprese;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, affinché venga riattivato l'ufficio periferico

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

della SIAE di Corleto Monforte, ricomponendo lo «spacchettamento» dei Comuni di competenza, scaturito con la soppressione dell'originaria sede mandamentale.

(4-00805)

(13 novembre 2008)

RISPOSTA. – L'Agenzia delle entrate – interpellate le competenti strutture della S.I.A.E. – ha evidenziato che l'ufficio di Corleto Monforte, dopo essere stato temporaneamente affidato al mandatario di Sicignano degli Alburni, nel periodo febbraio-giugno 2008, è stato soppresso a far data dal 1º luglio del 2008, ed il relativo territorio è stato ripartito tra le circoscrizioni di Sicignano degli Alburni e di Vallo della Lucania.

Il nuovo riassetto territoriale della S.I.A.E. si è reso necessario per la limitata vocazione spettacolistica della zona e per la conseguente esigua redditività per il personale addetto (nel 2007 la circoscrizione ha prodotto un reddito lordo medio mensile pari a 665,99 euro).

In attesa del riassetto, la circoscrizione era stata affidata in reggenza al mandatario di Sicignano degli Alburni, a sua volta responsabile di una zona a bassa redditività, tanto che inizialmente ne era stato ipotizzato l'intero accorpamento.

Tuttavia, anche in adesione alla richieste rappresentate dall'Unione dei Comuni «Alto Calore», la S.I.A.E. ha rivisto l'ipotesi iniziale e ha proceduto a rimodulare la riorganizzazione territoriale, attribuendo alla circoscrizione di Vallo della Lucania i comuni di Corleto Monforte e della zona dell'«Alto Calore».

L'Agenzia delle entrate ha, inoltre, evidenziato che, in ordine al paventato danno erariale, derivante dalla soppressione della nominata circoscrizione, la S.I.A.E. non svolge più funzioni di cassa per conto dell'erario, essendo stato già da tempo introdotto, anche nel settore dello spettacolo, il regime dell'autoliquidazione dei tributi e del pagamento a mezzo delega bancaria (mod. F24).

In relazione alle difficoltà che potrebbero ravvisarsi nell'efficace presidio del territorio, esse appaiono scongiurate dalla modesta entità degli spettacoli svolti nella circoscrizione soppressa. Nel 2007 si sono svolti tre spettacoli sportivi, uno di prosa, tre concerti *jazz*, 37 trattenimenti danzanti, 145 esecuzioni musicali in pubblici esercizi, cinque spettacoli circensi e 32 feste all'aperto, per incassi lordi complessivi inferiori a 200.000 euro di diritti d'autore.

La S.I.A.E. ha comunicato che la sopravvivenza di un ufficio territoriale stabile, con i relativi costi per chi lo conduce e per le strutture centrali che lo devono supportare, non appare compatibile, per ragioni di economicità, con il volume d'affari sopra descritto.

Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze

Molgora

(21 aprile 2009)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

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

tra gli obblighi posti a carico di Autostrade per l'Italia Spa, all'articolo 3, comma 1, lettera *aa*), della convenzione sottoscritta con Anas in data 12 ottobre 2007 ed approvata con legge 6 giugno 2008, n. 101, figura quello di non prestare finanziamenti o garanzie a favore di società controllanti, controllate e collegate, fermo restando il mantenimento dei requisiti di solidità patrimoniale di cui all'Allegato O della medesima Convenzione;

dal comunicato stampa del 1º dicembre 2008, desunto dal sito ufficiale *internet* di Atlantia Spa, controllante di Autostrade per l'Italia Spa, si evince che il controvalore complessivo dell'operazione di acquisizione di partecipazioni relative a concessioni autostradali in Brasile e Cile di circa 700 chilometri di rete, ammonta a complessivi 420 milioni di euro e che la transazione da finanziare attraverso il ricorso a linee di credito sarà effettuata per il tramite di Autostrade per l'Italia Spa,

si chiede di sapere:

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

se risulti che il Consiglio di amministrazione di Anas abbia autorizzato l'operazione decritta in premessa che appare in contrasto con le prescrizioni contenute nella Convenzione sottoscritta in data 12 ottobre 2007;

se i Ministri in indirizzo intendano acquisire e rendere note le eventuali osservazioni e valutazioni effettuate dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali con particolare riferimento ai riflessi di tale operazione sui requisiti di solidità patrimoniale del concessionario che comporterà l'accollo di un ulteriore finanziamento di circa 420 milioni di euro circa, non finalizzato alla realizzazione degli investimenti assentiti in concessione.

(4-00897)

(4 dicembre 2008)

RISPOSTA. – L'operazione consiste nell'acquisizione diretta da parte di Autostrade per l'Italia, a fronte di un corrispettivo di 420 milioni di euro, di una serie di partecipazioni azionarie in società facenti parte del gruppo Itinere, e operanti in Portogallo, Cile e Brasile.

Secondo quanto comunicato da Autostrade per l'Italia SpA, e verificato dall'Ispettorato di vigilanza sulle concessioni autostradali, l'operazione verrà perfezionata entro il primo semestre del 2009 e sarà effettuata direttamente dalla società concessionaria e non da Atlantia SpA.

La disciplina sui finanziamenti e sulle garanzie a favore di società controllanti, controllate o collegate, di cui all'art. 3, comma 1, lett. *a*), della Convenzione unica, sottoscritta il 12 ottobre 2007 tra ANAS ed Autostrade per l'Italia ed approvata con legge n. 101 del 2008, non pone, in realtà, un divieto assoluto di prestare finanziamenti o garanzie

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

in favore delle suddette società, prevedendo espressamente fattispecie nelle quali tali operazioni sono consentite.

In base a quanto previsto dalla citata Convenzione unica, l'operazione non è poi soggetta a preventiva autorizzazione da parte di ANAS in quanto l'acquisizione di partecipazioni verrà effettuata direttamente da Autostrade per l'Italia.

Il comma 4 dell'art. 10-bis della Convenzione unica stabilisce, infatti, che «le operazioni che comportano l'acquisizione da parte del Concessionario di partecipazioni, anche di controllo, fermo l'obbligo di comunicazione di cui al comma 4 dell'art 10 della presente Convenzione, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente».

Autostrade per l'Italia ha, pertanto, l'obbligo di comunicare ad ANAS l'acquisizione delle partecipazioni «entro 30 giorni successivi all'esecuzione dell'operazione», mentre, sotto il profilo dei requisiti di solidità patrimoniale, la concessionaria, in virtù della richiamata disposizione, deve «garantire il mantenimento, entro i parametri ivi indicati, dell'indice previsto dalla Convenzione Unica».

Il rispetto di tali adempimenti convenzionali è, ovviamente, oggetto di monitoraggio e verifica da parte dell'Ispettorato.

Il Ministro	delle	in frastrutture	e	trasporti
			N	A ATTEOLI

(14 aprile 2009)

LANNUTTI. – Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'economia e delle finanze. – Premesso che:

il 3 dicembre 2008 il signor Ettore Fittavolini si recava presso la biglietteria della stazione ferroviaria di Piacenza per acquistare l'abbonamento mensile di prima classe per il mese di dicembre sulla tratta Pontenure-Milano ed ottenere la carta di ammissione agli Intercity;

l'addetto alla biglietteria si rifiutava di emettere i documenti di viaggio richiesti dichiarando che, per disposizioni interne comunicategli dalla sua capoufficio, dalla data del 3 dicembre 2008, non era più autorizzato a farlo;

in seguito all'inaspettata risposta il signor Fittavolini chiedeva di avere informazioni più precise al riguardo, ovvero il documento scritto con il quale Trenitalia avvisava dell'interruzione del servizio, visto che non vi era nessun avviso esposto al pubblico e, soprattutto, che fino alla sera prima tutti gli utenti piacentini che si erano recati in stazione per il rinnovo dell'abbonamento avevano comunque ottenuto, su richiesta, la stessa carta Intercity;

l'addetto al servizio, tuttavia, negava la possibilità di mostrare il documento oggetto delle nuove disposizioni di Trenitalia, adducendo che si trovava in un ufficio di cui lui non aveva la chiave e, nonostante il signor Fittavolini avesse chiesto nuovamente l'abbonamento e la carta

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

di ammissione *Intercity*, peraltro di fronte alle Forze dell'ordine prontamente intervenute su chiamata dell'utente, tale operazione veniva rifiutata; considerato che:

per quanto risulta all'interrogante, in seguito all'accordo sottoscritto da Trenitalia con la Regione Emilia-Romagna con validità sino al 31 dicembre 2008, la carta di ammissione agli Intercity viene emessa gratuitamente ogni mese per gli abbonati in possesso dell'abbonamento mensile o annuale qualora ne facciano richiesta;

oltre al caso emblematico del signor Fittavolini descritto in premessa, sono giunte all'attenzione dell'interrogante numerosissime altre segnalazioni da parte di utenti e pendolari che lamentano gravi disservizi sui treni regionali della linea Parma-Milano centrale, a causa dei ripetuti ritardi e delle condizioni fatiscenti delle carrozze, prima classe compresa, dove spesso si viaggia senza riscaldamento ed in stato di sovraffollamento, si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto descritto e dei citati disservizi che l'azienda Ferrovie dello Stato S.p.a. arreca ai suoi utenti:

se non ritengano che la suddetta restrizione applicata dalla biglietteria della stazione di Piacenza a danno del signor Fittavolini e di tutti coloro che, nell'eventualità, hanno dovuto affrontare la medesima situazione non possa configurare una forma di inadempimento contrattuale derivante dalla mancata erogazione, se non addirittura la fattispecie di interruzione della prestazione di pubblico servizio da parte dell'azienda Trenitalia e, in tal caso, quali iniziative intendano assumere per verificare le responsabilità dell'accaduto;

quali iniziative di competenza intendano assumere per tutelare maggiormente i viaggiatori di fronte alle iniziative dell'azienda Ferrovie dello Stato, che dovrebbe tenere in maggior conto i diritti e le esigenze degli utenti;

se non ritengano, infine, che le numerose difficoltà causate dai continui disservizi dell'azienda cui devono fare fronte i viaggiatori che usufruiscono quotidianamente del treno per raggiungere il proprio posto di lavoro non sia compatibile con la natura del servizio pubblico e le agevolazioni previste per i viaggiatori pendolari.

(4-00909)

(9 dicembre 2008)

RISPOSTA. – Il rilascio gratuito della «Carta di ammissione Intercity» in favore dei possessori di un abbonamento regionale dell'Emilia-Romagna, valida per viaggiare esclusivamente su treni Intercity ed Intercity Plus, era stato concordato con la Regione in occasione del cambio orario di dicembre 2005. Tale accordo, che aveva carattere sperimentale ed il cui onere economico era a carico di Trenitalia per l'80 per cento e della Regione per il 20 per cento, era legato al sistema di offerta ferroviaria allora introdotto e che nel frattempo è radicalmente mutato.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

Difatti, negli ultimi mesi del 2008 lo scenario di riferimento dell'offerta ferroviaria è stato oggetto di ulteriori rilevanti variazioni.

