SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 74

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 23 al 29 marzo 2010)

INDICE

BIANCONI: sulla realizzazione di un'opera viaria a Cesenatico (Forlì) (4-02460) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2115

BUTTI: sulla caserma dei Carabinieri a Mariano Comense (Como) (4-01119) (risp. LA RUSSA, *ministro della difesa*) 2116

COSTA: sull'accisa sul gasolio usato per il riscaldamento delle serre (4-02562) (risp. ZAIA, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*) 2117

DELOGU, SALTAMARTINI: sul nubifragio in Sardegna dell'ottobre 2008 (4-00706) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*) 2119

FLERES: sulla crisi agricola in Sicilia (4-02613) (risp. ZAIA, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*) 2122

LANNUTTI: sulla gestione dei grandi eventi da parte del Dipartimento della protezione civile (4-02807) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*) 2123

MORRA: sulla soppressione della fermata dei treni Eurostar nella stazione di San Severo (Foggia) (4-02556) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2125

PEDICA ed altri: sul diniego ad un senatore di accedere alla sala stampa di Palazzo Chigi in occasione di una seduta del Consiglio dei ministri (4-02130) (risp. VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*) 2128

RIZZI: sul potenziamento del porto di Arbatax (4-02564) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2130

RIZZI, GARAVAGLIA Massimo: sulle dichiarazioni rese dall'attuale Sindaco di Portovaltravaglia (Varese) nel corso della campagna elettorale (4-02554) (risp. DAVICO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 2133

SBARBATI: sulla soppressione di alcune fermate ferroviarie nelle Marche (4-02702) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2135

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

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

il sovrappasso denominato «di Ponente» a Cesenatico (Forlì-Cesena) è opera di primaria importanza per la viabilità della città, in quanto consente l'eliminazione di un passaggio a livello ferroviario posto in prossimità della strada statale 16;

si tratta di un'opera attesa da oltre 20 anni il cui costo supera i 10 milioni di euro;

la realizzazione del suddetto sovrappasso è stata possibile grazie all'impegno di Anas di inserire tale progetto nell'elenco denominato «buchi neri», garantendo in questo modo la priorità al finanziamento del progetto;

da quanto riportato dalla stampa si è appreso che, pur essendo trascorsi solo alcuni giorni dall'apertura avvenuta il 14 dicembre 2009, il manto stradale ha già cominciato a sgretolarsi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno verificare quali siano stati i criteri di scelta dei materiali e delle tecniche di costruzione;

a chi competano i maggiori costi derivanti dagli interventi di adeguamento e ripristino del manto stradale.

(4-02460)

(22 dicembre 2009)

Risposta. – Il sovrappasso «di Ponente» a Cesenatico è stato oggetto di una convenzione tra Anas e l'amministrazione comunale di Cesenatico, che ha provveduto alla progettazione, appalto, esecuzione e collaudo dell'opera.

Anas si è parzialmente accollata l'onere finanziario mediante erogazione di acconti, l'ultimo dei quali, a lavori ultimati, non è stato ancora versato in quanto subordinato al ripristino degli ammaloramenti del piano viabile verificatisi subito dopo l'apertura al traffico.

Pertanto, il Comune di Cesenatico, in qualità di stazione appaltante, risponde di qualsiasi anomalia verificatasi sul manufatto per eventuali difetti di progettazione e/o costruzione, mentre nessun onere è imputabile ad Anas che ha rivestito il solo ruolo di cofinanziatore.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Matteoli

(17 marzo 2010)

