SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 38

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 30 aprile al 6 maggio 2009)

INDICE

AMORUSO: sulla situazione politica in Kazakistan (4-01394) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) *Pag.* 929

AUGELLO: sull'Istituto per il credito sportivo (4-00853) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*) 931

BIANCHI, BRUNO: sui danni causati dal maltempo in provincia di Cosenza e in particolare su un tratto della strada statale 18 (4-01128) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 933

BOLDI: sulla realizzazione di un ponte in provincia di Alessandria (4-01189) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 934

D'ALIA: sulle tariffe delle nuova Metropolitana del mare che collegherà alcune località dello Stretto di Messina (4-01131) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 937

DE TONI: su un incidente avvenuto nel 2005 sulla strada statale 42 (4-00917) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 939

LATRONICO: sui disagi negli spostamenti sofferti dagli abitanti della Basilicata cittadini lucani (4-01200) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 943

PAPANIA: sul finanziamento della ricostruzione del Belice dopo il terremoto del 1968 (4-00789) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 945

PERDUCA, PORETTI: sul riconoscimento dell'impronta digitale come firma per le persone con disabilità motorie (4-00430) (risp. CARFAGNA, *ministro per le pari opportunità*) 947

SANTINI: sul completamento dell'autostrada Valdastico Trento-Rovigo (4-01113) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 948

STRADIOTTO: sulla scomparsa di un velivolo con otto militari italiani a Los Roques nel gennaio 2008 (4-01371) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 950

VICARI: sui lavori di raddoppio di una tratta ferroviaria sulla linea Palermo-Messina (4-01183) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti)* 955

TIPOGRAFIA DEL SENATO (290)

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

nel 2010 il turno di presidenza annuale dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (Osce) spetterà al Kazakistan;

è un fatto di rilevanza storica che, per la prima volta, l'Osce sia guidata da un Paese dell'ex Unione Sovietica in quanto ciò rappresenta un'ulteriore apertura all'integrazione di una regione tanto strategica con l'Europa occidentale;

tuttavia preoccupa il possibile danno di immagine (e quindi di concreta capacità di promuovere la democrazia) derivante all'Osce dall'essere guidata da un Paese circondato da un alone di scarsa democraticità dopo che, nel 2007, gli stessi osservatori dell'Organizzazione giudicarono scarsamente democratiche e regolari le elezioni che si svolsero nel Kazakistan con la vittoria dell'attuale presidente Nursultan Nazarbayev;

il Kazakistan è oggetto di dure critiche anche da parte delle Organizzazioni non governative per i diritti umani. Per questo, e alla luce del fatto che gli Stati Uniti hanno già preso una posizione ufficiale esortando il governo del Kazakistan ad accelerare il processo di riforme democratiche prima del 2010, sembra opportuno che anche la componente europea dell'Organizzazione faccia sentire la propria voce,

si chiede di sapere se si ritenga opportuno, all'interno dell'Unione europea, proporre una concreta azione politica e diplomatica per spingere il governo del Kazakistan all'avvio di un deciso e credibile piano di riforme democratiche in vista del suo turno di presidenza dell'Osce, che rappresenta un evento storico di notevole portata simbolica e che, proprio per questo, merita di essere svolto nel modo più credibile.

(4-01394)

(8 aprile 2009)

Risposta. – Nel 2007 al Kazakhstan è stata attribuita la Presidenza dell'OSCE (Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa) per il 2010, dopo un'attenta attività di verifica e monitoraggio svolta dall'Unione europea e da altri Paesi occidentali, al fine di accertare l'effettiva maturità in termini di sviluppo democratico ed umanitario del Paese centro-asiatico.

L'assegnazione della Presidenza al Kazakhstan è considerata da una parte un'opportunità offerta al Paese per accelerare il processo di riforme interne, dall'altra uno strumento di rafforzamento del consenso in seno all'organizzazione viennese, che ha sofferto negli ultimi anni di tensioni Est-Ovest. Come noto, infatti, la Russia ed i Paesi CSI (Comunità Stati indipendenti, gli Stati dell'ex URSS, tranne le Repubbliche baltiche) le

hanno rivolto l'accusa di perseguire doppi *standard* nell'attuazione delle politiche perseguite nella dimensione umana.

La UE in ambito OSCE ha instaurato nel corso del 2008 un dialogo col Governo di Astana al fine di offrire ogni possibile assistenza in vista della prossima Presidenza, richiamando gli impegni presi a Madrid dal Ministro degli esteri Tazhin in relazione al rispetto dei diritti umani e al *rule of law*.

Il dialogo col Governo di Astana ha fatto emergere differenti sensibilità in seno alla UE tra i Paesi favorevoli ad un'impostazione più rigida della collaborazione e quelli, come l'Italia, convinti che il processo di democratizzazione debba essere incoraggiato attraverso una stretta cooperazione con le istituzioni dell'OSCE e del processo di graduale integrazione dell'intera regione.

È emersa inoltre l'esigenza di un maggiore coordinamento europeo delle diverse forme di assistenza offerte dai singoli Stati membri della UE al Kazakhstan a livello bilaterale, in relazione in particolare alla formazione di funzionari della pubblica amministrazione e nel settore dei mezzi di informazione.

Quella kazaka può essere positivamente inclusa fra le cosiddette democrazie in transizione.

Nel corso degli anni successivi alla conquista dell'indipendenza essa ha infatti registrato una lenta, ma costante, apertura verso i parametri del libero mercato ed un cammino verso la democrazia che conosce nel complesso più aspetti positivi che zone d'ombra.

Un recente sviluppo nella dinamica interna kazaka è rappresentato dall'abrogazione da parte del presidente Nazarbayev della restrittiva legge sulla libertà di culto, i cui parametri erano stati oggetto di critiche da parte delle organizzazioni non governative, degli osservatori occidentali e dell'Unione europea.

Considerato l'importante ruolo svolto dal Kazakhstan a livello regionale, la Presidenza OSCE nel 2010 potrà dunque avere una funzione di stimolo e di utile riferimento tanto per i Paesi centro-asiatici quanto per quelli della CSI.

Va peraltro ricordato che l'Unione europea ha svolto, prima dell'accettazione della candidatura kazaka, e sta attualmente svolgendo con le autorità di Astana, un'opera di stimolo e di costante incoraggiamento per la prosecuzione di un credibile processo di riforme democratiche e di apertura del mercato. L'Italia condivide la linea moderata ed efficace seguita dall'Unione europea, cui ha attivamente concorso.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri

MANTICA

(29 aprile 2009)

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

il Governo Prodi in data 3 maggio 2007 ha sostituito il Consiglio di amministrazione dell'Istituto per il credito sportivo (ICS) nominato dal precedente Governo Berlusconi avvalendosi della legge finanziaria per il 2007 (articolo 1, comma 1297, legge 27 dicembre 2006, n. 296, modificata dall'articolo 11-*sexies* del decreto-legge 8 febbraio 2007, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2007, n. 41);

il 13 novembre 2008 il presidente dell'Istituto, ragionier Andrea Cardinaletti, è stato ascoltato dalla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport) nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo sport di base e dilettantistico;

il presidente Cardinaletti ha dichiarato che l'Istituto ha elaborato su indirizzo del precedente Governo un piano industriale per il triennio 2008-2010 ma che, dato il cambio di Legislatura, l'Istituto attende il nuovo atto di indirizzo rispetto al quale aggiornare il piano industriale;

altresì, ha dichiarato che i cardini della riorganizzazione che il credito sportivo ha attuato negli ultimi mesi sono l'abolizione della fideiussione bancaria, che rendeva difficile l'accesso al credito sportivo, la maggiore flessibilità nella durata dei mutui estesi fino a 35 anni, nonché un nuovo sistema delle garanzie secondo cui è richiesto un *business plan* inerente alla capacità restitutiva delle società sportive;

il presidente Cardinaletti ha inoltre rilevato criticamente le deboli capacità delle società sportive di operare come vere e proprie imprese, segnalando che tra le attività dell'Istituto si annoverano anche i finanziamenti a progetti di gestione delle strutture e che la crescente difficoltà dei mutuatari a rimborsare i finanziamenti non genera comunque eccessiva sofferenza per l'Istituto, atteso che le società trovano comunque soccorso nei pagamenti degli impianti;

inoltre, ha indi dichiarato che, mentre in passato l'unica sede del credito sportivo era ubicata a Roma, l'innovativa creazione di una rete volta al presidio del territorio permette oggi all'Istituto di essere presente in ogni regione con un dialogo più diretto con gli enti locali e le realtà sportive specifiche,

l'interrogante chiede di sapere:

se l'Istituto in attesa dei nuovi atti di indirizzo del Governo per aggiornare il piano industriale abbia sospeso l'impegno di risorse economiche per sviluppare alcune delle attività previste dal piano vigente, che potrebbero essere non più previste dal nuovo, evitando così per l'Istituto il rischio di spese inutili;

come siano state articolate le delibere del Consiglio di amministrazione dell'Istituto che hanno abolito le garanzie fideiussorie ed ipotecarie sostituendole con l'unica presentazione di un *business plan* inerente alla capacità restituiva del mutuatario, che hanno esteso la durata dei finanziamenti a 35 anni ed hanno previsto il finanziamento a progetti di gestione delle strutture;

se il Governo sia a conoscenza di che cosa intenda esattamente il presidente Cardinaletti quando dichiara che l'Istituto non ha eccessive sofferenze in termini di pagamento delle rate dei mutui erogati, in quanto le società trovano comunque soccorso nei pagamenti degli impianti;

quali siano le altre sedi regionali dell'Istituto per il credito sportivo, dove siano ubicate e quante siano le risorse umane ad esse assegnate per sviluppare un dialogo più diretto con gli enti locali e le realtà sportive specifiche.