Con il cambio orario del 14 dicembre 2008 è stato attuato un significativo programma di riorganizzazione dell'offerta che ha previsto, tra l'altro, l'attivazione dell'Alta Velocità sulla Milano-Bologna e la sostituzione di molti treni Intercity ed Intercity Plus con treni Eurostar City (non utilizzabili con la Carta).

Inoltre, dal 1º novembre 2008 sono stati introdotti gli abbonamenti per i collegamenti Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City che non sono validi per viaggiare anche sui freni del trasporto regionale, in linea con il quadro regolatorio vigente. Tale sistema prevede una netta distinzione tra il trasporto di media/lunga percorrenza, i cui ricavi derivano dal mercato o, per una parte, da contributo statale e il trasporto regionale, le cui tariffe sono fissate dalle Regioni ed integrate, ai fini della copertura dei costi, dai corrispettivi stabiliti nell'ambito dei contratti di servizio.

Pertanto, si è evidenziata l'esigenza di rivedere gli accordi in essere e, in relazione a ciò, dal 1º dicembre 2008 è stata sospesa la vendita della Carta, prevedendo, nel contempo, sia la proroga di validità fino al 31 dicembre successivo delle Carte di ammissione emesse nel mese di novembre 2008, sia la possibilità di viaggiare, oltre che sui treni Intercity ed Intercity Plus, anche sui treni Eurostar City in circolazione dal 14 dicembre 2008.

Inoltre, è stato definito un nuovo accordo con la Regione Emilia-Romagna, come con altre Regioni che hanno manifestato un analogo intendimento, che viene incontro alle esigenze della clientela pendolare interessata ad un uso promiscuo delle diverse categorie di treno, prevedendo l'istituzione:

- a) della Carta «MiMuovo Tutto Treno», che consente ai residenti nella regione, possessori di abbonamento regionale di seconda classe per relazioni interne all'Emilia-Romagna, di accedere ai treni Intercity, Intercity Plus, Intercity Notte ed Eurostar City, per una relazione coincidente con quella dell'abbonamento regionale. La carta ha validità annuale e il relativo prezzo è di 110 euro. L'onere economico (differenza tra il costo dei due abbonamenti, detratto il prezzo della Carta) è assunto dalla Regione;
- b) dell'abbonamento mensile Eurostar, Alta Velocità, Eurostar City e Intercity con estensione regionale, che consente di viaggiare, sulla relazione prescelta (in Emilia-Romagna o dall'Emilia per la Lombardia e il Veneto), anche sui treni regionali, con una maggiorazione del prezzo (rispetto all'abbonamento ordinario Eurostar, Alta Velocità, Eurostar City e Intercity) del 5 per cento.

Il Ministro d	lelle	infrastrutture	e	trasporti
---------------	-------	----------------	---	-----------

MATTEOLI

(14 aprile 2009)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

LEDDI. – Al Ministro delle infrastrutture e trasporti. – Premesso che:

l'Allegato I (Programma delle infrastrutture) al Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013 cita la metropolitana di Torino in più punti:

a pagina 48 dove, richiamando esplicitamente il tratto Lingotto-Bengasi, a fronte di un costo stimato in 193 milioni di euro, si pone uno stanziamento statale a valere sulla legge obiettivo di 106 milioni di euro, a cui si aggiungono 87 milioni di euro nella colonna «altri finanziamenti disponibili», i quali peraltro derivano dalla somma degli impegni di cofinanziamento di Comune di Torino, regione Piemonte e Gruppo Torinese Trasporti (GTT). Tutto ciò discende dalla seduta del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) con cui, nel gennaio 2008 (Governo Prodi - ministro Di Pietro e Regione Piemonte), fu approvato in via programmatica il progetto preliminare dell'estensione sud e deliberata l'assegnazione di risorse (appunto 106 milioni di euro) da confermarsi all'atto dell'approvazione del progetto definitivo. Quindi, per quanto riguarda i 106 milioni di euro, l'assegnazione del CIPE trova conferma programmatica nel Documento di programmazione economicofinanziaria che, però, essendo un provvedimento che non stanzia risorse, necessita di aver seguito nella legge finanziaria in termini di stanziamento;

la metropolitana di Torino è poi richiamata con dicitura più generale a pag. 66, dove a fronte di un costo complessivo di 787 milioni di euro, le colonne relative alle risorse stanziate recano tutte stanziamenti pari a zero;

la metropolitana torinese ricompare poi a pag. 75, nel suo inquadramento integrale. A fronte di un costo (estensione sud verso Bengasi e ovest verso Rivoli-Cascine Vica) di 446 milioni di euro, sono posti sempre gli stessi 106 milioni di euro a valere sui fondi di legge obiettivo, mentre le «altre risorse disponibili» salgono dagli 87 milioni di euro di pag. 48 a 188 milioni di euro. Non si capisce se mediante la proiezione sull'intero sviluppo del cofinanziamento regionale e locale, o se a valere su un diverso capitolo del bilancio statale, che però non è indicato. La somma così determinata sarebbe di 294 milioni di euro e, comunque, all'appello mancherebbero circa 150 milioni di euro, che non trovano alcuna indicazione in nessun altra parte del Documento di programmazione economico-finanziaria;

infine, l'ultimo accenno alla metropolitana torinese (Linea 1, prolungamento ovest) è contenuto, senza alcuna indicazione finanziaria, in un successivo passaggio del Documento, cioè nel contesto di una sezione che altro non è se non il recepimento, a valle della seduta della Conferenza unificata del 3 luglio 2008, delle indicazioni delle Regioni (e quindi anche del Piemonte), inviate per competenza al sottosegretario Castelli. Nelle tabelle di tale sezione la Metro ricompare insieme a molte altre infrastruture piemontesi, per le quali non è ovviamente indicato alcun finanziamento, ma caso mai è semplicemente recepito nel Documento un impegno

Fascicolo 36

di considerazione in vista dei futuri atti integrativi tra lo Stato e la Regione (pag. 93);

poiché dalla stampa e dai mezzi di informazioni locali si ha notizia di un'assicurazione di completa copertura da parte del Governo del costo di realizzazione dell'opera pari a 446 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se vi siano altri atti, al di là di quelli indicati in premessa, che dispongano stanziamenti sull'opera in oggetto;

se essa abbia oggi, o meno, ottenuto lo stanziamento di cui è stata data comunicazione alla stampa a copertura del costo necessario per la realizzazione pari a 446 milioni di euro.

(4-00904)

(9 dicembre 2008)

RISPOSTA. – Il Ministero ha già approvato i progetti definitivi delle tratte «Collegno-Porta Nuova» e «Porta Nuova-Lingotto», parzialmente finanziate con le risorse afferenti alla legge n. 211 del 1992. La prima tratta da Collegno a Porta Nuova è già in esercizio e quella Porta Nuova-Lingotto in fase di realizzazione.

Le tratte «Lingotto-Bengasi» e «Collegno-Cascina Vica», che costituiscono rispettivamente il prolungamento sud ed il prolungamento ovest della metropolitana, sono state inserite tra le opere della legge obiettivo.

Inoltre, nella seduta del 31 gennaio 2008, il CIPE con delibera n. 9 ha approvato il progetto preliminare del prolungamento sud «Lingotto-Bengasi» assegnando in via programmatica 106 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dall'articolo 2, comma 257, della legge n. 244 del 2007, la cui assegnazione definitiva avverrà in sede di approvazione del progetto definitivo.

La copertura finanziaria del progetto, il cui costo è pari a 193.551.722 milioni di euro, è così ripartita: a) 106.131.033 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dall'articolo 2, comma 257, della legge n. 244 del 2007; b) 10.000.000 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dall'art. 2, comma 255, della legge citata; c) 30.000 milioni di euro a carico della Regione Piemonte; d) 40.000.000 milioni di euro a carico del Comune di Torino; e) 7.420.689 milioni di euro a carico di GTT – concessionario.

Ad oggi, il progetto definitivo sta seguendo l'*iter* procedurale ai sensi del decreto legislativo n. 163 del 2006 e per la quale si è svolta la Conferenza di servizi in data 18 febbraio 2009.

Pertanto, solo alla fine dell'*iter* istruttorio e quindi con l'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE, potrà essere assegnato definitivamente il finanziamento di cui alla suddetta delibera CIPE n. 9 del 2008.

Da ultimo, con riferimento agli aspetti finanziari citati dall'interrogante, si fa presente che il Ministero, nell'*iter* procedurale di approvazione degli interventi inseriti nella legge obiettivo, ha il solo compito di effet-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

tuare le istruttorie sui progetti da sottoporre alla Commissione interministeriale *ex* legge n. 1042 del 1969, ai fini dell'espressione del parere tecnico-economico di cui all'art. 165 del decreto legislativo n. 163 del 2006, e quindi non ha specifiche competenze in materia di finanziamenti.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

Matteoli

(14 aprile 2009)

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

durante lo svolgimento dell'interrogazione a risposta immediata alla Camera, n. 3-00206, presentata dall'onorevole Pier Luigi Bersani, svolta il 29 ottobre 2008, riguardo alle misure per il finanziamento della realizzazione dell'autostrada Nuova Romea, venivano ricordati gli impegni assunti dal Governo per la realizzazione dell'opera, visti i ritardi oggettivi rispetto alla fase esecutiva della stessa, considerati i crescenti eventi luttuosi che costellano la percorrenza su questo importante asse stradale, si interpellava il Governo affinché adottasse ogni iniziativa utile a reperire le risorse necessarie per il finanziamento della Nuova Romea;

durante l'interrogazione a risposta immediata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ricordava come la realizzazione della Nuova Romea da Ravenna a Mestre fosse, come noto, già compresa nel primo programma delle infrastrutture strategiche e come fosse stata inserita nel collegato infrastrutture al DPEF per gli anni 2009-2013, confermando quindi in maniera definitiva l'opera tra le priorità identificate dal Governo;

riguardo alle iniziative e all'impegno di ANAS per il tracciato della strada in questione, il Ministro faceva presente che questa era ricompresa nel più vasto progetto Orte-Mestre di cui alla proposta presentata dal promotore, gruppo Gefip Holding SA, è stato dichiarato di pubblico interesse dall'ANAS nel dicembre del 2007;

il Ministro faceva presente che era in atto un contenzioso tra Gefip Holding SA, promotore, ed un aspirante promotore. Tale contenzioso provocava l'arresto della procedura per l'approvazione del progetto preliminare ai fini della necessaria sottoposizione al Comitato interministeriale per la programmazione economica, che delibererà anche in merito al contributo richiesto dal promotore;

recentemente è stato raggiunto un accordo tra le parti,

si chiede di sapere, alla luce di questa novità, se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno accelerare le procedure di finanziamento per far partire questa opera di fondamentale valore strategico per la mobilità sull'intero territorio nazionale.

(4-01247)

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

RISPOSTA. – In data 3 marzo 2009 si è concluso il contenzioso instaurato dalla società Newco Nuova Romea per l'annullamento della delibera ANAS con la quale era stato dichiarato il pubblico interesse per la proposta presentata dal raggruppamento di imprese composto da Gefip Holding SpA più altri.