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

negli ultimi anni in tutta Italia si è registrato un preoccupante aumento di fenomeni criminosi; l'esigenza di maggior sicurezza è sempre più avvertita dai cittadini, soprattutto nelle zone del Marianese e del Canturino, in provincia di Como, in particolare nel comune di Mariano Comense, privo di un commissariato di Polizia;

da più di due lustri ormai, autorità locali e non si stanno battendo per dare al comune di Mariano Comense un commissariato di polizia di cui è evidente la necessità, visti i recentissimi e sempre più frequenti episodi criminali di violenza;

il 16 settembre 1996, nella XIII Legislatura, l'interrogante ha presentato alla Camera dei deputati l'interrogazione parlamentare 5-00568 rivolta al Ministro dell'interno, per avere notizie sull'istituzione del commissariato di Polizia presso il suddetto comune;

nella Legislatura in corso sono stati ben due gli atti di sindacato ispettivo presentati, presso il Senato della Repubblica, dall'interrogante rispettivamente il 26 giugno (4-00227) e il 4 novembre 2008 (4-00751);

lo scorso 3 febbraio 2009 il Consiglio comunale di Mariano Comense ha approvato a grandissima maggioranza una mozione *bipartisan*, in cui si evidenzia, ancora una volta, la necessità di istituire al più presto il commissariato di Polizia in un territorio che costituisce il fulcro dell'area sud della provincia di Como, che ha raggiunto un'elevata densità abitativa ed è ubicato lungo l'asse ferroviario Milano-Asso;

gli enti locali interessati hanno già reperito una struttura, di proprietà della Regione Lombardia, che potrebbe ospitare il presidio, ma occorre individuare il personale da impiegare nel commissariato;

la stazione dei carabinieri di Mariano Comense ha competenza territoriale anche sui Comuni di Arosio, Brenna, Cabiate e Carugo ed ha una forza organica di quattro ispettori, due sovrintendenti e 13 appuntati;

tale stazione è un presidio di cosiddetta terza fascia, cioè aperto 24 ore su 24 ed è stata potenziata nel 2003 con un aumento organico di due unità del ruolo di appuntato;

nella recente revisione strategica, operata nell'ambito dell'attività di razionalizzazione delle risorse, la stazione di Mariano non è stata oggetto di alcuna proposta da parte del Comando Regione Carabinieri Lombardia, né di incremento organico né di potenziamento;

con decisione del Comando provinciale dei carabinieri sono state inviate tre unità nel ruolo di appuntati presso la stazione di Mariano;

come si apprende dai quotidiani locali, continuano gli episodi di violenza: la rapina ad una farmacia di Carimate sabato 7 febbraio 2008 è solo l'ennesima di una lunga serie di azioni criminose ormai all'ordine del giorno;

sarebbe davvero necessario dare una risposta concreta in materia di sicurezza in una zona ritenuta molto interessante anche dalla criminalità organizzata, poiché sostanzialmente ricca,

si chiede di sapere quali misure di propria competenza intenda adottare il Ministro in indirizzo per rafforzare l'organico della caserma dei carabinieri di Mariano Comense.

(4-01119)

(11 febbraio 2009)

Risposta. – Le problematiche evidenziate nell'interrogazione sono state, in parte, esaminate nell'ambito di precedenti atti di sindacato ispettivo di analogo contenuto.

Prima di entrare, quindi, nel merito dello specifico quesito posto, si ricorda solo che, riguardo alla proposta per l'istituzione di un Commissariato della Polizia di Stato nel comune di Mariano Comense, dove opera, peraltro, la locale stazione dell'Arma dei Carabinieri, il competente dicastero dell'interno si è espresso, in proposito, in sede di risposta all'interrogazione 4-00227 richiamata dall'interrogante.

Quanto, invece, ad eventuali misure da porre in essere per «rafforzare l'organico della caserma dei carabinieri di Mariano Comense», si osserva che sono stati già adottati diversi provvedimenti volti a potenziare il dispositivo dell'Arma nell'area della bassa comasca.

Nello specifico, la stazione di Mariano Comense è stata potenziata con 5 unità in aggiunta alle 19 attuali, mentre le stazioni di Fino Mornasco e Cermenate sono state entrambe incrementate di 2 unità, per una forza complessiva di 12 militari ognuna.

È stata, inoltre, istituita la stazione di Turate (inaugurata il 23 novembre 2009 e competente per l'omonimo comune, nonché per quelli di Rovvellasca e di Rovello Porro) che dispone di un organico di 15 unità.