(4-00853)

(26 novembre 2008)

Risposta. – Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo parlamentare in oggetto, la Struttura di missione per lo sport, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, fa presente quanto segue.

L'Istituto per il credito sportivo ha comunicato, per quanto riguarda il primo punto delle richieste formulate nell'interrogazione, di aver continuato ad operare secondo il Piano industriale adottato per il triennio 2008-2011, a seguito dell'atto di indirizzo del 28 novembre 2007 dei Ministri vigilanti. Tale Piano rispondeva anche alla necessità di superare le criticità evidenziate dalla Banca d'Italia nell'accertamento ispettivo in precedenza effettuato ed era improntato ad esigenze di sana e prudente gestione, con l'eliminazione di alcune spese che nei precedenti esercizi avevano dilatato i costi per le spese amministrative generali.

Con riguardo alle garanzie che possono assistere i mutui, l'abolizione della fideiussione bancaria e dell'ipoteca devono essere intese nel senso che tali forme di garanzia non sono elementi da soli determinanti per la concessione del finanziamento, che invece deve trovare fondamento nel flusso di cassa *(cash flow)* aziendale effettivamente disponibile per il servizio del debito e nel capitale economico aziendale che rappresenta l'elemento a sostegno della solvibilità del debitore in caso di inaridimento del *cash flow*. L'Istituto ha chiarito di aver adottato una politica volta a verificare la concedibilità dei crediti ed il *pricing* (determinazione del prezzo) delle operazioni in base al merito di credito della controparte, come sopra descritto, e di aver messo a punto, a tal fine, modelli di *rating*.

L'Istituto dà atto che possono essere concessi mutui anche a 35 anni, valutatene l'opportunità e le condizioni. Per quanto riguarda il finanziamento alla gestione, è stata deliberata dal Consiglio di amministrazione, nella seduta del 20 marzo 2008, la possibilità di interventi in tal senso, già previsti, peraltro, dallo statuto.

L'Istituto ha, altresì, rappresentato di avere un ridotto numero di sofferenze (sia come clienti che come ammontare dell'esposizione) in quanto le realtà finanziate generano flussi di cassa sufficienti a ripagare il servizio del debito.

In ordine alla presenza nel territorio, è stato precisato che, oltre alla sede di Roma, l'Istituto ha uffici di rappresentanza a Milano e Palermo ed è presente inoltre con propri dipendenti in 14 regioni. Il personale della

funzione Sviluppo rete territoriale della sede di Roma assicura, in via provvisoria (in attesa che siano individuati i referenti di zona), l'assistenza sul territorio ai clienti delle rimanenti regioni del Lazio, Toscana, Campania e Sardegna.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
VITO

(28 aprile 2009)

BIANCHI, BRUNO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in Calabria nei giorni scorsi si è verificato uno stato di massima allerta dovuta al maltempo ed alle piogge intense, con gravi danni e disagi per la popolazione che hanno reso impraticabile parte della rete stradale;

tali avverse condizioni climatiche hanno acuito le condizioni del tratto stradale della strada statale 18 che attraversa l'alto Tirreno cosentino;

a subire forti disagi sono stati, tra gli altri, i comuni di Diamante, Belvedere Marittimo, Bonifati e Sangineto – tutti in provincia di Cosenza – dove alcuni tratti della strada statale 18 presenta sconnessioni e un manto stradale ancora più degradato proprio a causa del maltempo;

i sindaci del Tirreno calabrese hanno chiesto all'Anas di predisporre tutti gli interventi necessari per superare le problematicità emerse,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti si intendano assumere per far fronte alla criticità della situazione determinata dalle piogge intense ed insistenti che hanno creato notevoli disagi nei territori calabresi, in particolare del Tirreno;

quali iniziative i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di rispettiva competenza, intendano assumere per procedere alle dovute migliorie della strada statale 18 garantendo una maggiore cura e manutenzione della stessa al fine di evitare il rischio di mettere a repentaglio la sicurezza dei cittadini.

(4-01128)

(12 febbraio 2009)

RISPOSTA. – A seguito di delega da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri in data 10 marzo 2009, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

In merito ai provvedimenti adottati e adottandi in relazione ai danni causati dal maltempo nell'area calabrese, con particolare riferimento alla strada statale 18 «Tirrena Inferiore», l'ANAS SpA ha reso noto che la gravità degli eventi meteorologici nei mesi di dicembre 2008 e gennaio 2009 ha determinato la «Dichiarazione dello stato di emergenza» per l'area ca-

labrese con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 gennaio 2009.

Nello specifico, la statale 18, che si sviluppa lungo la fascia tirrenica del territorio cosentino su una lunghezza di circa 110 chilometri compresa tra le chilometriche 243+670 e 353+450, ha subito, in concomitanza con gli eventi meteorologici avversi, la deviazione del traffico veicolare, anche pesante, dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria per la chiusura della stessa nel tratto fra gli svincoli di Lagonegro ed Altilia.

Nell'immediatezza dell'evento, per far fronte alle numerose esigenze che si erano venute a creare lungo l'intera arteria, il competente Compartimento ANAS di Catanzaro è intervenuto con il proprio personale di esercizio installando la segnaletica utile ad evidenziare le situazioni di pericolo e provvedendo, contestualmente, a ripristini puntuali del manto stradale con conglomerato bituminoso a freddo.

Oltre al personale di esercizio sono state impegnate anche imprese specializzate, che hanno effettuato interventi più estesi sulla pavimentazione ammalorata al fine di ripristinare la circolazione stradale interrotta da frane di colata che hanno comportato il dilavamento di scarpate stradali. Va sottolineato che la circolazione non è mai stata interrotta e solo in alcuni casi è stato istituito il senso unico alternato.

Al fine di proteggere la piattaforma stradale sono state attivate due procedure di somma urgenza, rispettivamente al chilometro 290+300 per un importante movimento franoso in agro del comune di Bonifati e al chilometro 330+780 in agro di Fiumefreddo, per caduta massi.

Oltre agli anzidetti provvedimenti di pronto intervento, l'ANAS ha predisposto appositi progetti di manutenzione straordinaria, già inseriti nel Piano di appaltabilità 2009 in corso di approvazione, finalizzati al ripristino definitivo delle condizioni ottimali di esercizio.

Tali progetti, già redatti, riguardano in particolare i lavori urgenti per il ripristino del piano viabile ammalorato su tratti saltuari della statale 18 dal chilometro 243+670 al chilometro 353+450 danneggiatosi per le intense e frequenti precipitazioni verificatesi nei mesi di dicembre 2008 e gennaio 2009.

Allo stato, è in corso la richiesta di fondi straordinari per danni ed emergenze alla Protezione civile ai sensi del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(4 maggio 2009)

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

il tema dei collegamenti stradali fra comuni è di grande importanza per la vita dei cittadini e per gli spostamenti di lavoro;

spesso le cronache riportano notizie di smottamenti, alluvioni con conseguenti chiusure di strade inagibili, con grande disagio per gli abitanti;

le frazioni di Gnocchetto e Santo Criste, nel territorio di Ovada e Belforte Monferrato (in provincia di Alessandria), erano collegate da un ponte in ferro costruito dal Genio civile che consentiva il traffico di pedoni e di veicoli. Il 21 settembre 2003 un sopralluogo dei Vigili del fuoco accertava alcune oscillazioni anomale e veniva perciò decisa, con ordinanza del Sindaco di Ovada, la chiusura del suddetto ponte;

a seguito di ciò, veniva accertato che il ponte non poteva essere ristrutturato, quindi gli enti coinvolti (Comuni di Ovada e Belforte, Provincia di Alessandria, società Autostrade e società Autogrill) stabilivano che un nuovo ponte doveva essere edificato 500 metri più a nord, in modo da collegare la strada provinciale del Turchino con l'area dello Stura;

attualmente i cittadini della frazione di Gnocchetto di Ovada possono recarsi da una sponda all'altra solo attraversando un guado che spesso non è transitabile a causa delle piene e delle abbondanti nevicate, eventi che si verificano ogni inverno. Tutto ciò sta generando numerosi incidenti: alcune persone sono state travolte dalle acque del torrente e, purtroppo, nel 2008 due ragazzi sono morti proprio nell'attraversare il guado;

considerato che il Sindaco di Ovada afferma che il progetto per il nuovo ponte è già stato approvato dai Consigli comunali di Ovada e Belforte, ma deve essere ancora firmato da Autostrade e Autogrill, e sarebbe questo il motivo per il quale l'amministrazione provinciale non ha ancora avviato la procedura per l'appalto,

l'interrogante chiede di sapere quali siano state le problematiche che, dal 2005, hanno impedito l'inizio dei lavori e, altresì, se esista la reale possibilità di rendere al più presto esecutivo il progetto, coinvolgendo gli enti e le società interessate alla realizzazione del ponte entro il 2009. (4-01189)

(26 febbraio 2009)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, afferente alla realizzazione di un nuovo ponte tra i comuni di Ovada e Belforte Monferrato in provincia di Alessandria, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il ponte sul torrente Stura adiacente all'autostrada A26, che collega la ex strada statale 456 con la strada comunale «Criste», nel comune di Ovada – frazione Gnocchetto, a monte delle aree di servizio «Stura Est» e «Stura Ovest» dell'autostrada A26 tra i comuni di Ovada e di Belforte Monferrato, è stato dichiarato inagibile e le sue condizioni di deterioramento ne hanno sconsigliato la ristrutturazione.

L'unico collegamento *in loco* della ex statale 456 con l'autostrada A26 e con la viabilità ordinaria è attualmente costituito da un attraversa-

mento provvisorio a guado ubicato a circa un chilometro a valle del ponte inagibile, che però appare pericoloso in quanto sormontabile dalle acque di piena del torrente Stura.