ANAS ha già riavviato le procedure necessarie per l'approvazione del progetto, aggiornato dal promotore, per tenere conto delle prescrizioni della Commissione speciale VIA del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e si prevede di concludere nelle prossime settimane la procedura di valutazione dell'impatto ambientale.

Successivamente, il progetto sarà sottoposto all'approvazione del CIPE che si pronuncerà anche in merito al contributo richiesto, pari a circa 1,4 miliardi di euro.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

Matteoli

(14 aprile 2009)

PEDICA. – Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'interno. – Premesso che:

la Lycos Italia srl, società con sede in Milano, alla via Caradosso 18, operativa dal 18 agosto 2003, ha per oggetto sociale la «gestione portale web; servizi annessi alle reti telematiche quali banner, sms, chat line, e-mail, mailing list e newgroup»;

tra i suddetti servizi gestiti dalla Lycos Italia, assume particolare importanza la *chat*, che può ben ritenersi la più frequentata in Italia per numero di utenti, attesa anche l'integrazione di tale servizio Lycos con il portale Yahoo;

la *chat* può paragonarsi ad una sorta di agorà telematica, uno «spazio virtuale» nel quale utenti connessi dal proprio *personal computer* interagiscono e si confrontano in una dimensione ove avvengono conversazioni di ogni tipo, in tempo reale ed in forma anonima. La stessa si caratterizza per taluni elementi peculiari;

tra gli elementi salienti della suddetta *chat* (nonché di altri servizi consimili) vi è l'utilizzo – da parte degli utenti – di *nickname*, pseudonimi o «nomi di battaglia» utilizzati dagli utenti di *Internet* per identificarsi in un determinato contesto o in una determinata comunità virtuale, quale appunto la *chat*;

nello specifico, la *chat* di Lycos Italia ricalca la struttura di una nave, con ponti (aggregati di stanze), stanze tematiche o generaliste oppure cabine (stanze create dai singoli utenti);

Lycos Italia referenzia la propria *chat* come «moderata e familiare». I moderatori (nel gergo della comunità: ufficiali) sono selezionati, secondo Lycos, mediante un esame che può essere sostenuto solo dopo aver raggiunto una certa anzianità da utente (nel gergo della *chat*: rango);

Fascicolo 36

orbene, da circa tre anni taluni utenti della *chat* Lycos mediante il sito http://www.moderati2.altervista.org/ hanno avviato una protesta avverso quelle che sono ritenute ingiuste esclusioni (nel gergo della chat: *ban*) di utenti da parte dei moderatori, per ragioni estranee alla violazione dei regolamenti vigenti all'interno della *chat* stessa;

in particolare, nel suddetto sito sono leggibili conversazioni di utenti che dovrebbero essere private, ossia formulate con modalità non leggibili pubblicamente nelle stanze, ma in realtà rese pubbliche in quanto esistono strumenti per violare la *privacy* degli stessi;

le violazioni commesse dai moderatori della *chat* Lycos, tra cui specifici episodi di razzismo, xenofobia, apologia del fascismo, sono state oggetto di attenzione mediatica da parte del quotidiano «Il Tirreno»;

gli utenti, oltre a dolersi per *ban* immotivati, hanno lamentato il mancato rimborso di abbonamenti stipulati (la *chat* prescrive la possibilità di abbonarsi per beneficiare di un più ampio novero di facoltà per gli utenti) ed insulti da parte dei moderatori;

inoltre, nel corso della suddetta campagna di protesta, alla quale si è affiancato dal mese di giugno del 2008 un *blog* il cui dominio è http://misfattilycos.blog.espresso.repubblica.it/misfatti'in'lycos'chat/, è emerso che i minori – frequentatori numerosi ed assidui della suddetta *chat*, la quale ha stanze a loro espressamente dedicate – non godrebbero di tutela consona alla loro condizione, nonostante Lycos dichiari che si tratta di una *chat* moderata e familiare;

è stato altresì rilevato che sovente soggetti maggiorenni, utilizzando *nickname* ai quali è connessa una mendace identità anagrafica da minori, frequentino stanze a questi riservate;

a tale proposito, dopo aver verificato la fondatezza delle segnalazioni, è intervenuta l'associazione antipedofilia «La caramella buona» con un esposto alla magistratura, affinché la stessa verifichi quanto lamentato nel punto precedente;

si è registrata anche la denuncia di un minore, il quale ha segnalato all'autorità giudiziaria telefonate di minaccia da parte di un soggetto qualificatosi «capo ufficiale» (ossia, nel linguaggio della stessa, responsabile della *chat*), il quale, assieme alle minacce, ha preannunciato l'esclusione dalla *chat*, poi puntualmente avvenuta, con l'accusa di aver creato un'identità da maggiorenne per frequentare stanze caratterizzate dalla presenza di *gay*;

ancora, è stata verificata la presenza di una stanza chiamata «stiva» nel «ponte stiva», frequentata in misura rilevante da minori, nel quale un *bot* (programma che accede alla rete attraverso lo stesso tipo di canali utilizzati dagli utenti umani e che dialoga' attraverso risposte precostituite) chiamato «Ratto» insulta gli utenti con epiteti anatomici, escatologici, inviti al suicidio ovvero all'utilizzo di droghe che non appaiono certo consoni ad una *chat* «moderata e familiare»;

attesa la possibilità per i singoli utenti di «caricare» immagini sul proprio profilo (sintetica esposizione di immagini e parole che dovrebbero fornire ai visitatori un ritratto dell'utente che si cela dietro il *nickname*),

Fascicolo 36

nel *blog* http://misfattilycos.blog.espresso.repubblica.it/misfatti'in'lycos'-chat/ è stata ripetutamente documentata la presenza di immagini dal contenuto non consono a frequentatori minorenni, immagini che alcuno si è curato di rimuovere o far rimuovere,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, siano a conoscenza, sulla base dei rispettivi ambiti di competenza, delle situazioni sopra descritte;

ferma restando la doverosa tutela della libertà di pensiero e di quella d'espressione, nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali, quali strumenti di vigilanza e controllo siano stati attivati onde verificare l'operato della *chat* di Lycos Italia nonché di altre consimili, al fine di prevenire e reprimere le ipotesi di reato sopra descritte, in particolare in danno di minori;

se, qualora non sia stata espletata alcuna attività di vigilanza e controllo, quali provvedimenti intendano adottare, nell'ambito delle rispettive competenze, al fine di accertare la veridicità dei fatti descritti e prevenire e reprimere condotte antigiuridiche perpetrate nella *chat* di Lycos ed eventualmente in altre simili.

(4-00439)

(29 luglio 2008)

RISPOSTA. – Sulla base degli elementi forniti dalla Direzione generale competente, si comunica quanto segue.

Negli ambiti nei quali si svolgono le relazioni oggetto della presente interrogazione (chat line one to one, oppure pubbliche, news group, bacheche elettroniche e simili), come evidenziato dal Ministero dell'interno, i compiti di prevenzione e accertamento di reati vengono svolti dagli organi di polizia e dall'autorità giudiziaria, ma solo in presenza di eventuali denunce o esposti presentati alla magistratura, ove la stessa ritiene di attivare specifiche indagini in merito, interessando la Polizia postale, ferma restando la querela di parte, nei casi di offesa all'onore o alla reputazione ed i limiti derivanti dal rispetto dei diritti di libertà e della manifestazione del pensiero.

Il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno è invece attivamente impegnato nell'attività di contrasto alla pedofilia in rete e, tramite la Polizia postale e delle comunicazioni, coordina i servizi di monitoraggio della rete *Internet*.

Anche i comportamenti non penalmente rilevanti dei partecipanti e dei gestori dei servizi assumono la qualificazione giuridica che assumerebbero in altri contesti, potendo sostanziarsi in violazioni di obblighi contrattuali, in lesioni del diritto all'onore o alla reputazione o in trattamenti illeciti di dati personali (fattispecie, queste ultime, che spesso godono anche di tutela penale), da far valere in sede giurisdizionale quale fonte di obbligazioni risarcitorie da contratto o *ex* art. 2043 del codice civile. L'eventuale maggiore offensività, in relazione alle caratteristiche del mezzo uti-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

lizzato, viene valutata in sede di quantificazione del danno, nei modi soliti

Rispetto a tali comportamenti, eventualmente tenuti dai gestori dei servizi, i compiti delle autorità amministrative sono limitati ed indiretti. Sull'argomento esistono poche disposizioni rilevanti per potere valutare la vicenda, fra queste l'ordinanza 4 luglio 1998 del Tribunale civile di Roma, che ipotizza la responsabilità civile dell'hosting provider nel caso di un news group moderato; il decreto legislativo 9 aprile 2003, n. 70, di recepimento della direttiva 31/2000/CE «relativa a taluni aspetti giuridici dei servizi della società dell'informazione nel mercato interno, con particolare riferimento al commercio elettronico» (tra cui gli articoli 14 e seguenti sulle responsabilità dei provider diversi dai fornitori di contenuti e sull'assenza di un obbligo generale di vigilanza in capo ai medesimi); il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, che attribuisce compiti e poteri al Garante per la protezione dei dati personali (anche di inibitoria e sanzionatori) in relazione agli obblighi del soggetto titolare del trattamento, in particolare di predisposizione e applicazione di misure di sicurezza a protezione dei dati degli utenti.

Altra fonte normativa è la raccomandazione 22 marzo 2001 del Gruppo dei Garanti dei Paesi UE, che stabilisce vari obblighi di informazione nei confronti degli utenti da inserire nella pagina *web* iniziale (sui rischi per la sicurezza dei dati, sull'identità e indirizzo elettronico e fisico del titolare del trattamento e circa l'eventuale esistenza di procedure automatiche – tipo *cooky* – di raccolta dei dati).

I servizi coordinati della Pubblica sicurezza e della Polizia postale e delle comunicazioni, come già accennato, mirano a rilevare i fenomeni ed i comportamenti adottati dagli utenti *Internet* nell'ambito degli spazi *web*, incluse le conversazioni su sessione *chat*, al solo scopo di individuare e contrastare attività criminose afferenti la pedofilia *on line*, anche tramite l'utilizzo di strumenti investigativi «sotto copertura».