Con particolare riferimento all'andamento della delittuosità nel comune di Mariano Comense, i dati statistici relativi all'anno 2008 hanno evidenziato una forte flessione del numero complessivo dei delitti consumati rispetto al 2007, così come i dati riferiti all'anno 2009 hanno rilevato un ulteriore calo dei reati rispetto al 2008.

Nel medesimo periodo (anni 2008-2009) l'attività di contrasto svolta dall'Arma dei Carabinieri ha fatto registrare un netto incremento degli arresti e del numero delle persone denunciate all'autorità giudiziaria.

Il Ministro della difesa
La Russa

(24 marzo 2010)

COSTA. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il settore florovivaistico rappresenta una delle realtà importanti dell'attività agricola del territorio salentino;

l'intera provincia di Lecce risulta essere tra le aree che si caratterizzano per una produzione di livello internazionale;

la produzione dei fiori in alcuni casi necessita dell'utilizzo del riscaldamento e conseguentemente appare evidente come il costo del gasolio incida in modo rilevante sulla competitività delle aziende;

la decisione n. 5497 della Commissione europea del 13 luglio 2009 ha escluso agevolazioni per il gasolio utilizzato sotto terra;

il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali con nota inviata all'Agenzia delle dogane ed al Dipartimento delle politiche comunitarie ha comunicato che la decisione n. 5497 non si applica anche alle accise sul gasolio utilizzato sotto terra;

attualmente gli agricoltori, a causa di questi problemi interpretativi sulla normativa comunitaria e nazionale in materia, non usufruiscono di alcuna agevolazione fiscale per l'impiego di gasolio sotto serra;

sembrerebbe che sia in atto, nei confronti delle aziende che hanno pagato il gasolio in misura ridotta sulla base della succitata nota ministeriale, una richiesta di integrazione di pagamento con azione di restituzione,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza procedendo alla definizione di un quadro normativo chiaro che consenta agli uffici preposti di operare in modo lineare, senza difficoltà derivanti dall'osservanza della normativa comunitaria o nazionale e che soprattutto consenta alle aziende del settore florovivaistico, così come alle altre aziende agricole, di usufruire dell'esenzione dall'accisa sul gasolio sotto terra.

(4-02562)

(20 gennaio 2010)

Risposta. – Si precisa preliminarmente che, con la decisione C(2009) 5497 del 13 luglio 2009, la Commissione europea ha dichiarato incompatibile con il mercato comune il regime di aiuti sotto forma di esenzione dalle accise sul gasolio usato per il riscaldamento delle serre e ha ordinato il recupero presso i beneficiari degli aiuti concessi nel periodo dal 3 ottobre 2000 al 30 giugno 2001, nonché per gli anni 2002-2004.

Ciò premesso, si comunica che l'amministrazione ha avviato le procedure necessarie per conformarsi alla decisione citata, provvedendo a raccogliere presso ciascuna Regione e Provincia autonoma e ad elaborare i dati relativi alle quantità di gasolio agevolato assegnate e consumate, al fine di quantificare l'ammontare dell'aiuto percepito dai beneficiari nel periodo considerato dalla decisione.

Una volta conclusa tale fase preliminare, il Ministero concorderà con la Commissione europea la soluzione più idonea, che sarà preventivamente condivisa da tutte le amministrazioni competenti nella materia e dalle parti sociali.

Nelle more della procedura indicata, le autorità italiane hanno proposto ricorso avverso la decisione citata davanti al Tribunale di primo grado dell'Unione europea per il tramite dell'Avvocatura generale dello Stato.

Infine, si segnala che è in corso di esame, da parte del Parlamento, il disegno di legge che disciplina la riduzione dell'accisa sul gasolio destinato al riscaldamento delle serre fino al livello minimo di imposizione definito dalla direttiva 2003/96/CE, pari a 21 euro per 1.000 litri, qualora l'impresa agricola, all'atto dell'assegnazione del gasolio, si impegni a rispettare, nell'arco di 10 anni, una progressiva riduzione del consumo di gasolio per finalità ambientali.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali
Zaia

(29 marzo 2010)

DELOGU, SALTAMARTINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

nella giornata del 22 ottobre 2008 si è scatenato un nubifragio che ha colpito il sud della Sardegna, causando un numero per ora non precisato di vittime e danni ingentissimi valutati in decine di milioni di euro;

il Sindaco di Cagliari ha già avviato la procedura per ottenere la dichiarazione dello stato di calamità;

è indispensabile intervenire con tutti i mezzi disponibili per evitare che il bilancio si faccia ancora più drammatico,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Governo intenda assumere, con la massima urgenza, per ridurre al minimo le conseguenze dannose causate dal nubifragio che sembra ancora minacciare le popolazioni ed i territori della Sardegna meridionale.