La Regione Piemonte, dopo il sopralluogo ispettivo sul ponte ammalorato, ha proposto ai Comuni di Ovada e Belforte Monferrato soluzioni di viabilità alternative e la possibilità di erogare un proprio contributo sulla base del Progetto preliminare dell'intervento e la Provincia di Alessandria ha inserito nel Programma triennale opere pubbliche 2005-2007 la realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Stura fra la ex strada statale 456 «del Turchino» e la strada comunale «Criste» di Belforte Monferrato in corrispondenza delle aree di servizio «Stura Est» e «Stura Ovest» dell'autostrada A26 Genova-Gravellona.

La collocazione garantirebbe, in ogni condizione meteorologica e di piena idraulica, il costante collegamento con la ex statale 456 dei predetti comuni, delle frazioni limitrofe, delle case isolate nella fascia pedemontana sulla sponda destra del torrente Stura.

I Comuni hanno condiviso le indicazioni della Provincia, sottolineando l'esigenza di ricollocare il nuovo ponte a valle di quello esistente, in corrispondenza del parcheggio destinato al personale dipendente dell'area di servizio «Stura Ovest».

Tale nuovo ponte è ritenuto di preminente interesse anche da Autostrade per l'Italia, rappresentando un'ulteriore viabilità, alternativa a quella attuale, per i mezzi e/o personale di servizio nel caso di operazioni di soccorso tra gli svincoli di Ovada e Masone.

Autostrade per l'Italia e Autogrill SpA sono interessate all'intervento che consentirebbe al personale dell'area di servizio «Stura Ovest» il più agevole raggiungimento della sede di lavoro senza passare per la autostrada A26 o per la viabilità secondaria sulla sponda destra del torrente Stura.

Per quanto afferisce agli aspetti progettuali, si rappresenta che il 20 settembre 2005 la Provincia ha affidato l'incarico per la progettazione fino alla fase esecutiva all'associazione temporanea di imprese Terra Company, Cannella Engeneering e Studio S.P.S. Ing. Calcaterra.

Autostrade per l'Italia ha presentato un proprio studio di fattibilità e verifica generale di collocazione del nuovo ponte, a conferma del sito individuato dalla Provincia di Alessandria.

Tutti gli interventi menzionati hanno ottenuto l'approvazione in sede di Conferenza dei servizi.

Autostrade per l'Italia SpA, la Provincia di Alessandria, i Comuni di Ovada e Belforte Monferrato e Autogrill hanno sottoscritto una bozza di convenzione che il 26 febbraio 2009 è stata trasmessa ad ANAS ai tini del rilascio del nulla osta prescritto.

Una volta perfezionata la convenzione, si procederà all'appalto mentre il bando di gara e le successive procedure d'appalto saranno esperite

dalla Provincia di Alessandria, che è soggetto attuatore e quindi stazione appaltante.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(5 maggio 2009)

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

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indetto un bando di gara per la realizzazione della metropolitana del mare, ai fini di potenziare i collegamenti veloci tra Messina e Reggio Calabria, prevedendo uno stanziamento di 30 milioni di euro per gli anni 2008-2010;

il bando prevede, tra le altre cose, l'attivazione di due servizi circolari con fermate al Porto di Messina, all'Ospedale di Papardo (Messina) e Villa San Giovanni (Reggio Calabria) e a Reggio Calabria, in modo da garantire un collegamento continuo tra i tre comuni ed anche tra la zona dell'Ospedale di Papardo e il porto di Messina, il ripristino del servizio di collegamento diretto tra il porto e l'aeroporto di Reggio Calabria. La società aggiudicataria dovrà mettere a disposizione almeno cinque mezzi veloci di capacità non inferiore a 250 passeggeri;

la società Rete ferroviaria italiana (RFI) e la società Ustica Lines hanno costituito una *joint venture* (Consorzio Metromare dello Stretto) per poter partecipare al bando suddetto;

il bando dispone la presentazione della doppia offerta, una per l'aspetto dei servizi tecnici, l'altra di carattere economico;

l'Ati (denominata «Metromare dello Stretto») costituita tra RFI e Ustica Lines si è aggiudicata il 6 ottobre 2008 l'offerta tecnica, presentando al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un piano di sviluppo in linea con i parametri richiesti dal bando, mentre in data 6 novembre 2008 si è aggiudicata anche la migliore offerta economica rispetto agli altri gruppi interessati al bando di servizio di potenziamento dei collegamenti veloci tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni quali Snav e Medmar e Amadeus del Gruppo Matacena;

laffidamento del servizio a Metromare dello Stretto avrà una durata di tre anni, rinnovabile per analogo periodo su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ha istituito il servizio in seguito alla legge n. 222 del 2007;

entro i primi quindici giorni del mese di marzo 2009 prenderà il via il progetto di Metropolitana del mare per opera del Consorzio Metromare dello Stretto. Nell'occasione in data 10 febbraio 2009 è stato presentato dallo stesso Consorzio il nuovo piano di trasporto fortemente criticato dal Comitato pendolari, come si evince dai numerosi articoli di stampa;

il nuovo piano prevede tre tappe: il porto di Messina, Villa San Giovanni, Reggio Calabria a rotazione continua, è stata soppressa la fer-

mata Papardo, dove non vi è alcun punto d'attracco. Il pontile di Papardo non esiste, così come manca un'opportuna progettazione in merito;

l'obiettivo perseguito dal progetto «Metropolitana del mare» e in genere dal «sistema metropolitano dei trasporti» si propone di diminuire i tempi di percorrenza per avvicinare le aree che si vogliono congiungere, nel caso di specie le due città che si affacciano sullo Stretto, al contrario le rotte, più lunghe in termini di distanza e tempi di attraversamento, che i mezzi veloci saranno tenuti a percorrere, secondo le indicazioni del Ministero, per addotti motivi di sicurezza, comporteranno, un notevole allungamento dei termini di percorrenza. Attenendosi alle fasce orarie prospettate, dal porto di Messina (con fermata a Villa San Giovanni) a quello di Reggio Calabria l'aliscafo potrà impiegare un'ora e mezza anziché gli attuali trenta minuti circa;

le tariffe, considerato che gli utenti sono per la maggior parte pendolari costretti quotidianamente ad usufruire del servizio, risultano particolarmente onerose; cinque euro per il tratto Messina porto-Reggio Calabria, 3,50 euro per Messina porto-Villa San Giovanni, 9 euro per Messina porto-aeroporto di Reggio Calabria, per quest'ultima tratta non sono previsti abbonamenti; queste tariffe come ha denunciato pubblicamente il Comitato dei pendolari risultano eccessive,

si chiede di sapere vista l'essenzialità che questo servizio riveste per i cittadini delle due sponde e non solo, se e quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda assumere per evitare, in particolare agli utenti pendolari, i disagi dovuti all'aggravio di spesa per l'acquisto dei titoli di viaggio e a quelli ascrivibili allungamento dei tempi di percorrenza delle tratte.

(4-01131)

(13 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Per quanto attiene all'offerta del nuovo servizio di trasporto effettuato dall'associazione temporanea di imprese «Metromare dello Stretto» sullo Stretto di Messina, si informa che il consorzio in questione, costituito da RFI SpA insieme con Ustica Lines, si è aggiudicato la gara espletata dal Ministero per l'affidamento di un servizio di Metropolitana del Mare nello Stretto. Pertanto, in relazione all'esito della procedura di gara in argomento, in data 18 dicembre 2008 il Ministero ha stipulato con l'aggiudicatario «Consorzio Metromare dello Stretto» il relativo contratto di servizio.

Successivamente, in data 22 dicembre 2008, con D.D. n. 42/08, il Ministero ha proceduto all'impegno delle somme stanziate ed all'invio agli organi di controllo di tutti gli atti relativi.

Attualmente, si è in attesa della registrazione da parte dei competenti organi di controllo.

Nel succitato bando di gara, relativo al servizio di potenziamento dei collegamenti veloci tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, era prevista la effettuazione di due servizi circolari, uno orario e l'altro antiorario, che collegassero i terminali di Messina Porto, Messina

Papardo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria Porto, nonché un servizio diretto tra Messina Porto e Reggio Calabria Aeroporto ed un servizio di rinforzo.

Inoltre, considerando che le recenti norme di separazione dei traffici sullo Stretto emanate dal Ministero andranno ad influenzare le rotte previste determinando incrementi di percorrenza, il consorzio ha formulato un'offerta che, tenendo conto dei citati vincoli, prevedesse il miglior servizio possibile applicando tariffe «di mercato» valutate su *benchmark* nazionali.

Anche se tali tariffe sono superiori a quelle attualmente praticate, non potendo vanificare il risultato economico, anch'esso oggetto di valutazione in sede di gara, si è tenuto conto dell'introduzione di specifiche agevolazioni tariffarie previste dal decreto del Ministro n. 7/T del 15 gennaio 2008 che ha destinato la somma di 5 milioni di euro in tre anni per tale scopo. L'utilizzo di tale somma permetterà di avere, per le categorie destinatarie di agevolazioni, un livello tariffario ridotto pari a quello attuale.

Il Ministero, per quanto concerne le considerazioni circa la presunta eccessiva onerosità delle tariffe che il consorzio applicherà, evidenzia che su tale aspetto non può interferire in quanto trattasi di ambito di autonoma scelta strategica di mercato della società aggiudicataria.

Per quanto attiene al profilo del trasporto, Ferrovie dello Stato informa che recentemente, nella prevista imminenza di attivazione del servizio, il consorzio ha presentato il piano di servizi redatto conformemente ai vincoli posti in gara tenendo conto del fatto che non sono ancora operativi né l'approdo di Messina Papardo né quello di Reggio Aeroporto. In merito va evidenziato che non è nella disponibilità del consorzio modificare il servizio, redatto in base ai parametri di gara, per renderlo più aderente alle esigenze espresse dalla popolazione.