Si segnala, infine, che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni non è invece chiamata ad esercitare alcuna funzione di controllo sui contenuti divulgati via *Internet*.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico

ROMANI

(23 marzo 2009)

PERDUCA. - Al Ministro degli affari esteri. - Premesso che:

dal 20 al 26 dicembre 2008, con il Presidente del Senato del Partito radicale nonviolento, transnazionale e transpartito, l'eurodeputato Marco Pannella, l'interrogante si è recato in Cambogia per una serie di incontri con l'opposizione democratica del Sam Rainsy Party, la comunità in esilio dei Kmer Kampuchea Krom e per visitare i campi rifugiati che a Phnom Penh ospitano circa 300 *montagnard*, indigeni degli altopiani cen-

Fascicolo 36

trali del Vietnam di religione cristiana, scappati negli ultimi quattro anni dai loro villaggi a seguito di persecuzioni sistematiche dell'esercito di Hanoi:

la Cambogia avrebbe dovuto essere la prima tappa di un giro che avrebbe portato la delegazione il 23 dicembre 2008 anche a Ho Chi Min City per visitare il patriarca della Chiesa buddista unificata del Vietnam, Thich Quang Do (di 79 anni), vincitore nel 2006 del Premio Rafto per la difesa dei diritti umani, incarcerato a più riprese dal 1982 e tuttora agli arresti domiciliari, nonché ad Hanoi dove, grazie al personale interessamento del Ministro degli affari esteri, la delegazione avrebbe dovuto incontrare il vice presidente della Commissione esteri del Parlamento vietnamita;

la delegazione, malgrado avesse ottenuto un regolare visto turistico per il Vietnam dall'ambasciata a Roma in data 16 dicembre 2008 (al momento della richiesta non era ancora pervenuta conferma degli incontri istituzionali), al banco della Vietnam Airlines dell'aeroporto di Phnom Penh, è stato mostrato alla delegazione un fax di un'agenzia di viaggio vietnamita denominata Vungtau Intourco Hanoi, che informava che era stato richiesto alle autorità vietnamite di non consentire l'entrata nel Paese. L'agenzia Vungtau Intourco Hanoi aveva contattato la delegazione richiedendo copia dell'itinerario del viaggio perché, affermava, essere incaricata di garantire la sicurezza della delegazione durante il viaggio; tuttavia, la delegazione non si è mai rivolta a tale agenzia per l'organizzazione del viaggio, che è stata curata con la collaborazione dell'agenzia Carlson Wagonlit operante presso il Senato, che puntualmente, su sollecitazione della delegazione, ha trasmesso direttamente le prenotazioni aeree ed alberghiere all'ambasciata vietnamita a Roma. Una procedura peraltro non richiesta a chi si reca in Vietnam per motivi turistici;

il giorno 23 dicembre 2008, immediatamente dopo la comunicazione dell'impossibilità di imbarcarsi per Ho Chi Min City, l'interrogante ha informato l'ambasciata italiana ad Hanoi, dove il Capo della Sezione commerciale Simone Landini confermava all'interrogante non solo che il visto rilasciato a Roma non era stato annullato, ma che l'incontro presso l'Assemblea nazionale con il vice presidente della Commissione esteri dell'Assemblea nazionale vietnamita Ngo Quang Xuan era stato confermato per la mattina del 24 dicembre 2008;

il 22 ottobre 2008 il Parlamento europeo ha adottato un'articolata risoluzione in cui, tra le altre cose, si denuncia come la libertà di riunione in quel Paese sia soggetta a severe restrizioni, anche in considerazione, della durissima e violenta repressione lanciata dal governo vietnamita nel settembre 2008 contro pacifici manifestanti cattolici che partecipavano a veglie di preghiera ad Hanoi per chiedere la restituzione delle proprietà ecclesiastiche confiscate dal governo. Inoltre, in Vietnam la libertà di stampa è soggetta a gravi restrizioni, come dimostrato dall'arresto nel corso del 2008 di numerosi giornalisti vietnamiti e, in particolare, del direttore dell'ufficio della Associated Press ad Hanoi, Ben Stocking il 19 settembre 2008, il quale è stato privato della libertà e percosso dalla po-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

lizia per un servizio su una delle manifestazioni pacifiche di cattolici vietnamiti svoltasi ad Hanoi,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo:

non intenda chiedere chiarimenti al suo omologo vietnamita;

non intenda reagire a questa gravissima decisione di Hanoi di non rendersi disponibile al confronto politico su una serie di questioni che il Parlamento europeo ritiene essere ancora irrisolte circa le riforme democratiche in Vietnam;

non intenda convocare l'Ambasciatore del Vietnam a Roma per ottenere chiarimenti circa i reali poteri della rappresentanza diplomatica vietnamita in Italia, visto che il viaggio di due cittadini italiani in possesso di un visto rilasciato dalla rappresentanza diplomatica è stato cancellato da un'agenzia di viaggi vietnamita;

non ritenga opportuno, a seguito del grave comportamento delle autorità vietnamite, adoperarsi per rafforzare in sede europea la parte dell'accordo tra Unione europea e Vietnam relativa alla «clausola dei diritti umani» e, considerato quanto sopra esposto, non ritenga opportuno mantenere aperto tale negoziato pretendendo alcuni immediati passi concreti nella direzione auspicata dall'accordo stesso.

(4-00996)

(14 gennaio 2009)

RISPOSTA. – Il Ministero degli affari esteri ha posto in essere, sulla base di quanto disposto dallo stesso ministro Frattini, le misure necessarie all'assistenza della delegazione del Partito Radicale in vista della missione in Vietnam del dicembre 2008.

Il 19 dicembre l'Ambasciatore del Vietnam, Nguyen Van Nam, era stato convocato dal Direttore generale per i Paesi dell'Asia, ambasciatore Iannucci, che gli aveva rappresentato l'attenzione riservata dal Ministro alla visita, manifestando l'auspicio per l'accoglimento delle richieste di incontro da parte delle autorità vietnamite. Nella stessa giornata l'ambasciatore Nam aveva preso contatto con la Direzione generale per i Paesi dell'Asia della Farnesina per confermare l'orientamento positivo delle autorità di Hanoi e comunicare la disponibilità ad organizzare due incontri presso il Ministero degli esteri di Hanoi ed uno presso l'Assemblea nazionale. Successivamente l'Incaricato d'affari italiano ad Hanoi veniva convocato presso il locale Ministero degli esteri, dove gli veniva comunicata la revoca degli incontri. Venivano addotte come motivazioni proteste da parte di «gente comune, enti ed organizzazioni vietnamite» e possibili ripercussioni sulla sicurezza interna, sulla base delle quali lo stesso Ministero degli esteri affermava che la sicurezza della delegazione sul territorio nazionale non poteva essere garantita.

A seguito della decisione vietnamita, il Ministero degli affari esteri prendeva immediatamente contatto con l'ambasciatore Nam per manifestargli sorpresa e disappunto. Tuttavia l'Ambasciatore, nel compiere un ul-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

teriore intervento sulle autorità vietnamite, segnalava che la decisione era stata presa al più alto livello politico.

La delegazione del Partito Radicale, munita di un visto turistico, manifestava comunque l'intenzione di visitare il Vietnam. Il Ministero pertanto forniva all'Ambasciata d'Italia ad Hanoi informazioni dettagliate circa gli spostamenti previsti, al fine di garantire la migliore assistenza possibile e, al riguardo, veniva effettuato un ulteriore passo nei confronti dell'Ambasciata del Vietnam a Roma affinché essa si facesse interprete presso le proprie autorità dell'auspicio di veder garantita la sicurezza della delegazione. Nonostante ciò, alla delegazione non è stato consentito l'ingresso in Vietnam, circostanza motivata dalla presunta mancata segnalazione dell'itinerario della visita ad un'agenzia di Hanoi incaricata del viaggio. Il Ministero degli esteri di Hanoi ha successivamente emanato sulla questione un comunicato stampa, pubblicato il 25 dicembre 2008, nel quale si indicava che il mancato ingresso dei parlamentari era legato ad una «questione» sorta tra la delegazione e l'agenzia di viaggi cui si era rivolta, non chiarendo il ruolo svolto dall'agenzia di Hanoi.

La delegazione, come riportato dalla stessa Ambasciata italiana, non ha avuto contatti diretti con quest'ultima agenzia, che sarebbe stata interpellata, per errore, dall'Ambasciata del Vietnam a Roma per il rilascio di un visto di ingresso all'arrivo alla frontiera. La dichiarazione rilasciata dal Ministero vietnamita non chiariva la ragione del blocco della delegazione alla frontiera, nonostante i parlamentari fossero provvisti di visto turistico rilasciato dall'Ambasciata vietnamita a Roma. Il comunicato faceva inoltre riferimento allo svolgimento da parte dei membri della delegazione di attività diverse rispetto alle finalità per le quali era stato rilasciato il visto turistico.

La vicenda, alla quale hanno concorso problemi di comunicazione tra istituzioni vietnamite ed agenzie, va comunque collocata in un contesto di diffidenza da parte delle autorità di Hanoi verso il Partito radicale transnazionale, organismo considerato ostile al Paese per le dure posizioni assunte nel recente passato in materia di tutela dei diritti umani in Vietnam ed in particolare per la situazione delle minoranze Montagnards degli Altipiani centrali. Dopo le rivolte scoppiate in queste province, nel 2001 e nel 2004, il Partito radicale transnazionale aveva condotto una dura campagna che aveva spinto le autorità vietnamite a chiedere, in ambito ONU, la revoca dello status consultivo all'ECOSOC del Partito, che annoverava tra i suoi membri esponenti delle minoranze Montagnards accusati da Hanoi di portare avanti un'agenda politica separatista. Al riguardo, l'Italia si era a suo tempo mobilitata in sede ONU per contrastare l'azione vietnamita ed aveva al contempo continuato un'azione di dialogo con le autorità locali, lanciando un'iniziativa di sviluppo a favore delle minoranze degli Altipiani centrali ed organizzando, d'intesa con le istituzioni locali, una articolata missione dell'allora Sottosegretario di Stato per gli affari esteri Boniver nell'area.

La tutela dei diritti umani costituisce uno degli elementi più critici del rapporto tra il Vietnam ed i *partner* occidentali. La situazione nel

Fascicolo 36

Paese – che resta preoccupante soprattutto sotto determinati profili, come la libertà di espressione e di stampa e la situazione delle minoranze degli Altipiani nord-occidentali e, ora in misura minore, degli Altipiani centrali – va letta nella più ampia cornice dell'evoluzione del quadro complessivo, che a giudizio di tutti gli osservatori internazionali ha seguito una traiettoria positiva. Questa tendenza si è registrata anche in materia di libertà di religione, ambito nel quale, pur permanendo severe limitazioni dovute alla natura stessa del sistema vietnamita, si sono obiettivamente registrati progressi sul piano legislativo e graduali miglioramenti sul terreno.

Dal 2004 il Vietnam si è infatti dotato di una nuova legislazione in materia di religione, che, pur ammorbidendo il controllo dello Stato, continua a prevedere un sistema di autorizzazioni e limitazioni, dal quale derivano di fatto ancora alcune restrizioni al pieno esercizio delle attività delle organizzazioni religiose, soprattutto in campo sociale ed educativo. Nel 2006 nel Paese è stato pubblicato per la prima volta un libro bianco sulla religione, che codifica il nuovo quadro legislativo di riferimento e fornisce una fotografia della situazione religiosa, riconoscendo il diritto dei cittadini alla riscoperta e alla cura dei valori spirituali, concedendo l'accreditamento di nuove organizzazioni religiose. Nel novembre 2006, alla vigilia della visita del Presidente statunitense Bush in occasione del vertice APEC, il Vietnam è stato rimosso dalla lista dei Paesi of particular concern, tenuta dal Dipartimento di Stato, dove era stato inserito nel 2004 per le violazioni ai danni delle comunità protestanti non riconosciute.