(4-00706)

(23 ottobre 2008)

Risposta. – Il 22 ottobre 2008 la Sardegna, in particolare la provincia di Cagliari, è stata colpita da eccezionali avversità atmosferiche che hanno causato la perdita di vite umane, numerosi feriti, ingenti danni al tessuto sociale, economico e produttivo, nonché una situazione di grave pericolo per la pubblica e privata incolumità.

Pertanto, con decreto 31 ottobre 2008, il Consiglio dei ministri ha dichiarato lo stato di emergenza ai sensi dell'art. 5 della legge n. 225 del 1992.

Lo stesso giorno è stata emanata l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3711 recante «Interventi urgenti di protezione civile diretti a fronteggiare i danni conseguenti alle eccezionali avversità atmosferiche verificatesi il giorno 22 ottobre nel territorio della provincia di Cagliari».

Con tale provvedimento normativo, il Presidente della Regione autonoma della Sardegna è stato nominato Commissario delegato per il superamento dell'emergenza, con il compito di individuare i comuni danneggiati, di provvedere alla ricognizione, alla quantificazione dei danni e al

ripristino, in condizioni di sicurezza, delle infrastrutture e dei beni pubblici e privati.

Lo stesso Presidente della Regione è stato, altresì, incaricato di disporre la pulizia e la manutenzione straordinaria della viabilità e degli alvei dei corsi d'acqua, di stabilizzare i versanti, di realizzare adeguati interventi di prevenzione dei rischi idrogeologici e idraulici, nonché di erogare i contributi alla popolazione colpita anche per la ripresa delle attività produttive.

Con l'art. 7 dell'ordinanza n. 3711, al fine di assicurare l'urgente ed indifferibile completamento e sviluppo delle reti per il monitoraggio meteo-pluvio-idrometrico, in particolare della rete *radar* nazionale e della rete dei Centri funzionali il Dipartimento della protezione civile e la Regione autonoma della Sardegna sono stati autorizzati ad avvalersi, come previsto dall'art. 2 della stessa ordinanza, di apposite procedure per accelerare i tempi di esecuzione.

Sempre per completare l'attività di previsione e prevenzione dei rischi naturali in Sardegna è stato disposto lo sviluppo e il rafforzamento del Centro funzionale regionale, per i diversi settori di rischio, e della Sala operativa integrata regionale di protezione civile.

Successivamente, la Giunta regionale ha deliberato (deliberazione n. 57/2 del 23 ottobre 2008) l'assegnazione di 6.400.000 euro per il ripristino delle infrastrutture pubbliche danneggiate per la messa in sicurezza nelle aree maggiormente colpite dall'alluvione.

Con la medesima delibera è stato approvato il disegno di legge regionale, recante «Interventi urgenti conseguenti agli eventi alluvionali e di dissesto idrogeologico nel mese di ottobre 2008 nell'area sud del Cagliaritano», con il quale sono stati stanziati 20 milioni di euro.

Il Consiglio regionale, sulla base del suddetto disegno di legge, ha approvato la legge regionale n. 15 del 29 ottobre 2008.

Quindi, a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza e dell'emanazione dell'ordinanza n. 3711, sono stati stanziati 7.000.000 euro a carico del fondo della Protezione civile.

Inoltre la Giunta regionale, con provvedimento n. 61/1 del 6 novembre 2008, ha individuato nove comuni colpiti dall'alluvione: Assemini, Cagliari, Capoterra, Elmas, Monserrato, Quartu Sant'Elena, Quartucciu, Selargius e Sestu.