Il Ministero sta comunque procedendo a svolgere puntuali approfondimenti e studi al fine di valutare gli eventuali margini per un migliore efficientamento del servizio.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(4 maggio 2009)

DE TONI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti, della giustizia e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

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

il viadotto del 4º 5º 6º lotto della strada statale 42 è una variante di otto chilometri che è stata pensata e costruita per aggirare tre comuni del-

l'Alta Val Camonica al fine di alleggerire il traffico lungo la statale per il Tonale;

il 27 giugno 2005, dopo quasi dieci anni di lavori bloccati, si è proceduto alle prove di carico per il collaudo di una rampa del viadotto del 4º 5º 6º lotto della strada statale 42, svincolo sud, in località Capodiponte (Brescia);

durante le operazioni di collaudo è crollato un impalcato realizzato dal raggruppamento di imprese Cosiac-Ghella-Ferrari, provocando il ribaltamento degli automezzi incaricati delle prove;

nel crollo della rampa soggetta al collaudo vengono coinvolti sei autisti: alcuni riescono a mettersi fuori pericolo, altri subiscono delle ferite, uno viene soccorso e portato in gravi condizioni con l'eliambulanza all'ospedale di Sondalo, mentre per un altro non c'è scampo;

secondo quanto appreso dalla stampa locale, sembra che un forte sentimento di ira sia stato manifestato da diverse parti che chiedono giustizia per le vittime dell'incidente del 27 giugno 2005 e per i loro congiunti;

tale sentimento è stato causato dall'impressione che, dall'incidente ad oggi, in pochi sappiano e si interessino delle conseguenze e dei danni subiti dalle famiglie per la perdita del proprio congiunto e di chi, come Bortolo Regazzoli, appena terminato il periodo di astensione dal alvoro per l'infortunio si è visto comunicare il licenziamento a causa dell'inidonietà al lavoro, provocata proprio dall'incidente del 27 giugno 2005 e, ancora, della mancata fissazione del processo giudiziario per i familiari del lavoratore deceduto e del lavoratore che rimase gravemente ferito;

al riguardo Domenico Ghirardi, segretario generale della Cgil di Valcamonica e Sebino, per quanto risulta all'interrogante, ha indirizzato una lettera aperta al Procuratore della Repubblica di Brescia Giancarlo Tarquini, al prefetto Francesco Paolo Tronca, al Presidente della Comunità montana della Valcamonica Alessandro Bonomelli e al Sindaco di Capodiponte Francesco Manella dichiarando: «Mentre si parla dell'imminente ripresa dei lavori, che ci porta a credere che le indagini per accertare la responsabilità siano quindi state concluse, a livello giudiziario, il processo per ottenere giustizia per i familiari del lavoratore deceduto e del lavoratore che rimase ferito gravemente non è stato ancora fissato. Gli interessati non si sono visti riconosciuti nemmeno in via extragiudiziale i danni patiti; anche perché le ditte incaricate dall'Anas e le assicurazioni interessate continuano a rimpallarsi le responsabilità» e «su quel pilone del viadotto avevamo scritto *Vergogna* a causa dei continui ritardi e delle inadempienze che vedono un'opera viabilistica appaltata nel lontano 1992 ancora incompiuta. Quella scritta qualcuno si è sentito in dovere di farla coprire, altri pensano che alla luce della ripresa dei lavori del completamento dell'infrastruttura in questione, quell'opera pubblica debba essere dedicata alla memoria di chi ha perso la vita su quel cantiere. Noi riteniamo quest'ultimo gesto di posare una targa in ricordo di Gianfranco Bariselli Maffignoli un atto importante di sensibilità e di attenzione verso chi ha sacrificato la propria vita per il lavoro»;

considerato che:

in particolare, mentre Gianfranco Bariselli Maffignoli era alla guida di un camion e stava collaudando, con altri colleghi di diverse ditte e per conto dell'Anas, la rampa del viadotto del 4-5-6 lotto della strada statale 42, svincolo sud, in località Capodiponte, provincia di Brescia, il manufatto crollò;

Gianfranco Bariselli Maffignoli morì sul colpo e il cedimento coinvolse Protasio Duglia, allora trentaquattrenne di Ceto, Walter Mora, trentenne di Malegno, Gianmario Lanzetti, un trentottenne di Ceto, Gianpietro Formentelli, un 46enne di Ono San Pietro e Bortolo Regazzoli, un cevese di 49 anni;

Regazzoli, contrariamente agli altri autisti che riportarono lievi ferite, rimase intrappolato nella cabina di guida del camion e venne ricoverato in gravi condizioni a Sondalo;

Maffignoli guidava il penultimo dei mezzi che in colonna dovevano eseguire la terza manovra di collaudo, necessario alle aziende che avevano il compito di proseguire i lavori di verificare l'idoneità delle opere fino ad allora realizzate. Al momento del crollo la vittima si trovava a piedi sullo svincolo con gli altri colleghi. Lo sfortunato autista camuno fece appena in tempo ad avvertire Protasio Duglia di mettersi in salvo: non trovando un appiglio precipitò nel vuoto, finendo orribilmente schiacciato da uno dei mezzi pesanti;

la Procura di Brescia ordinò il sequestro del cantiere e avviò immediatamente un'inchiesta con l'ipotesi di omicidio e disastro colposo;

inchieste tecniche furono avviate anche dall'Anas e dal Ministero delle infrastrutture che insediarono commissioni di indagine;

nonostante siano passati tre anni dalla tragedia, il troncone di svincolo crollato è ancora lì adagiato su un fianco;

secondo quanto appreso dalla stampa, l'inchiesta giudiziaria affidata al pubblico ministero Gianfranco Gallo, attualmente distaccato in Kosovo, non ha ancora prodotto risultati;

il Sindaco di Capodiponte, Francesco Manella, nella trasmissione di Rai Uno «Effetto Sabato» ha proposto l'intitolazione a Gianfranco Bariselli Maffignoli della nuova galleria che parte proprio in prossimità dello svincolo crollato fino a Berzo Demo;

l'Anas ha collaborato attivamente con la magistratura per ricostruire la dinamica dei fatti e prima dell'incidente aveva già rescisso in danno il contratto con il raggruppamento di imprese Cosiac-Ghella-Ferrari, per gravi inadempienze, procedendo al riappalto dei lavori;

le prove di carico si erano rese necessarie proprio per verificare da parte dell'Anas la qualità delle opere già realizzate;

da quanto informano le cronache, ci sono voluti dieci anni prima del collaudo del 25 giugno 2005, perché l'appalto concesso dall'Anas ad un raggruppamento di imprese si era fermato a fronte di un contenzioso che ha portato alla stessa rescissione dell'appalto per gravi inadempienze contrattuali;

il 27 giugno 2005, per l'impresa che aveva vinto il nuovo appalto per circa 140 milioni di euro, subentrando alla precedente, era il giorno del collaudo della stabilità del viadotto,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto descritto in premessa;

se ne siano a conoscenza i Ministri in indirizzo;

se, in presenza di tanti dubbi verso il consorzio di imprese che avevano costruito il viadotto, siano allora state adottate misure adeguate per evitare ciò che è accaduto;

se, dopo la situazione determinatasi, siano stati verificati i lavori realizzati al fine di evitare altri simili eventi;

se e quando verranno accertate le eventuali responsabilità;

quali provvedimenti urgenti, per quanto di competenza, intenda assumere il Governo al fine di garantire le modalità con le quali si affidano gli appalti;

se e quando sarà prevedibile ottenere il risarcimento per le vittime;

se i Ministri non ritengano opportuno, alla luce di quanto descritto, porre in essere ogni atto di loro competenza al fine di assicurare giustizia per le vittime, a livello giudiziario ed extragiudiziale, per i danni subiti a seguito dell'incidente del 27 giugno 2005.

se i Ministri per le loro competenze ritengano l'inaugurazione del viadotto alla memoria di chi ha perso la vita durante le operazioni di collaudo del viadotto un atto dovuto di sensibilità.

(4-00917)

(10 dicembre 2008)

RISPOSTA. – L'incidente citato si è verificato il 27 giugno 2005 sul viadotto «Capo di Ponte» della strada statale 42 «del Tonale e della Mendola», in occasione delle prove di collaudo statico dell'opera d'arte e delle relative rampe di svincolo.

Il collaudo statico era stato commissionato da ANAS ad una società esterna, al fine di verificare lo stato dei lavori eseguiti sulla statale in argomento, in forza di un precedente contratto di appalto, poi rescisso per gravi irregolarità nell'esecuzione dei lavori realizzati solo al 50 per cento. La verifica statica del viadotto era prevista in relazione al completamento delle opere.

Il 27 giugno 2005, proprio in occasione di una delle prove di carico, si è verificato uno scivolamento laterale dell'impalcato che ha causato il ribaltamento degli autocarri già posizionati. Il cedimento ha provocato il decesso di un autista ed il ferimento di altri tre, oltre ad ingenti danni materiali.

La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brescia ha aperto il procedimento penale n. 10319/05 e, in data 7 ottobre 2008, ha inoltrato al GUP del locale Tribunale la richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di sette persone, contestando i reati di disastro colposo, omicidio colposo e

lesioni colpose con violazione di norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Al momento, la predetta Procura ha fatto sapere di essere in attesa della fissazione dell'udienza preliminare da parte del competente GUP presso il Tribunale di Brescia. Occorrerà, quindi, attendere l'esito di tale procedimento anche ai fini delle eventuali conseguenti determinazioni legali sul risarcimento delle vittime.

Al fine di completare l'opera, ANAS ha provveduto ad elaborare il progetto definitivo e ad esperire la gara per l'affidamento ad appalto integrato. In data 15 luglio 2005, è stata disposta l'aggiudicazione definitiva dell'appalto in questione all'associazione temporanea di imprese Collini Cossi Giudici Aster.