L'Unione europea e, in tale contesto, anche l'Italia sono molto attente alla problematica della tutela dei diritti dell'uomo. Dal 2003 l'Unione europea, sotto l'allora Presidenza italiana, ha istituzionalizzato una formula di dialogo sui diritti umani, che prevede lo svolgimento *in loco* a livello di Ambasciatori incontri *ad hoc* con le istituzioni vietnamite coinvolte, miranti a promuovere una maggiore comprensione e un confronto costruttivo su queste tematiche. Queste ultime sono inoltre oggetto di discussione anche nel quadro della Commissione mista UE-Vietnam, prevista dall'Accordo del 1995. Dal 2003 infatti tale Commissione ha istituito un gruppo di lavoro *ad hoc* che si occupa di *governance*, diritti umani, rafforzamento istituzionale e riforma amministrativa, presieduto da parte locale dal Ministero della giustizia.

Il rispetto dei diritti umani costituisce un aspetto qualificante dei negoziati per la conclusione del nuovo Accordo di cooperazione e partenariato, avviati poco più di un anno fa, e che proseguono con difficoltà. Secondo le previsioni della Commissione europea, per la loro conclusione saranno necessari ancora alcuni anni. Le difficoltà sono diretta conseguenza anche dello sforzo che l'Unione europea sta compiendo per sostituire il vigente Accordo di cooperazione del 1995 con un'intesa volta a rafforzare il dialogo politico con il Vietnam, segnatamente nei settori del rispetto dei diritti umani, della lotta al terrorismo, della non proliferazione, delle tematiche energetiche ed ambientali, delle politiche migratorie e dello sviluppo sostenibile. L'Unione europea ha proposto che nell'Accordo sia presente la cosiddetta «clausola standard», che impegna le parti

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

a collaborare per la promozione e l'effettiva protezione dei diritti umani, anche attraverso la ratifica e l'applicazione delle pertinenti convenzioni internazionali e che prevede la possibilità di prestare assistenza tecnica, ove necessaria.

I due round negoziali tenutisi nel 2008, rispettivamente 17 e 18 giugno a Bruxelles e il 21 e 22 ottobre ad Hanoi, hanno fatto emergere profonde divergenze di approccio fra le due parti. Hanoi dimostra infatti scarso interesse ad assumere impegni in settori come la good governance ed i diritti umani, ove non desidera ingerenze esterne, e attribuisce importanza prioritaria alle parti dell'accordo relative all'aiuto allo sviluppo socio-economico. L'Unione europea, invece, non solo ambisce a promuovere una collaborazione politica vasta ed articolata che preveda precisi impegni in tema di democratizzazione, rispetto dei diritti umani e good governance, ma considera l'approfondimento delle relazioni politiche anche come presupposto per il rafforzamento della cooperazione commerciale. In tale ottica, proprio per garantire la necessaria coerenza nelle relazioni complessive con l'area asiatica, l'entrata in vigore dell'Accordo di libero scambio (FTA - Free Trade Agreement), attualmente in corso di negoziazione con l'ASEAN, da parte europea viene infatti subordinata alla conclusione di Accordi di partenariato e cooperazione con i singoli Stati membri dell'organizzazione asiatica.

L'Italia, insieme ai *partner* comunitari, promuove il rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali anche attraverso lo strumento finanziario europeo per la democrazia e i diritti umani (EIDHR). In tale ambito nel 2008 sono stati finanziati programmi per un ammontare di 300.000 euro che hanno riguardato, tra gli altri, il sostegno ai diritti delle donne e dei minori, l'attività di sensibilizzazione per l'abolizione della pena di morte e il rafforzamento della partecipazione e della rappresentanza politica. Per il 2009 è previsto il finanziamento di ulteriori progetti ancora in corso di definizione.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri Scotti (16 aprile 2009)

PERDUCA, PORETTI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. – Premesso che:

notizie informali relative ai negoziati a porte chiuse per la preparazione della 52esima sessione della Commissione delle Nazione unite sugli stupefacenti vorrebbero la delegazione italiana opporsi alla presa di posizione consensuale dell'Unione europea relativamente alle politiche di cosiddetta «riduzione del danno». Tale veto cancellerebbe non solo il lavoro di anni portato avanti in seno all'Unione europea nel tentativo di fondere approcci e esperienze diverse, ma indebolirebbe enormemente la cre-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

dibilità delle stessa Unione europea in seno alle Nazioni unite in materia di cura delle tossicomanie;

si chiede di sapere:

se tali anticipazioni corrispondano alla reale posizione tenuta dalla delegazione italiana durante i summenzionati negoziati e, se confermato, quali sarebbero le contro-proposte presentate dalla delegazione italiana e gli argomenti scientifici sui quali esse si appoggiano;

se non si ritenga opportuno, pur mantenendo una posizione scettica, non bloccare l'approccio basato sulle migliori pratiche ampiamente documentate negli altri Stati membri dell'Unione europea.

(4-01136)

(16 febbraio 2009)

PERDUCA, PORETTI. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri. – Premesso che l'11 e 12 marzo 2009, durante la 52esima sessione della Commissione Onu sulle droghe che si riunirà a Vienna dall'11 al 20 marzo, si terrà un segmento di alto livello in cui sono previste partecipazioni di rappresentanti dei Governi;

considerato che:

tale riunione è stata convocata per valutare i risultati ottenuti dal piano di azione lanciato durante la sessione speciale dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite del giugno 1998, piano che si era posto l'obiettivo di arrivare al 2008 a un «mondo senza droga»;

nei primi anni 2000 tutti gli indicatori (dagli studi ufficiali delle Nazioni Unite ai rapporti delle maggiori organizzazioni attive nel settore), hanno documentato una crescita esponenziale della produzione delle sostanze contenute nella prima tabella della Convenzione unica sugli stupefacenti del 1961, una costante espansione delle zone dove il consumo di sostanze cosiddette «leggere» e «pesanti», e solo recentemente una sostanziale stabilizzazione della produzione, consumo e commercio delle sostanziale proibite;

quindi negli ultimi 10 anni non è stato raggiunto nessuno degli obiettivi fissati nel 1998 dall'allora Sottosegretario-generale Pino Arlacchi;

al contempo, a livello europeo, sono state promosse politiche che hanno progressivamente inquadrato le tossicomanie in un quadro socio-sanitario, in cui la cosiddetta «riduzione del danno» ha consentito la cura di persone con uso problematico di sostanze psicotrope salvando così migliaia di vite e consentendo il reinserimento di centinaia di persone in quel tessuto sociale ed economico da cui erano state emarginate a seguito dell'assunzione delle sostanze stesse;

anche in Italia, la distribuzione tanto di metadone quanto di siringhe sterili costituisce prassi consolidata in materia di trattamenti a sostegno dei tossicomani, e in varie occasioni sono state avanzate da ammini-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

strazioni locali proposte di apertura di sale dove poter consentire l'assunzione di sostanze per via endovenosa in un contesto sicuro e sterile;

nel mese di febbraio 2009, durante sui negoziati sui documenti che saranno di fronte alla 52esima Commissione Onu sulle droghe, il dottor Giovanni Serpelloni, capo delle delegazione italiana, durante la definizione della posizione degli Stati membri dell'Unione europea ha manifestato una serie di rilievi relativamente alla dicitura «riduzione del danno» specificando che: a) il problema per quanto riguarda l'Italia non è lessicale, ma risiede piuttosto nella definizione del concetto stesso [della terminologia utilizzata] che non è mai stata spiegata fino ad ora; b) nel corso delle precedenti riunioni del gruppo orizzontale sulle droghe di Bruxelles, la delegazione italiana ha espresso la propria posizione proponendo la ricerca dell'adozione di un'espressione appropriata; c) l'Italia ritiene che nessuna decisione sia mai stata presa dal gruppo orizzontale circa l'inserimento del termine harm reduction e su cosa questa espressione significhi e su questa questione l'Italia condivide quanto da sempre avanzato dalla delegazione svedese; d) l'Italia propone di continuare a lavorare sulla terminologia in questione per raggiungere un accordo circa una formula comune che possa essere accettata da tutti gli Stati membri dell'Ue; e) l'Italia riafferma di non aver mai dichiarato di «non poter più accettare l'uso del termine harm reduction nella dichiarazione politica, e nel momento in cui la presidenza di turno l'avesse utilizzato, avrebbe annunciate la propria posizione pubblicamente in occasione delle terza lettura della dichiarazione stessa»; f) l'Italia è a favore di interventi volti alla riduzione di patologie e condizioni socialmente deviate derivanti dall'abuso di droghe e che questi interventi devono essere portati avanti assieme ad appropriate politiche di cura; g) da un punto di vista politico, l'Italia, non può accettare il termine harm reduction senza almeno una chiara spiegazione che questa espressione non includa politiche come le injection room oppure «somministrazione controllata di eroina»; g) l'Italia sostiene un approccio globale e multidisciplinare e che condivide le osservazioni fatte dalla Svezia che i negoziati non possono essere monopolizzati dal dibattito intorno al termine «harm reduction».

si chiede di sapere:

se quanto affermato dal dottor Serpelloni corrisponda effettivamente alla posizione del Governo italiano;

per quali motivi, stante l'ampia letteratura che documenta come la cosiddetta «riduzione del danno» non includa, né escluda, una vasta gamma di interventi tutti ritenuti unanimemente efficaci nel tentativo di curare le tossicomanie, il Governo ritenga di dover ottenere da parte dell'Unione europea la codificazione definitiva di ciò che è da considerarsi come riduzione del danno;

se non si ritenga foriero di gravi conseguenze politiche, tanto a livello comunitario, quanto a livello interno, l'arrivare a imporre un veto a

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

una posizione comune in materia di politiche socio-sanitarie da parte dell'Unione europea.

(4-01173)

(24 febbraio 2009)

RISPOSTA. (*) – Gli interroganti chiedono chiarimenti circa la posizione assunta dal Governo durante i negoziati per la preparazione della 52^a sessione della Commissione delle Nazioni Unite sugli stupefacenti, relativamente, in particolare, alla posizione italiana nelle politiche della cosiddetta «riduzione del danno».

Preliminarmente si ritiene opportuno tratteggiare il perimetro del contesto entro il quale si è mosso il Governo in tema di prevenzione delle patologie correlate alla tossicodipendenza (altrimenti e comunemente definita riduzione del danno).

In avvio di Legislatura, i rappresentanti del Governo italiano presso le sedi comunitarie ove si affrontano le questioni connesse al contrasto delle sostanze stupefacenti e dei relativi stati di tossicodipendenza hanno in più occasioni riferito, anche ai fini della predisposizione della dichiarazione politica da adottarsi in occasione della 52ª sessione speciale dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, la posizione dell'Italia sul tema della prevenzione delle patologie correlate alla tossicodipendenza (riduzione del danno).

Tale posizione si differenzia rispetto alla linea sostenuta in passato dal precedente Governo, i cui rappresentanti hanno contribuito alla redazione del Piano d'azione UE sulle droghe per il 2009-2012, il documento strategico e programmatico che, senza introdurre vincoli di carattere giuridico per i Paesi sottoscrittori, fa esplicito riferimento a tale particolare modalità d'intervento.