L'appalto integrato prevede la redazione del progetto esecutivo e l'esecuzione dei lavori da parte dell'impresa aggiudicataria con la conseguente totale assunzione di responsabilità della stessa anche nei riguardi di quanto già realizzato nel precedente appalto.

Il progetto esecutivo è stato approvato il 26 novembre 2008 dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS e la consegna dei lavori è avvenuta il 9 febbraio 2009 con la previsione di un tempo utile di 1.400 giorni comprensivi per l'ultimazione delle opere civili e degli impianti. Attualmente sono in corso le procedure di esproprio.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(4 maggio 2009)

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

il diritto alla mobilità e alla libera circolazione è garantito dalla Costituzione italiana;

il diritto alla mobilità è garantito in base al principio di difesa della continuità territoriale, ossia della possibilità per tutti i cittadini di spostarsi nel territorio nazionale e comunitario con pari opportunità, accedendo a un servizio che garantisca condizioni economiche e qualitative uniformi;

il regolamento (CEE) n. 2408/92 (abrogato e sostituito dal regolamento n. 1008/2008 del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, cosiddetta rifusione) ha aperto definitivamente le rotte comunitarie a tutti i vettori europei titolari di licenza rilasciata da uno degli Stati membri dell'Unione europea;

con l'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 (già art. 4 del regolamento n. 2408/92) il legislatore comunitario, in deroga ai principi comunitari di divieto di aiuti di Stato, ha previsto, in capo ai singoli Stati ed al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente svantaggiati, la possibilità di emanare interventi finanziari nei confronti delle compagnie che accettino di entrare in un mercato, ritenuto ad alta rilevanza sociale, alle condizioni individuate dagli Stati stessi;

nei casi in cui non si possano garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, lo Stato identifica i servizi aerei di linea per i quali possono essere imposti oneri di servizio pubblico. Tali servizi devono in particolare servire aeroporti situati in regioni periferiche o in via di sviluppo oppure devono essere relativi a rotte a bassa densità di traffico verso qualsiasi aeroporto regionale, se essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione;

in linea con questo principio si collocano l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, il quale stabilisce agevolazioni tariffarie al fine di conseguire l'obiettivo della continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori, e l'articolo 82 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, che estende tali agevolazioni anche alle città di Albenga, Cuneo, Taranto, Trapani, Crotone, Bolzano, Aosta, alle isole di Pantelleria e Lampedusa, nonché relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali di Reggio Calabria e Messina e Foggia ed i principali aeroporti nazionali;

considerato che:

la Basilicata, e la città di Matera in particolare, sono territori che per le caratteristiche geopolitiche e morfologiche presentano uno svantaggio naturale che, nel corso degli anni, è stato accentuato dalla mancanza di infrastrutture adeguate a rispondere alla richiesta dei cittadini-utenti;

non esiste nel territorio alcuno scalo aeroportuale diretto (lo scalo immediatamente contiguo è rappresentato dall'aeroporto di Bari Palese), né alcun collegamento ferroviario diretto con la città di Matera,

l'interrogante chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro in indirizzo, ognuno per quanto di competenza, siano a conoscenza dei disagi che gli abitanti della Basilicata sopportano per effettuare gli spostamenti all'interno del territorio nazionale e se ritengano opportuno prevedere che le agevolazioni di cui all'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144, e all'articolo 82 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, possano essere estese anche ai cittadini del territorio della Basilicata; ciò al fine di garantire loro il diritto alla mobilità e alla libera circolazione sancito dalla Carta costituzionale italiana e dalle norme comunitarie.

(4-01200)

(27 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Sulla base della normativa comunitaria in vigore in materia di trasporto aereo (Terzo pacchetto – Regolamenti comunitari nn. 2407, 2408 e 2409 del 1992, riformulati nel Testo unico del Regolamento comunitario n. 1008 del 2008) tutte le società titolari di licenza di esercizio per l'attività di trasporto aereo hanno libero accesso alle rotte intracomunitarie e determinano la scelta dei collegamenti e delle relative tariffe sulla base della propria strategia industriale.

L'unica possibile deroga a tali principi è quella, prevista per ogni singolo Stato, di imporre oneri di servizio pubblico su servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto all'interno del suo territorio, ovvero su una rotta a bassa intensità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio,

qualora detta rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.

A tal fine, la legge n. 144 del 1999 ha disposto che il Ministro dei trasporti deleghi il Presidente della Regione interessata, su richiesta del medesimo, ad indire una apposita Conferenza di servizi intesa ad individuare: le tipologie ed i livelli tariffari, i soggetti che usufruiscono di sconti particolari, il numero dei voli, gli orari dei voli, i tipi di aeromobili, la capacità di offerta.

Ne consegue che dovrà essere il Presidente della Regione Basilicata, nel caso ritenga che sussistano le condizioni economiche e sociali per giustificare l'imposizione di un regime onerato sui collegamenti da e per la propria regione, a richiedere al Ministro la delega ad indire e presiederne la Conferenza.

Perché tale procedura possa essere avviata, devono tuttavia essere preliminarmente soddisfatte le seguenti condizioni che al momento appaiono mancanti.

Dovrebbe essere legiferato un apposito stanziamento sul competente capitolo di bilancio, al fine di assicurare la continuità territoriale sulla base dei predetti criteri.

Sarebbe peraltro necessario individuare l'aeroporto oggetto dell'imposizione di oneri, circostanza questa non ricorrente, in quanto in Basilicata non è presente alcuno scalo aeroportuale come del resto indicato anche dall'interrogante.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(5 maggio 2009)

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

l'articolo 24 del decreto-legge n. 112 del 2008 (la cosiddetta «manovra di luglio»), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, dispone l'abrogazione della legge 29 aprile 1976, n. 178, della legge 4 agosto 1978, n. 464, e della legge 31 dicembre 1991, n. 433, relative alla ricostruzione delle zone colpite dall'evento sismico del 1968;

l'abrogazione di tali norme, in sostanza, blocca la concessione del finanziamento di 50 milioni di euro già assegnato dalla legge 27 dicembre 2007, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), per l'anno 2009 per il completamento degli interventi di ricostruzione nelle zone del Belice colpite dal terremoto del 1968;

a seguito di tale intervento, a decorrere dal 28 dicembre 2008, data in cui scatta l'abrogazione delle norme di cui all'articolo 24 del decreto-legge n. 112, le commissioni istituite ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 178 del 1976 non potranno più approvare progetti e concedere finanziamenti ai privati per gli interventi di ricostruzione edilizia;

considerato che il taglio delle risorse previsto nei confronti delle zone del Belice comprometterebbe irrimediabilmente il completamento degli interventi necessari alla ricostruzione del territorio colpito dall'evento sismico,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga inopportuno ed irragionevole distrarre fondi destinati allo sviluppo di regioni particolarmente svantaggiate come la Sicilia;

in particolare, se non ritenga urgente e necessario intervenire affinché vengano ripristinate le suddette risorse già destinate dalla legge finanziaria per il 2007 per consentire il completamento della ricostruzione nelle zone del Belice.

(4-00789)

(12 novembre 2008)

Risposta. – Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 20 novembre 2008.

Al fine di ripristinare le risorse per la ricostruzione nelle zone del Belice, già stanziate dalla legge finanziaria per il 2007 e bloccate a seguito dell'abrogazione delle leggi n. 178 del 1976, n. 464 del 1978 e n. 433 del 1991, disposta dall'art. 24 del decreto-legge n. 112 del 2008, si informa che l'art. 3 del decreto-legge n. 200 del 2008 «Misure urgenti in materia di semplificazione normativa», convertito, con modificazioni, dalla legge n. 9 del 2009, ha soppresso le voci 2878, 2990 e 3390, corrispondenti alle citate leggi, dall'Allegato A al citato decreto-legge n. 112 del 2008, che contiene l'elenco delle disposizioni normative abrogate dal suddetto art. 24.

Pertanto, in virtù della soppressione dall'Allegato A del riferimento alle predette leggi, recanti interventi per la ricostruzione del Belice, le stesse risultano reintrodotte nell'ordinamento vigente.

Si aggiunge per completezza, riguardo alla normativa concernente la ricostruzione del Belice, che l'art. 1, comma 1010, della legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria per il 2007) ha autorizzato, per il 2009, la spesa di 50 milioni di euro per le finalità di cui all'art. 17, comma 5, della legge n. 67 del 1988, che a sua volta aveva incrementato le autorizzazioni di spesa di cui all'art. 6, comma 3, della legge n. 64 del 1981.

Da ultimo, l'art. 2, comma 258, della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria per il 2008), ha destinato alla prosecuzione dei predetti interventi una quota fino a 50 milioni di euro nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente per il programma straordinario di edilizia residenziale pubblica, tuttora in corso di definizione.

Infine, si segnala che l'importo già previsto dalla Tab. F della legge n. 203 del 2008 per il 2009, anno terminale dell'intervento, in 38.624.000 euro, risulta rideterminato, a seguito delle riduzioni operate con il decreto-

legge n. 180 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 1 del 2009, in 38.589.896 euro.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(4 maggio 2009)

PERDUCA, PORETTI. – *Ai Ministri per le pari opportunità e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

è innegabile l'attuale impossibilità delle persone con disabilità motorie che non possono contare, in particolare, sull'uso delle mani (a causa di patologie gravemente invalidanti) ad accedere autonomamente a pratiche amministrative che necessitano della firma di proprio pugno, come le compravendite di immobili e i contratti d'affitto o di locazione;

attualmente le soluzioni alternative alla normale firma, come la firma digitale, non sono in grado di superare tale barriera burocratica che rende il cittadino e la cittadina disabili motori dipendenti e in certi casi anche succubi di altre persone che facciano loro da tutori come è previsto in questi casi dalla legge vigente;

tale difficoltà potrebbe essere bypassata con il riconoscimento legale dell'impronta digitale come firma che, non potendo essere falsificata in nessun modo, sarebbe assolutamente sicura;

anche il Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione (Cnipa) ha riconosciuto pienamente questo problema burocratico e legislativo;

la stessa risoluzione ONU sulla disabilità, approvata da 187 Paesi su 187 il 13 dicembre 2006, ha sancito la situazione *handicap* non vada più solo considerata come condizione sanitaria ma bensì come fenomeno di esclusione sociale indicando, pertanto, sistemi e metodiche per fronteggiarla;

come è evidente, tale *handicap* di tipo pubblico-amministrativo pone di fatto la persona disabile in una condizione di esclusione sociale,

si chiede di sapere quali iniziative politico-legislative intenda assumere il Governo per affrontare questa problematica, che non è certamente di secondaria importanza viste le situazioni di disagio psicologico che non di rado questi cittadini sono costretti a subire.

(4-00430)

(28 luglio 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'atto di sindacato ispettivo, concernente il riconoscimento dell'impronta digitale come firma per le persone con disabilità motoria che non possono contare, in particolare, sull'uso delle mani, si rappresenta quanto segue.

In primo luogo, nel premettere che la questione prospettata presenta profili prettamente tecnologici, si rappresenta che la disabilità motoria,

come quella relativa ai non vedenti, connessa all'uso della firma digitale è stata più volte analizzata dal Centro nazionale per l'informatica della pubblica amministrazione che, sulla base dei risultati emersi dagli approfondimenti svolti al riguardo, ha ritenuto che l'utilizzo dell'impronta digitale non rappresenta la soluzione più idonea a superare le difficoltà connesse alla disabilità motoria ed, in particolare, all'impossibilità nell'uso delle mani.

L'utilizzo diretto dell'impronta digitale senza una *smart card* che costituisce il supporto per la firma digitale, è da ritenersi privo delle caratteristiche di necessaria sicurezza, in quanto l'impronta stessa è di facile riproducibilità, anche, quindi, a fini illeciti, mentre l'utilizzo dell'impronta associato ad una *smart card* offre più adeguati livelli di tutela.

Al momento, però, i certificatori di firma digitale non offrono prodotti che siano in grado di attivare le *smart card* tramite impronta digitale o riconoscimento vocale in luogo del PIN (numero di identificazione personale).

Tuttavia, esistono in commercio prodotti in grado di memorizzare il PIN, associandolo all'impronta digitale del titolare in modo da consentire l'utilizzo dell'impronta stessa per le eventuali successive attivazioni della *smart card*.

Per quanto riguarda i non vedenti e gli ipovedenti si evidenzia che il certificatore accreditato di firma digitale «Infocert» ha, recentemente, elaborato un'adeguata soluzione per la firma digitale dotata dei necessari requisiti di accessibilità *(business key* accessibile).

Al riguardo, si segnala che il primo dispositivo di tale tipo è stato fornito dalla Camera di commercio di Mantova il 27 febbraio 2009.

Infine, si ricorda che l'autenticazione in rete, attraverso *smart card* attivate con l'impronta digitale del titolare, è già in uso per applicazioni diverse dalla firma. In particolare, il Ministero della giustizia già utilizza la *smart card* AT (Carta multi-servizi) come tessera di riconoscimento.

Il Ministro per le pari opportunità
CARFAGNA

(28 aprile 2009)

SANTINI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico, del lavoro, della salute e delle politiche sociali, per i rapporti con le Regioni e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Constatato che la Valsugana, nel percorso in Trentino-Alto Adige, è diventata una «camera a gas» a causa dell'aumento spropositato del traffico (in particolare del cosiddetto traffico pesante) proveniente dal Veneto e dall'Est Europa diretto all'autostrada del Brennero, prevalentemente verso Austria e Germania, flusso valutato in circa 35-40.000 veicoli al giorno, di cui 7.000 pesanti;

preso atto che tali veicoli individuano nella Valsugana la via più breve e rapida, grazie a recenti opere di rettifica e di ampliamento su quat-

tro corsie di gran parte del tracciato da Bassano del Grappa (Vicenza) a Trento e grazie all'assenza totale di qualsiasi pedaggio;

considerato il rilevante vantaggio economico da tutto questo derivante, unitamente al risparmio in termini di chilometraggio e carburante;

rammentato che da 35 anni esiste il tratto di autostrada della Valdastico sud-est, rimasto incompiuto, a causa, a giudizio dell'interrogante, della demagogica pressione di gruppi ambientalistici e politici, nella parte che dovrebbe portare verso nord, il Trentino e l'Europa, attraverso una galleria di circa 14 chilometri;

consultati i progetti che dimostrano come tale galleria si possa realizzare in tempi e con costi ragionevoli, senza danno alcuno per l'ambiente e che porterebbe gran parte del traffico che attualmente sta soffocando la Valsugana, a sbucare a 500 metri dal percorso dell'autostrada del Brennero, in un punto lontano da qualsiasi centro abitato e quindi senza pregiudizio alcuno per nessuno, nemmeno per l'economia agricola che vedrebbe sacrificata una porzione insignificante di territorio;

comprovato che tale immissione non comporterebbe alcun aggravio dei transiti sulla A 22 in quanto, comunque, anche oggi, per altra provenienza, gli stessi veicoli vi approdano;

rammentato che gli amministratori provinciali, a quanto risulta all'interrogante, a più riprese, hanno manifestato il loro favore verso questo progetto per poi abbandonarlo alla vigilia di scadenze elettorali e, regolarmente, riprenderlo in considerazione ad elezioni avvenute;

considerata l'esasperazione delle popolazioni della Valsugana per la pressione del traffico che sarebbe così fortemente ridimensionato dall'opera di cui sopra,

si chiede di sapere se il Governo:

non ritenga di dover intervenire in supplenza delle carenze amministrative della Provincia autonoma di Trento nella prospettiva di un interesse comune anche delle popolazioni del Veneto, favorendo l'approvazione di una legge obiettivo, ovvero emanando uno specifico decreto-legge, al fine di dare priorità ad un progetto di vitale importanza;

non ritenga indilazionabile l'esercizio di un ruolo di regia da parte dell'Esecutivo verso le due Regioni interessate per raggiungere un accordo politico ed economico per la realizzazione dell'infrastruttura.

(4-01113)

(10 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Per quanto concerne la realizzazione della tratta autostradale a nord dell'autostrada A31 Valdastico Trento – Rovigo, si rappresenta che la Convenzione unica sottoscritta tra ANAS e la Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA in data 9 luglio 2007, ai sensi del decreto-legge n. 262 del 2006 e successive modificazioni ed integrazioni, include la realizzazione dell'autostrada A31i Trento – Rovigo, per la sua intera estensione, ovvero la tratta Sud Vicenza-Rovigo (già in corso di esecuzione) e la tratta Nord che collega Trento a Piovene Rocchette.

Per effetto di tale ultimo intervento, la scadenza della concessione, precedentemente fissata al 30 giugno 2013 dall'ano convenzionale del 1999, è stata riprogrammata al 31 dicembre 2026.

La rideterminazione della durata della concessione si è rivelata necessaria per la realizzazione della Valdastico Nord, anche alla luce di quanto osservato dalla Commissione europea nella procedura di infrazione n. 2006/4378 del 12 ottobre 2006 avviata nei confronti della Repubblica italiana e non ancora conclusa. Una volta definita tale procedura di infrazione si potrà procedere alla redazione progettuale che potrà comprendere, nel dettaglio, le opere d'arte indicate nell'interrogazione.

In particolare, si rappresenta che l'art. 4 «Durata della Concessione» della Convenzione unica stabilisce espressamente che: «In funzione della realizzazione della Valdastico Nord, la scadenza della concessione è fissata al 31.12.2026. In caso di mancata approvazione del Progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico Nord entro il 30.06.2013, verranno conseguentemente definiti dalle Parti, nei 6 (sei) mesi successivi, gli effetti sul Piano economico-finanziario e sulla Concessione».

Va sottolineato, inoltre, che con delibera CIPE approvata in data 6 marzo 2009, relativa allo stanziamento per il Piano infrastrutturale, è stato inserito tra gli interventi di rilevanza strategica l'asse autostradale Brescia-Padova, comprensivo della Valdastico.

Tale decisione dimostra l'intendimento e la volontà di portare a compimento un'opera di importanza strategica per il Nord Est del Paese, qual è la Valdastico nella sua interezza, compreso il tratto a Nord.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(5 maggio 2009)

STRADIOTTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

il 4 gennaio 2008 è scomparso un aereo bimotore della compagnia Transaven, con a bordo 14 persone di cui otto cittadini italiani, mentre sorvolava l'area circostante l'atollo venezuelano di Las Roques;

le prime ricerche sono state effettuate con imbarcazioni inadatte (per dimensioni e stazza) a sopportare le onde e più volte sono state interrotte;

le insistenze dei familiari affinché si affidasse l'incarico ad una ditta specializzata italiana (l'Impresub) non sono state prese in considerazione;

l'Unità di crisi del Ministero degli affari esteri comunica, tramite la stampa, che era stato rinvenuto un oggetto che secondo il Governo venezuelano sarebbe stato il relitto dell'aereo risultato, successivamente, essere una roccia sul fondale marino. Tale ritrovamento era stato concomi-

tante alla scoperta, sempre nell'area interessata alla ricerca, di alcuni resti umani;

i parenti degli scomparsi italiani hanno più volte richiesto che si procedesse all'identificazione dei predetti resti con il *test* del DNA;

a febbraio 2009 viene chiesto ai parenti degli scomparsi di sesso maschile di compilare un «formulario» con l'indicazione dei segni particolari (come l'altezza ed altro);

in questi giorni la signora Durante è stata informata dall'Unità di crisi che i resti umani rinvenuti non possono essere ricondotti al signor Paolo Durante perché appartenenti ad una persona di circa trent'anni mentre il signor Durante ne aveva 41;

durante la riunione a Palazzo Chigi, tenutasi nel mese di gennaio 2009, è emerso che il telefonino del copilota avrebbe effettuato due telefonate circa due ore dopo la segnalazione dell'emergenza. Ciò risulta dal tabulato telefonico inviato ai parenti delle vittime dalla ditta che sta effettuando le ricerche, e che, a seguito di tale particolare, ha spostato il suo raggio d'azione;

i parenti delle vittime hanno richiesto al Governo che venissero «accreditati» due tecnici nelle persone del comandante Mario Pica, per conto dei familiari, e dell'ammiraglio Vitaloni, per conto della Farnesina, in quanto parteciparono alle prime ricerche del velivolo per conto del nostro Paese, con l'incarico di collaborare con i tecnici del Venezuela, ovviamente senza disconoscere la giurisdizione venezuelana;

sono stati presentati ben quattro esposti alla magistratura italiana, esponendo diversi dubbi sulla scomparsa dell'aereo,

l'interrogante chiede di sapere:

che cosa sia accaduto a Las Roques e soprattutto come siano andati i fatti, visto che è trascorso più di un anno ed i familiari delle vittime non hanno ancora avuto una risposta esauriente e definitiva;

quale sia la situazione attuale in merito alle ricerche sia delle persone che del velivolo scomparso;

quali azioni il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro in indirizzo abbiano assunto per accertare la veridicità di questa triste e tragica vicenda.