Il successivo negoziato fra i diversi Paesi membri della UE, teso alla condivisione della accennata dichiarazione politica in sede ONU, non ha consentito di giungere ad una posizione comune in materia di definizione del concetto di *harm reduction*, nel cui imprecisato ambito le legislazioni di alcuni Stati membri fanno rientrare taluni servizi sanitari e sociali la cui erogazione, per alcuni aspetti problematici, potrebbe essere incompatibile con le legislazione di alcuni Stati membri.

In particolare, come ricordato dagli stessi interroganti, per ciò che concerne l'Italia, rappresentata dai responsabili apicali del Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri, è stato confermato agli altri *partner* europei che, sulla base dell'orientamento espresso dagli attuali responsabili dell'azione di Governo, il tossicodipendente, per quanto cronicizzato, non può essere abbandonato alla sua condizione di disagio e di malattia e deve essere sempre ritenuto recuperabile alla vita e perfettamente reinseribile nella società.

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

Fascicolo 36

È considerando obiettivo irrinunciabile degli interventi di prevenzione e contrasto delle tossicodipendenze quello di trarre le persone tossicodipendenti fuori dalla propria condizione di dipendenza, qualsiasi tipo di intervento diverso che si ponga in maniera alternativa e non complementare da quello di cura (appunto la «riduzione del danno») non può come intervento singolo essere accettato. Tale intervento infatti deve essere sempre considerato integrativo e non sostitutivo dell'intervento terapeutico e riabilitativo e teso, senza alcuna eccezione, a recuperare totalmente la persona, affrancarla dall'uso di qualsiasi sostanza stupefacente e reinserirla nella società e nel mondo del lavoro.

L'Italia riconosce, dunque, talune misure di prevenzione secondaria delle patologie correlate alla tossicodipendenza (infezione da HIV, epatite, morti correlate alla droga, eccetera), ma tali interventi devono essere indispensabili e irrinunciabilmente mirati, da un lato, a prevenire e ridurre i danni per la salute delle persone tossicodipendenti derivanti da comportamenti caratteristici delle dipendenze, dall'altro, a ridurre le condizioni sociali devianti o il rischio di criminalità, atteso che la finalità essenziale di ogni iniziativa è, come già sottolineato, il recupero totale della persona e non la sua cronicizzazione in condizioni eticamente inaccettabili.

In quest'ottica, per la possibilità concreta di attivare programmi alternativi di prima e pronta accoglienza a favore di persone tossicodipendenti in difficoltà o in stato di particolare disagio sociale, oltre che per motivi di carattere etico, viene esclusa dall'ampia gamma di interventi mirati a ridurre i danni per la salute delle persone tossicodipendenti, l'adozione, in qualsiasi forma e modalità, di taluni interventi ritenuti intrinsecamente inconciliabili con le politiche del Governo nel settore delle dipendenze.

Innanzitutto, l'allestimento delle cosiddette «stanze di iniezione» o «stanze del buco», proponendo, in alternativa, l'attivazione di «servizi di accoglienza immediata» e l'utilizzo di terapie sostitutive come forma di incentivazione al contatto e al proseguimento di percorsi terapeutici e di affrancamento dall'uso di sostanze stupefacenti a più alta soglia e nel più lungo termine.

Ulteriore misura di riduzione del danno impraticabile in Italia, anche per profili di carattere giuridico, è la somministrazione controllata di eroina, al cui posto deve essere, invece, incentivato un corretto utilizzo, ove necessario, della terapia sostitutiva a breve, medio ed anche a lungo termine se necessario, ma in contesti sanitari in grado di fornire, fin da subito, interventi integrati anche in ambito psicologico, di supporto sociale ed educativo.

Il Governo italiano, nel riferirsi alle politiche di «riduzione del danno», termine, quest'ultimo, fonte inesauribile di tensioni sotto il profilo politico e ideologico e di conflittualità nell'ambito operativo e nella programmazione e concertazione delle politiche nazionali e locali, ritiene più opportuno utilizzare il termine «prevenzione delle patologie e delle condizioni sociali devianti, correlate all'uso delle sostanze stupefacenti» o, più sinteticamente, «prevenzione del danno» ove la parola «prevenzione» deve

Fascicolo 36

conferire alla locuzione un'impostazione concettuale e tecnica molto diversa rispetto al termine «riduzione».

Ma al di là della questione di carattere semantico, ciò che deve essere considerato prioritario è l'attuazione di programmi ed azioni concrete di prevenzione secondaria in tutte le condizioni correlate all'uso di sostanze stupefacenti ove esista il fondato rischio che possano tradursi in situazioni di pericolo per la salute e di degrado della dignità delle persone tossico-dipendenti, come, ad esempio, in caso di infezione da HIV, da epatiti e dalle diverse malattie infettive e sessualmente trasmissibili, o in caso di *overdose*. A queste devono aggiungersi anche le altre condizioni sociali devianti, quali, sempre a titolo esemplificativo, l'adozione di comportamenti criminali e l'esercizio della prostituzione.

Le azioni di prevenzione delle patologie e delle situazioni devianti, correlate all'uso di sostanze stupefacenti, in taluni casi prima vera favorevole occasione di contatto con quella parte di popolazione tossicodipendente che non si rivolge ai servizi, devono declinarsi in una serie specifica di interventi, nell'area sia sanitaria che sociale, anche attraverso unità mobili, il cui ambito operativo sia eticamente accettabile, giuridicamente sostenibile e saldamente integrato (uscendo dalla logica «a progetto») nelle organizzazioni regionali, per una risposta completa alle tossicodipendenze:

- a) programmi per la prevenzione della diffusione delle malattie infettive aventi per oggetto lo scambio di siringhe usate con siringhe nuove (con una ricaduta positiva anche per quanto riguarda la riduzione della contaminazione ambientale) o l'incentivazione dell'uso del profilattico nelle persone con attività sessuale promiscua o di prostituzione. Contemporaneamente allo svolgimento di queste campagne di prevenzione, devono però essere assicurate azioni permanenti di promozione del contatto con centri di cura per iniziare un effettivo trattamento della tossicodipendenza;
- b) utilizzo di terapie sostitutive a breve e medio termine, inserite come momento iniziale di un indispensabile percorso di cura e riabilitazione;
- c) training per le persone tossicodipendenti per la prevenzione dell'overdose e per la prima assistenza alle persone in difficoltà, da eseguire obbligatoriamente per le persone tossicodipendenti o con alto rischio di recidiva in uscita dal carcere e dalle comunità terapeutiche;
- d) programmi tesi alla riduzione e scoraggiamento dell'adozione di comportamenti criminali, anche mediante il precoce accesso alle misure alternative all'esecuzione della pena in carcere ovvero incentivando il collocamento e la permanenza all'interno di percorsi riabilitativi di comunità;
- e) programmi di contatto diretto per le donne e gli uomini dediti alla prostituzione per ragioni correlate al consumo delle sostanze stupefacenti, a fine di accelerare il loro inserimento in programmi terapeutici per la tossicodipendenza e, contemporaneamente, assicurare loro forme di tutela, protezione ed affrancamento dalle organizzazioni dedite allo sfruttamento criminale dell'attività di meretricio.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

Conseguentemente, non essendo stato possibile giungere ad un'interpretazione ampiamente condivisa ed univoca del concetto di «riduzione del danno» ma, soprattutto, non essendo state definite nel dettaglio le misure e le azioni ad essa ascrivibili, il termine *harm reduction* è stato espunto dalla citata dichiarazione politica, adottata il 12 marzo 2009 a Vienna *per consensus*. Tale circostanza ha indotto solamente 17 Stati UE ad approvare la dichiarazione politica con riserva.

L'esito, se da un lato ha evidenziato una frattura del consenso tra i partner europei, dall'altro ha confermato ancora una volta la presenza di un ampio e coeso fronte di Paesi anche extra comunitari (192), come gli Stati Uniti, la Russia, la Cina e il Giappone a favore di un'interpretazione che rende necessaria una più puntuale definizione delle misure e delle azioni contenute nelle politiche di riduzione del danno, escludendo, comunque, la possibilità di introdurre implicitamente o tacitamente misure quali le stanze da iniezione, la somministrazione di eroina, la liberalizzazione delle droghe (così come riportato anche durante le discussioni preparatorie dai vari Stati) come conseguenza dell'accettazione dell'uso del termine harm reduction.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Giovanardi

(31 marzo 2009)

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

la società Trenitalia, con l'entrata in vigore dell'orario ferroviario invernale, avvenuta il 12 dicembre 2008, ha attuato dei tagli di treni. Infatti, sono stati soppressi preziosi collegamenti da Bolzano per Roma e Monaco di Baviera e viceversa;

per quanto attiene il collegamento Bolzano-Roma, Trenitalia ha eliminato i principali collegamenti diretti con la capitale. Si tratta dell'Eurostar in partenza da Bolzano alle ore 9.00 e quello in partenza da Roma, verso nord, alle ore 16.05. Entrambi i treni si fermano a Verona. L'unico collegamento rimasto è quello che parte da Bolzano alle ore 16.06. Il treno più utilizzato, fino ai giorni scorsi, ora soppresso, era quello in partenza dalla stazione di Bolzano alle ore 9.00, che arrivava a Roma alle ore 14.55;

per quanto riguarda la tratta Bolzano-Monaco, con il nuovo orario, il primo treno parte alle ore 8.32 e arriva alle ore 12.25. Prima dell'introduzione del nuovo orario esistevano tre opzioni: il regionale delle ore 6.01 da Bolzano, il treno Öbb da Fortezza delle ore 6.58 e l'Ice delle ore 8.24 ad Innsbruck. Per il ritorno finora si poteva rientrare con l'Eurocity delle ore 17.30, che arrivava a Bolzano alle 21. Ora, l'ultima possibilità di rientro da Monaco è alle ore 15.30;

tali soppressioni hanno messo in gravi difficoltà numerosi utenti, in particolare lavoratori pendolari, impoverendo la già esigua offerta di col-

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

legamenti ferroviari con la capitale. Inoltre, tale decisione appare in contrasto con le scelte politiche delle istituzioni locali in materia di trasporti che hanno sempre puntato sul potenziamento dei collegamenti ferroviari e, in particolare, sul completamento dell'ammodernamento della linea ferroviaria del Brennero;

il nuovo orario ferroviario, che prevede l'inspiegabile cancellazione di treni da Bolzano per Roma, così come importanti collegamenti con Monaco, allontana l'Alto Adige dall'Europa, depaupera l'asse del Brennero e allunga inevitabilmente i tempi di percorrenza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno intervenire con iniziative di propria competenza presso Trenitalia affinché siano ripristinati i treni soppressi;

se non ritenga utile, al contrario, dare sostegno ad iniziative volte al potenziamento ed al miglioramento del trasporto su ferro.

(4-00935)

(17 dicembre 2008)

RISPOSTA. – I collegamenti ferroviari tra Bolzano-Roma e Monaco di Baviera sono gestiti dall'impresa ferroviaria in regime di autonomia commerciale, ovvero non sono contribuiti dallo Stato, né di conseguenza sono regolati con contratto di servizio. Pertanto è l'impresa ferroviaria che determina la declinazione dell'offerta in tutti i suoi aspetti.