(4-01371)

(7 aprile 2009)

RISPOSTA. – Si forniscono i seguenti elementi di risposta.

A. Gli eventi.

1. Il 4 gennaio 2008 l'Unità di crisi del Ministero ha appreso della scomparsa di un aereo della compagnia venezuelana «Transaven» nel corso del tragitto Maiquetia (Caracas)-Gran Roque (arcipelago venezuelano di Los Roques). Il pilota del velivolo ha lanciato un SOS alla torre di controllo di Gran Roque, indicando di avere i due motori spenti e di trovarsi a 16 miglia nautiche dalla destinazione. Non sono seguite ulteriori

comunicazioni. A bordo dell'aereo erano presenti 14 persone, fra cui 8 cittadini italiani ed un cittadino svizzero.

2. Le autorità venezuelane hanno avviato ripetute ricerche per tentare di recuperare il velivolo ed eventuali superstiti con tutti i mezzi a disposizione. Le ricerche si rivelano particolarmente difficili perché: a) non sono disponibili tracciati *radar* (l'aereo è scomparso al di fuori del raggio di portata del *radar* di Caracas e l'aeroporto di Los Roques non possiede un *radar)* ed è pertanto impossibile delimitare con certezza l'area delle ricerche, che è stata ricostruita sulla base della simulazione della traiettoria dell'aereo in situazione di emergenza; b) la morfologia del fondale in quella zona è estremamente irregolare e le profondità variano dai 100 ai 1.500 metri.

3. Il 12 gennaio 2008 sono stati rinvenuti il corpo del copilota dell'aereo, identificato in base alle impronte dentali, un giubbotto salvagente ed una torcia elettrica facenti parte delle dotazioni di sicurezza del velivolo. Dall'autopsia risulta che il copilota è deceduto prima di entrare in acqua il giorno della scomparsa dell'aereo, a seguito di un violento impatto.

4. Gli elementi raccolti, fra cui in particolare i risultati dell'autopsia sul corpo del copilota, inducono a ritenere che la scomparsa del velivolo sia riconducibile ad un incidente aereo. Sono state però mantenute aperte anche altre ipotesi. A sostegno di alcune di esse – in particolare, le ipotesi di un dirottamento o di un sequestro – i familiari hanno addotto le seguenti circostanze: a) il cellulare di uno dei passeggeri, chiamato dalle Maldive da un amico, avrebbe squillato regolarmente, risultando libero 24 ore dopo la scomparsa dell'aereo; b) dalla registrazione delle conversazioni fra pilota e torre di controllo di Caracas emerge che il predetto ha comunicato alla torre di controllo la presenza di 18 persone a bordo (e non 14). Per le autorità venezuelane, la discordanza è riconducibile ad un errore del pilota. Esistono infatti due trascrizioni delle conversazioni del pilota, la prima con la torre di Caracas e la seconda con quella di Los Roques, ed in quest'ultima egli avrebbe dichiarato di avere 14 persone a bordo.

5. Vista la delicatezza della questione, il Ministero ha immediatamente segnalato quanto precede alla Procura della Repubblica di Roma, che ha aperto un fascicolo sul caso a seguito degli esposti presentati da alcuni familiari dei passeggeri. Il Ministero ha inoltre inviato tutta la documentazione ufficiale pervenuta dalle autorità venezuelane. La Procura della Repubblica di Roma ha richiesto alle autorità venezuelane tutti gli atti relativi alla vicenda con rogatoria internazionale, trasmessa dall'Ambasciata italiana a Caracas nel novembre 2008. La Procura di Roma ha inoltre chiesto, tramite l'Interpol le eventuali risultanze dei *test* effettuati sui resti umani ritrovati in un'isola dell'arcipelago per accertare se corrispondono ad uno dei passeggeri del volo Transaven. Le autorità venezuelane non hanno ancora dato riscontro ad entrambe le richieste.

6. Nel febbraio 2008 il Ministero ha inviato in Venezuela una missione tecnica alla quale hanno preso parte esperti della Marina militare,

dell'Aeronautica militare e della Protezione civile, al fine di verificare *in loco* l'adeguatezza delle attività, dei mezzi e delle procedure impiegati per le ricerche dalle autorità venezuelane, acquisendo elementi per fornire risposta alle richieste di precisazioni sollevate dai familiari. In contemporanea si è svolta a Caracas una missione di esperti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), che è stata accreditata in Venezuela quale ente «osservatore» dell'inchiesta aperta dalle autorità venezuelane.

7. I familiari dei passeggeri, i loro consulenti ed i loro legali rappresentanti (con i quali l'Unità di crisi continua a mantenersi in regolare contatto) sono stati ricevuti al Ministero a più riprese a livello politico e di funzionari. In tali occasioni, grazie al contributo degli esperti che hanno partecipato alle missioni in Venezuela, è stato fornito loro ogni possibile chiarimento, alla luce degli elementi tecnicamente rilevabili.

8. Nel corso di un incontro fra il ministro Frattini ed il suo omologo venezuelano Maduro (il 17 maggio 2008 a Lima, a margine del vertice UE/America Latina), quest'ultimo ha confermato la piena disponibilità del Governo venezuelano a fare chiarezza sull'accaduto. Egli ha inoltre confermato l'invito già rivolto dal presidente Chavez ai familiari di recarsi in Venezuela per verificare e seguire da vicino le operazioni poste in essere dalle locali autorità. Da parte italiana, il ministro Frattini ha proposto l'invio in Venezuela di tecnici italiani con l'obiettivo di assistere e coadiuvare le operazioni di identificazione e recupero del velivolo.

B. Le ricerche di profondità.

1. Nel corso della prima fase delle ricerche di profondità (condotte, su incarico delle autorità venezuelane, dalla ditta Incostas attraverso una nave oceanografica dotata di *sonar)*, il 22 aprile 2008 è stato rinvenuto, a circa 400 metri di distanza dalla barriera sud dell'arcipelago di Los Roques, a 304 metri di profondità, un oggetto dalle caratteristiche riconducibili all'aereo scomparso. La posizione dell'oggetto era compatibile con la rotta che il velivolo avrebbe potuto disegnare in fase di ammaraggio.

2. Le autorità venezuelane, che non dispongono della tecnologia necessaria per effettuare a quella profondità le riprese sottomarine indispensabili per confermare che l'oggetto corrispondesse effettivamente all'aereo, hanno chiesto alla ditta italiana Impresub e a quella venezuelana Corporacion ATM di far pervenire un preventivo per le attività di identificazione e recupero del relitto. Le autorità venezuelane hanno appaltato le operazioni a quest'ultima ditta, che ha iniziato i lavori alla fine di giugno 2008.

3. Alle operazioni di identificazione hanno partecipato, come osservatori, anche due esperti italiani, uno nominato dai familiari e uno messo a disposizione dalla Protezione civile. In seguito l'oggetto si è rivelato non essere un velivolo. La notizia, immediatamente comunicata ai familiari, è stata resa nota anche dagli organi di stampa.

4. A metà dicembre 2008 si è svolta una riunione a Caracas (cui hanno partecipato l'Ambasciatore italiano ed i rappresentanti delle famiglie venezuelane), presso la Fiscalia general, per fare il punto sullo stato delle ricerche dell'aereo YV 2081. La Fiscalia general ha ribadito il par-

ticolare sforzo complessivo messo in atto dalle autorità venezuelane per ricorso a mezzi tecnologici ed entità delle risorse finanziarie messe a disposizione, programmazione e durata dell'impegno. L'ipotesi del dirottamento, non esclusa in linea di principio per motivi processuali, non è sembrata seriamente presa in considerazione dalla Fiscalia. Il signor Marino, responsabile della ditta ATM, ha ripercorso le tappe di circa 6 mesi di ricerche. Le ricerche dell'ATM hanno avuto inizio il 1° luglio 2008 e già il 10 successivo (si trovavano allora in Venezuela l'ammiraglio Vitaloni ed il comandante Pica) la ditta accertò, come sopra riportato, che l'oggetto individuato dalla Incostas (la società che ha svolto la prima fase delle ricerche) non era l'aereo Transaven, bensì una formazione rocciosa. Dotandosi di apparecchiature più sofisticate (ROV, *sonar)* l'ATM iniziò una ricerca nella parte ovest di un quadrato di 5x5 miglia nautiche che terminò con un nulla di fatto a fine luglio. Il signor Marino ha sottolineato la difficoltà di stabilire il punto di impatto in assenza di rilevazioni *radar*. In sostanza, sulla meccanica dell'incidente il fattore umano, ossia la reazione del pilota, avrebbe svolto un ruolo determinante non facilmente accertabile.