In particolare, si evidenzia che i servizi internazionali non sono mai stati oggetto di regolazione, in quanto deferiti ad accordi tra le imprese ferroviarie di Stati diversi.

In merito, invece, ai servizi nazionali, si fa presente che l'ampiezza del perimetro dei treni commissionati dallo Stato è funzione dei fondi pubblici all'uopo stanziati. In presenza di risorse insufficienti a contribuire tutti i servizi, ovvero tutte le direttrici, e tenuto conto delle alternative di trasporto esistenti sia intramodali che intermodali, è stato a suo tempo proposto di includere nel perimetro tutti i treni notturni e gli Intercity e assimilabili, e di non includere i servizi prestati sulla rete ferroviaria «forte».

Tra l'altro, per il 2009 lo stanziamento sullo stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è pari a 116,2 milioni di euro inclusa IVA al 10 per cento, da raffrontare con i 254 milioni di euro oltre IVA posti a base dello schema di contratto di servizio di cui sopra, sottoposto il 3 ottobre 2008 da questo dicastero al Ministero dell'economia e delle finanze ai fini del prescritto concerto. D'altra parte i fondi (480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011) di cui all'art. 25 del decreto-legge n. 185 del 29 novembre 2008, come modificato dal decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è verosimile che siano destinati a favore dei contratti di servizio regionali, in ragione della necessità, emersa nei recenti incontri con i rappresentanti regionali, e propugnata in sede di Conferenza

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

delle Regioni e delle Province autonome, di salvaguardare in via prioritaria tali ultimi servizi.

Attualmente, la questione è tra le priorità di questo dicastero e del Ministero dell'economia al fine del reperimento di ulteriori fondi (in particolare fondi FAS) indispensabili ad evitare repentine soppressioni di servizi essenziali; difatti sono in corso approfondimenti con l'impresa ferroviaria allo scopo di calibrare il perimetro in funzione delle risorse.

Ciò premesso, si fa presente che per quanto riguarda i collegamenti ferroviari citati dall'interrogante sono state chieste dettagliate notizie alla società ferroviaria, che ha riferito quanto segue.

Con il nuovo orario ferroviario in vigore dal 14 dicembre 2008, Trenitalia ha attuato su tutto il territorio nazionale una riorganizzazione di alcuni servizi ferroviari di media e lunga percorrenza aventi un rapporto costi/ricavi negativo, soprattutto per effetto delle frequentazioni insufficienti degli stessi, rilevate con precisione attraverso il sistema informatico di prenotazione, con perdite che gravavano pesantemente sul bilancio della società.

Pertanto, per quanto riguarda il territorio del Trentino-Alto Adige gli interventi adottati da Trenitalia con il nuovo orario sono stati i seguenti:

- la coppia di Eurostar 9311/9312 Bolzano-Roma (e viceversa) è stata limitata a Verona: tra Bolzano e Verona i due treni registravano, infatti, una frequentazione che si attestava, mediamente, intorno al 30 per cento dei posti offerti (500);
- la coppia di Eurocity 81/82 da/per Munchen è stata attestata a Bolzano (anziché a Verona), anche in questo caso in conseguenza delle basse frequentazioni riscontrate, in particolare, nella tratta Bolzano-Verona (e viceversa);
- la coppia di Eurocity 80/189 Verona-Munchen (e viceversa), effettuata in compartecipazione con le Ferrovie tedesche, è stata soppressa in quanto registrava una perdita di circa 2,5 milioni di euro su base annua.

Il	Ministro	delle	infrastrutture	e	trasporti
				Ν	/IATTEOLI

(14 ap	orile 200	09)	

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

come rilevato dall'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori, (Aduc) il settimanale cinese «Nanfang Zhoumo» riporta il severo avvertimento di un funzionario governativo contro l'uso ventennale di pompare acqua negli animali appena macellati, al fine di aumentare il peso della carne;

la pericolosità del metodo è aumentata anche dal fatto che l'acqua iniettata non è pura, e in alcuni casi viene appositamente integrata con

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

atropina, un alcaloide che espande i vasi sanguigni in modo da permettere iniezioni di acqua più massicce;

gli effetti collaterali dell'atropina sono secchezza della bocca, stipsi, riduzione della minzione e midriasi (dilatazione della pupilla);

il Ministro delle politiche agricole Luca Zaia, in un'intervista pubblicata su «La Stampa» del 30 gennaio 2009 a proposito dei ristoranti etnici autorizzati all'esercizio nel territorio italiano, ha dichiarato: «I locali etnici, dai kebab ai sushi bar ai ristoranti cinesi, è meglio che si approvvigionino di prodotti italiani e smettano di importare container di carne o pesce da chissà dove», il che significa, ad avviso degli interroganti, che in Italia è possibile la presenza di carne gonfiata con acqua all'atropina,

si chiede di sapere:

se in partite di carne importate dalla Cina sia stata riscontrata la presenza dell'atropina o di altri agenti patogeni;

se siano in corso o se siano state svolte indagini presso gli esercizi commerciali presenti in Italia al fine di appurare la genuinità delle carni vendute e usate nelle preparazioni alimentari;

se il Ministro in indirizzo intenda eventualmente avviare opportune ricerche al fine di verificare la presenza di prodotti con carne all'atropina nel mercato italiano, e verificare se tale presenza possa rappresentare un rischio per la salute.

(4-01303)

(23 marzo 2009)

RISPOSTA. – In primo luogo, si ritiene opportuno far presente che si evidenzia che l'Ispettorato centrale per il controllo della qualità dei prodotti agroalimentari del Ministero svolge, nell'ambito della propria attività istituzionale nel comparto delle carni fresche, surgelate e trasformate, controlli finalizzati all'accertamento della corretta etichettatura delle carni bovine ed avicole commercializzate su tutto il territorio nazionale.

In particolare, il citato Ispettorato insieme alle Regioni e Province autonome è l'autorità competente ad effettuare controlli presso i diversi soggetti della filiera delle carni bovine, al fine di garantire la veridicità delle informazioni riportate in etichetta e la rintracciabilità delle stesse carni provenienti da animali macellati come vitelli e vitelloni.

Per tali categorie di animali nell'anno 2008 sono stati eseguiti 97 controlli presso gli esercizi commerciali al dettaglio e della grande distribuzione organizzata (GDO) e sono state riscontrate 12 irregolarità, tutte riconducibili ad errata etichettatura e classificazione del taglio annonario in riferimento all'età della carcassa bovina.

Si rappresenta, infine che in relazione al settore delle carni avicole, il citato Ispettorato è l'autorità ufficiale di controllo per la verifica analitica del tenore di acqua nelle carni di pollame immesse in commercio, o importate da Paesi terzi.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

Tali controlli sono necessari affinché siano rispettati i parametri stabiliti dalla normativa comunitaria e nazionale per il tenore di acqua contenuta nella carne.

In relazione a questa ultima tipologia di controllo, si evidenzia che l'Ispettorato, nell'anno 2008, ha effettuato la citata analisi su 20 campioni di carne di pollame surgelata e congelata riscontrando per due di essi un quantitativo di acqua superiore al consentito.

Il Ministro delle politiche agricole
alimentari e forestali

ZAIA

(17 aprile 2009)

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

da troppi anni la Sardegna attende la realizzazione della strada a quattro corsie Sassari-Olbia, in quanto l'attuale tracciato, circa 100 chilometri in una sola corsia per ogni senso di marcia, è del tutto inadeguato all'intensità del traffico che vi si svolge;

si tratta di una delle più importanti e trafficate arterie sarde che, collegando la città di Sassari e il nord-ovest dell'Isola alla città di Olbia e agli scali aerei e marittimi, alle attività commerciali e turistiche del nord-est, segna punte di traffico molto elevate;

il percorso attuale è inoltre particolarmente pericoloso per la presenza di numerosi incroci a raso e lunghi tratti con poca visibilità e la sede stradale consente sorpassi solo in alcuni e limitati tratti generando «massacranti» tempi di percorrenza che possono indurre in alcuni casi gli automobilisti ad incaute e fatali manovre;

negli ultimi cinque anni sono morte a causa di incedenti stradali lungo questa arteria oltre 50 persone e solo nel 2008 hanno perso la vita 11 persone;

si tratta di un asse viario fondamentale per garantire la sicurezza degli automobilisti e l'investimento avrebbe ricadute anche dal punto di vista economico collegando le due più grandi realtà produttive del nord della Sardegna;

oltre a collegare, infatti, due capoluoghi di provincia quali Sassari ed Olbia, consentirebbe un'efficiente integrazione tra i due aeroporti di Olbia e di Alghero e i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres;

considerato che:

il Presidente del Consiglio il 29 agosto 2008 firmava un'ordinanza, la n. 3698, con cui si disponeva il finanziamento, per consentire in termini di somma urgenza le opere correlate al G8, anche della Sassari-Olbia;

l'inserimento di questa arteria nelle opere straordinarie previste per il prossimo G8 consentirebbe di accelerare i tempi di realizzazione che con procedura ordinaria sarebbero invece imprevedibili;

Fascicolo 36

nel mese di settembre 2008 la struttura di missione del G8 pubblicava la gara per gli otto lotti della Sassari-Olbia, e 800 società avanzavano la loro candidatura per eseguire i lavori;

con il decreto-legge 23 ottobre 2008 n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 201 del 2008, veniva autorizzata, in favore della regione Sardegna, la spesa di 233 milioni di euro per fare fronte alla realizzazione delle opere contenute nel piano del grande evento relativo alla Presidenza italiana del G8, riferendosi esclusivamente alle opere da eseguire nella città di la Maddalena;

in più occasioni, negli ultimi mesi, è stata ribadita la priorità della realizzazione di questa opera e l'assegnazione dei fondi sarebbe stata oggetto della prossima riunione del Comitato interministeriale per la programmazione economica;

la realizzazione della strada a quattro corsie Sassari-Olbia è un'esigenza prioritaria per un più incisivo sviluppo economico dell'intera Sardegna, e non è neppure ipotizzabile che la soluzione di questo problema possa essere ulteriormente essere rinviata;

rilevato che tra i 17 miliardi e 800 milioni stanziati dal CIPE nel corso dell'ultima seduta del 6 marzo, la Sassari-Olbia non è stata inserita nelle opere che dovranno essere finanziate e realizzate,

si chiede di sapere:

quali iniziative si intendano assumere per la realizzazione della strada a quattro corsie Sassari-Olbia;

quali assicurazioni ed evidenze si possano fornire nell'immediato per disporre di tempi e risorse certe per procedere alla realizzazione dell'opera.

(4-01244)

(11 marzo 2009)

RISPOSTA. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 16 marzo 2009.

Occorre premettere che l'intervento relativo all'ammodernamento della tratta Sassari-Olbia, come confermato dal Sottosegretario per la protezione civile in sede di risposta all'interpellanza 2-00215, non è strettamente funzionale allo svolgimento dell'evento del G8 previsto per il prossimo luglio 2009.