Ulteriori ricerche, che sono state estese alla zona est del predetto quadrato, dovevano in un primo momento iniziare il 10 agosto, ma sono state procrastinate fino al 10 novembre a causa delle pessime condizioni meteorologiche (uragani). Una volta iniziate, le operazioni hanno compreso anche la parte interna dell'arcipelago de Los Roques e si sono sostanziate in: a) ricerca in superficie a nord della barriera corallina meridionale; b) simulazione con il lancio di un manichino nella parte sia interna che esterna della barriera corallina meridionale; c) perlustrazione a piedi di parti terrestri della barriera per 16,4 chilometri; d) ispezioni subacquee.

Sia l'ATM che la Fiscalia General sono pervenuti alla conclusione che non vi sono resti dell'YV 2081 all'interno dell'arcipelago. È stata realizzata un'ulteriore ricerca in tre corridoi della zona esterna dell'arcipelago ad est, che ha subito molti ritardi a causa di guasti agli apparati *(sonar* e ROV) danneggiati dal maltempo. L'ATM è riuscita a localizzare un nuovo oggetto, che si trovava a circa 400 metri dalla barriera sud, a 184 metri di profondità, che però si è poi rilevato non essere l'aereo.

5. A metà aprile 2009 si è svolta una nuova riunione presso la Fiscalia general per un riepilogo complessivo delle ricerche dal 4 gennaio 2008 ad oggi del velivolo Transaven YV 2081, che si sono concluse senza esito. Le autorità venezuelane non hanno ancora formalmente consegnato all'Ambasciata a Caracas il rapporto finale dell'ATM. Il Fiscal Morales ha infine indicato l'intenzione di coinvolgere il Ministero degli esteri venezuelano affinché ufficializzi una richiesta a tutti i Paesi coinvolti (Italia, Svizzera e Germania per il cittadino elvetico con doppia cittadinanza svizzero-tedesca, Panama e Repubblica Ceca per l'aereo) per l'eventuale costituzione di una commissione ai sensi dell'annesso 13 della Convenzione ICAO (relativo agli incidenti aerei).

C. Gli ultimi sviluppi.

1. Sono stati organizzati quattro incontri presso la Presidenza del Consiglio dei ministri (rispettivamente il 31 luglio e il 2 ottobre 2008, ed il 12 gennaio e il 30 marzo 2009) tra i familiari (ed i loro rappresentanti legali) dei cittadini italiani che viaggiavano sul velivolo Transaven scomparso, assieme ai rappresentanti delle istituzioni e dei dicasteri interessati (tra gli altri Ministero della giustizia, Protezione civile, AISE, Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, Ministero della difesa, Ministero dell'economia e delle finanze). Gli incontri hanno consentito un aggiornamento sulle risultanze delle indagini e ricerche in Venezuela ed un chiarimento ulteriore circa i confini dell'azione governativa rispetto all'attuale indagine giudiziaria della Procura di Roma. Agli avvocati dei familiari, che richiedono in sostanza un'azione del Governo affinché vengano esperite ulteriori ricerche in Venezuela, è stato fatto presente che, essendo in corso un'inchiesta, compete al Procuratore incaricato dover porre in essere tutte le richieste e le rogatorie necessarie ad acquisire agli atti quanti più dati possibile. Nel complesso l'iniziativa ha permesso di ribadire agli interessati la piena disponibilità del Governo e delle istituzioni a favorire la ricerca della verità, puntualizzando tuttavia che in questa fase spetti agli avvocati promuovere le indagini con apposite petizioni alla Procura di Roma.

2. È stato infine possibile ottenere dalle autorità venezuelane il nulla osta all'invio di una missione di due esperti italiani (uno designato dalle famiglie ed uno messo a disposizione della Protezione civile) a Caracas. Scopo della missione è fare il punto della situazione ed effettuare anche approfondimenti tecnici per quanto riguarda le questioni (anche di carattere giuridico) relative all'annesso 13 della Convenzione ICAO. L'Ambasciata d'Italia a Caracas ha precisato che la missione si svolgerà in base al principio di cortesia internazionale e pertanto i due esperti non avranno alcuna capacità ispettiva e/o investigativa, ma potranno effettuare le loro richieste (quesiti e documentazione) alle autorità venezuelane che le valuteranno caso per caso.

Il Ministero e l'Ambasciata italiana a Caracas non mancheranno di continuare a fornire ai familiari delle vittime e ai loro legali ogni opportuna assistenza.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
MANTICA

(29 aprile 2009)

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

il raddoppio dell'intera tratta ferroviaria Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono, il cui costo previsto è 960 milioni di euro già interamente stanziati, dovrebbe essere attivo tra il 2010 e il 2013;

rispondendo ad un'interrogazione parlamentare dei senatori Francesco Ferrante e Bartolo Fazio, in data 28 novembre 2006, il Ministro delle infrastrutture *pro tempore* precisava che «Per la tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo, dove da tempo sono stati ultimati tutti gli approfondimenti progettuali, in data 11 ottobre 2005 sono state consegnate le prestazioni al *general contractor* ed è prossima l'apertura dei cantieri»;

il Ministro proseguiva affermando che: «Per quanto riguarda la tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, l'avvio dell'attività negoziale è stato programmato entro gennaio 2007 in quanto l'adeguamento del progetto (...) e la predisposizione degli atti di gara hanno richiesto tempi più lunghi di quelli registrati nell'altra tratta»;

considerato che:

ad oggi Rete ferroviaria italiana non ha ancora avviato le procedure di appalto della tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono;

detta infrastruttura, immediatamente cantierabile, rappresenta un segmento del Corridoio ferroviario transeuropeo n. 1 Berlino-Palermo e coincide con la dorsale tirrenica Palermo-Messina e con il programmato doppio binario Palermo-Castelbuono-Catania-Messina;

detta infrastruttura è di fondamentale rilevanza strategica, infrastrutturale ed economica per tutta la Regione Sicilia;

preso atto che:

il Presidente del comitato cittadino «Cefalù, quale ferrovia», Enzo Cesare, ha dichiarato: «temiamo che la gara d'appalto non venga bandita perché le risorse sono state dirottate verso altre infrastrutture» (si veda la «Gazzetta del Sud» del 21 febbraio 2009);

l'economista Robert Leonardi al suo arrivo in Sicilia in qualità di direttore della programmazione aveva sottolineato una priorità di utilizzo dei fondi comunitari in infrastrutture cantierabili;

dalla Direzione infrastruttura Sicilia della Rete ferroviaria italiana dichiarano che «il progetto definitivo del raddoppio della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono ha ricevuto tutte le necessarie approvazioni e sono in attesa del finanziamento per procedere alla realizzazione dell'opera » (si veda l'articolo citato);

il primo lotto di lavori (raddoppio Fiumetorto-Ogliastrillo) per 420 milioni di euro dovrebbe essere partito nel settembre 2008;

il secondo lotto (Ogliastrillo-Castelbuono) per 540 milioni di euro è rimasto, invece, «al palo»,

l'interrogante chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti quanto sopra riportato;

se ritengano di dover intervenire, ciascuno per quanto di competenza, nei modi e con i mezzi che riterranno più opportuni, al fine di:

rimuovere gli eventuali ostacoli che impediscono di procedere all'appalto e, di conseguenza, di dar corso ai lavori necessari per realizzare l'intera tratta ferroviaria Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono e, del pari, accelerare il completamento delle altre opere infrastrutturali ferroviarie già programmate;

accertare l'entità dei fondi stanziati e la destinazione degli stessi;

verificare se sussista la necessità di provvedere ad ulteriori nuovi finanziamenti necessari per il completamento delle opere medesime.

(4-01183)

(25 febbraio 2009)

RISPOSTA. – Tra i vari progetti di RFI in Sicilia, oggi a diversi stadi di avanzamento, destinati ad aumentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete, è da segnalare il raddoppio della Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono sulla linea Palermo-Messina.

Tale raddoppio, di circa 32 chilometri, è previsto parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari e parte in variante in galleria da Lascari a Castelbuono (Lascari-Cefalù Ogliastrillo di circa 5,7 chilometri e Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono di circa 12 chilometri). A Cefalù è prevista la realizzazione della nuova stazione in galleria.

Relativamente allo stato di attuazione delle opere, Ferrovie dello Stato riferisce che nel 2005 sono state consegnate le prestazioni al *general contractor* per la realizzazione degli interventi nella tratta Fiumetorto-Cefaiù Ogliastrillo, la cui attivazione è programmata per il 2011, dopo lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte del CG; l'apertura dei cantieri è avvenuta il 13 maggio 2008.

Il Contratto di programma 2007-2011 (aggiornamento 2008), siglato da Ministero e RFI, prevede il progetto di «Raddoppio Palermo-Messina» in tabella A04 «Opere in corso» con un costo complessivo di 1.672 milioni di euro circa, di cui: a) 728 milioni di euro per il raddoppio della tratta Patti-Messina, compreso il Sistema di comando e controllo della circolazione; b) 414 milioni di euro per la realizzazione della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo; c) 530 milioni di euro per la realizzazione della tratta Ogliastrillo-Castelbuono, compresa la realizzazione della nuova fermata in galleria di Cefalù, raddoppio che, per carenze di finanziamenti in termini di cassa, nel citato Contratto è previsto da realizzare oltre l'arco di Piano. Per dare impulso a tale tratto di raddoppio, nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del Contratto di programma 2007-2011, si sta verificando la possibilità di poter reperire i finanziamenti di cassa necessari per anticipare la realizzazione dell'opera; su tale base si può ipotizzare l'affidamento dell'appalto principale nel primo semestre del 2010.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(4 maggio 2009)

€ 2,00