Difatti, l'intervento rientrava nella programmazione con avvio previsto per il 2010. L'evento del G8 fungerà piuttosto da stimolo per accelerare le procedure di realizzazione delle opere e già per il 2010 si dovrebbero vedere i cantieri aperti.

La nuova strada tra il Sassarese e la Gallura costerà 440 milioni di euro, per una lunghezza di circa 78 chilometri, si innesterà sulla statale 131 dall'uscita di Sassari all'altezza del bivio per Florinas-Ploaghe per poi arrivare al centro abitato di Olbia.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

L'ANAS, soggetto aggiudicatore dell'opera, sta redigendo le progettazioni preliminari per poi attivare le procedure ordinarie necessarie all'approvazione delle relative progettazioni definitive.

In relazione a tale asse stradale, nel corso del 2003, sono stati trasmessi presso la Struttura tecnica di missione del Ministero, per l'attivazione delle procedure di legge obiettivo i seguenti progetti:

- a) da parte dell'ANAS, il progetto preliminare della tratta Olbia-Palau: tale progettazione, di importo pari a 184,76 milioni di euro, di cui 57,67 milioni di euro disponibili (CIPE 20/2004), potrà, una volta acquisito il parere mancante della Regione Sardegna, essere proposto al CIPE per la relativa approvazione;
- b) da parte della Regione Sardegna il progetto preliminare della strada statale 131- strada statale 125 interconnessione aeroporto d Olbia (lotto 1 e 2), di importo pari a circa 40 milioni di euro. Una volta acquisiti i pareri della stessa Regione e di tutte le altre amministrazioni ed enti interessati dal procedimento, potrà essere inoltrato al CIPE per l'approvazione.

Sarà cura della Struttura mecnica di missione, una volta concluso l'*iter* istruttorio, individuare, nell'ambito delle assegnazioni finanziarie approvate dal CIPE nella seduta del 6 marzo 2009 e destinate al fondo infrastrutture per i nuovi investimenti nel settore, le adeguate coperture che, congiuntamente all'individuazione di risorse collocate nell'ambito dei FAS regionali, potranno garantire l'avvio delle fasi realizzative.

Tale situazione sarà, in ogni caso, definita con il neo eletto Governo regionale che potrà indicare l'ammodernamento della tratta Sassari-Olbia tra quelli ritenuti di primaria importanza per gli interessi socio-economici regionali.

	Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
	Matteoli
(15 aprile 2009)	

VITALI, GHEDINI, NEROZZI, SANGALLI. – Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso che:

i cittadini di Casalecchio di Reno e dei comuni limitrofi in provincia di Bologna vivono una gravissima situazione di disagio, in quanto la realizzazione della nuova strada statale Porrettana non ha alcuna certezza di essere attuata e l'abitato è attraversato da 80.000 veicoli al giorno sull'autostrada A1 Milano-Napoli, attualmente interessata dai lavori di realizzazione della terza corsia, e 35.000 veicoli al giorno sulla vecchia strada statale 64 Porrettana con frequenti momenti di totale paralisi del traffico;

l'attraversamento ferrostradale di Casalecchio di Reno è stato confermato nell'Atto aggiuntivo all'Intesa generale quadro del 17 dicembre 2007 come facente parte delle opere necessarie alla risoluzione del nodo di Bologna, tutte le procedure di VIA sono state completate e sono stati

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

individuati i fondi necessari per finanziare l'opera a carico di ANAS e Rete ferroviaria italiana (RFI) per un totale di circa 150 milioni di euro;

la verifica dei costi dell'opera, effettuata da ANAS, società Autostrade e RFI nel settembre 2008, ha portato ad una lievitazione dei costi dagli iniziali 147 milioni agli attuali 217 milioni di euro;

la società Autostrade ha manifestato in diverse sedi la volontà di tener fede ai propri impegni subordinandoli alla firma dell'Intesa Statoenti locali e al reperimento delle risorse finanziarie ancora mancanti;

qualora non si giunga rapidamente a risposte soddisfacenti l'amministrazione comunale di Casalecchio di Reno si vedrà costretta a revocare la disponibilità e l'impegno fin qui profuso per facilitare il lavoro nei cantieri della terza corsia autostradale con deroghe notturne, chiusura di strade e autorizzazioni a superare i livelli massimi di rumorosità consentita,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda rispondere positivamente alla richiesta di incontro urgente avanzata dal sindaco di Casalecchio di Reno Simone Gamberini per giungere ad una positiva conclusione che individui la possibilità di finanziare completamente l'opera o, in subordine, di avviare i lavori per stralci utilizzando i finanziamenti attualmente disponibili;

se valuti possibile che, una volta terminati i lavori della terza corsia autostradale, il tratto di A1 che va da Casalecchio di Reno a Sasso Marconi sia «banalizzato» non facendo conseguentemente pagare il pedaggio, con la finalità di spostare su questa arteria gran parte del traffico di attraversamento proveniente dalle valli del Setta e del Reno o diretto verso di esse;

se intenda far rispettare l'impegno assunto da società Autostrade e ANAS per la realizzazione del casello di sola entrata sull'A1 presso la località Borgonuovo di Pontecchio Marconi.

(4-01245)

(3 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Il nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno è un intervento inserito nel Primo programma di opere di legge obiettivo e previsto nell'Intesa quadro tra Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero e Regione Emilia-Romagna del 2003. Il nodo di Casalecchio comprende la realizzazione delle seguenti infrastrutture, in stretto affiancamento, nel territorio comunale di Casalecchio di Reno: ampliamento a tre corsie del tratto di autostrada A1 tra il chilometro 195+400 ed il chilometro 199+520; variante alla strada statale 64 «Porrettana»; linea ferroviaria Porrettana.

Per quanto riguarda il nodo di Casalecchio, si riferisce che lo stesso è inserito nello schema di Convenzione unica, redatto ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e successive modificazioni ed integrazioni, firmato il 12 ottobre 2007 da ANAS SpA e da Autostrade per l'Italia SpA. La Convenzione unica prevede l'obbligo, per la società concessionaria, di sviluppare la progettazione del potenziamento

Fascicolo 36

di alcune tratte autostradali, tra le quali, appunto, il nodo ferrostradale di Casalecchio.

Relativamente alla statale 64 Porrettana, si riferisce che nell'ambito dei lavori del lotto I di potenziamento dell'A1, Autostrade per l'Italia ha realizzato il tratto della variante alla strada statale 64 Porrettana nel comune di Sasso Marconi tra le progressive chilometriche 4+200 e 10+517.

Nei piani di investimento di cui alla Convenzione unica è previsto il collegamento della nuova infrastruttura in direzione sud alla viabilità statale tramite l'ex strada statale 325, oggi di competenza della Provincia di Bologna, utilizzando un tratto declassato dell'autostrada A1.

Per quanto attiene invece l'attraversamento ferroviario, si fa presente quanto segue.

Le opere ferroviarie previste nell'ambito del nodo ferrostradale di Casalecchio di Reno consistono nell'interramento di un tratto di linea a doppio binario della ferrovia Porrettana, che collega Bologna a Pistoia, mediante realizzazione di una galleria artificiale, per i circa 600 metri, e delle relative rampe di accesso, compresa la realizzazione di una nuova fermata in sotterraneo. La galleria, per consentire l'attraversamento del centro abitato anche della strada statale 64, inizia dalla rotonda Biagi nel comune di Casalecchio di Reno, si dirige verso sud e termina in corrispondenza dell'area Sapaba dello stesso territorio comunale.

In merito all'attualizzazione del costo dell'intervento si precisa che l'ultimo incontro cui hanno partecipato Comune e Provincia di Bologna, ASPI e SPEA (società di progettazione dell'ASPI), ANAS ed RFI è stato nel luglio 2008. Già a quella data, tenendo conto solo di una rivalutazione monetaria dei 147,4 milioni di euro, il costo complessivo delle opere saliva a circa 180,5 milioni di euro.

Nel frattempo, sono intervenute nuove scelte progettuali (separazione in due indipendenti gallerie, stradale e ferroviaria, dell'unica ipotizzata inizialmente separata da un setto, prescrizioni del CIPE in merito a problemi di impatto ambientale, varianti ANAS, eccetera) ed il costo complessivo, quindi, è da prevedersi ulteriormente incrementato.

Il progetto, per la parte di competenza RFI, è attualmente previsto in tabella D «Opere previste a completamento del Piano» del Contratto di programma 2007-2011, con una stima non aggiornata in pendenza della definizione del progetto.

Sarà senza dubbio cura del Ministero farsi promotore di ogni tipo di incontro che si riterrà utile tra l'amministrazione comunale di Casalecchio di Reno e i soggetti esecutori al fine di addivenire ad una rapida soluzione delle problematiche esposte per la conclusione delle opere.

Rispondendo quindi al quesito inerente alla possibilità di «banaliz-zare» il tratto di autostrada A1 che va da Casalecchio a Sasso Marconi, non facendo pagare il pedaggio, si rappresenta che, ad oggi, tale ipotesi non è prevista. Peraltro, si evidenzia che gli interventi, realizzati nel tratto di A1 che collega Casalecchio a Sasso Marconi, consistono in un potenziamento dell'arteria autostradale esistente, reso possibile proprio attraverso il gettito degli introiti da pedaggio.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

Fascicolo 36

Con riferimento al prospettato nuovo casello autostradale di sola entrata, presso Borgonuovo di Pontecchio Marconi, si comunica che, nelle more della realizzazione del tratto di strada statale 64 Porrettana nel comune di Casalecchio, verrà realizzato un nuovo casello autostradale provvisorio di sola entrata in direzione nord, al fine di ridurre il percorso degli utenti locali in direzione Bologna ed al contempo utilizzare quanto più possibile il tratto della nuova Porrettana già realizzato nell'ambito dei lavori della variante di valico.

Pertanto, in seguito a precise disposizioni di ANAS SpA, la società concessionaria ha assunto l'impegno di costruire il nuovo accesso in autostrada ed il relativo progetto è attualmente in fase di istruttoria da parte degli enti che devono rilasciare il proprio parere nell'ambito della Conferenza di servizi.

In data 6 marzo 2008, Autostrade per l'Italia ha trasmesso il progetto definitivo relativo al nuovo casello alla Direzione competente del Ministero, al fine di ottenere il parere di conformità urbanistica nell'ambito del progetto di riqualificazione del tratto di A1 dismesso nel territorio comunale di Sasso Marconi.

La Regione Emilia-Romagna ha eseguito, ai sensi della propria legge n. 9 del 1999, una procedura di *screening*, che ha dato esito positivo, formalizzato con delibera della Giunta regionale n. 35 del 6 ottobre 2008.

Ad oggi, si è nell'attesa dell'avvenuto espletamento delle verifiche di competenza da parte della Regione per poter concludere il procedimento localizzativo con l'emissione del provvedimento autorizzativo finale, nel caso detto progetto risultasse conforme o compatibile agli strumenti urbanistici, ovvero di indire la Conferenza dei servizi nel caso detta verifica desse esito negativo.

	Il Ministro	delle	infrastrutture	e	trasporti
				N	A ATTEOLI
(14 aprile 2009)					