Con lo stesso provvedimento ha anche disposto che sia determinato, nella misura massima consentita, il contributo di solidarietà previsto dall'art. 2 della citata legge regionale n. 15/2008 in favore dei familiari delle vittime dell'alluvione; che sia approvata la prima ripartizione dello stanziamento di 20 milioni della suddetta legge regionale; che venga attribuito alle opere di sistemazione e di riassetto idrogeologico lo stanziamento, in fase di assegnazione alla regione per il 2008, a valere sulla legge n. 183 del 1989 e che siano approvate le direttive, per i contributi ai privati, riguardanti i beni mobili ed immobili.

Successivamente la Regione Sardegna, con deliberazione della Giunta n. 67/2 del 28 novembre 2008, ha approvato le prime direttive relative ai

contributi ai privati per i danni subiti dalle unità abitative e per il danneggiamento o la perdita dei beni mobili indispensabili mentre, con la deliberazione n. 69/27 del 10 dicembre 2008, è stata disciplinata la concessione del contributo per favorire la ripresa delle attività produttive.

Si evidenzia, altresì, che in esecuzione dell'ordinanza di protezione civile n. 3711 e della legge regionale n. 15/2008 già menzionate, il Commissario delegato ha emanato 17 ordinanze commissariali.

Relativamente alla dichiarazione dello stato di emergenza, questa è stata prorogata fino al 31 ottobre 2010 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 novembre 2009.

Per quanto riguarda la difesa del suolo della Sardegna, le risorse disponibili nell'anno 2008 sono state destinate a «opere urgenti di sistemazione del reticolo idrografico» nei comuni della provincia di Cagliari colpiti dai predetti eventi alluvionali.

In particolare sono state programmate e trasferite alla Regione, come richiesto dallo stesso Presidente e dall'Assessore dei lavori pubblici, risorse pari a 6.348.000 euro ed ulteriori risorse pari a 4.969.510 euro.

Per quanto riguarda gli interventi, previsti nella Provincia di Cagliari, relativi alla rete viaria e inseriti nel Piano di investimenti Anas 2007-2011, questi si riferiscono: alla strada statale 131 «Carlo Felice» Cagliari-Sassari, per la quale il Cipe ha approvato in progetto definitivo per un importo complessivo di 133,340 milioni di euro, assegnando un contributo di 124,044 milioni di euro a valere sulla legge n. 166 del 2002 (legge obiettivo); alla strada statale 130 Iglesiente con l'eliminazione dei crocevia tra Cagliari e Decimomannu, per un costo di 63,39 milioni di euro e alle strade statali 130 e 126 Cagliari-Iglesias-Carbonia-circonvallazione di Iglesias, per la realizzazione di opere di messa in sicurezza, ad un costo di 27,710 milioni di euro, finanziati con fondi regionali, di cui 14,110 milioni di euro per opere da realizzarsi a cura di enti locali e 13,60 milioni di euro per opere da realizzarsi a cura dell'Anas. Per quest'ultima opera, l'intervento è stato ricompreso anche nel Contratto di programma 2008.

In relazione, poi, alle opere ferroviarie è stato previsto il raddoppio Decimomannu-San Gavino della linea Cagliari-Golfo Aranci con il raddoppio della tratta, la sostituzione dei passaggi a livello con nuove tecnologie ed opere infrastrutturali e la realizzazione della nuova stazione di San Gavino. L'intervento è stato inserito tra «le opere in corso» nel Contratto di programma 2007-2011 per un costo di 215 milioni di euro. Nel predetto Contratto è inserito, anche, il progetto di ammodernamento e velocizzazione della rete il cui costo è di 95 milioni di euro.

Inoltre è stata prevista una fermata per il collegamento ferroviario tra il capoluogo regionale e l'aeroporto Cagliari Elmas sulla linea Cagliari-Decimomannu e il collegamento pedonale meccanizzato e protetto con l'aerostazione, per un costo di 8,1 milioni di euro, finanziato a valere su risorse del Programma operativo nazionale trasporti (PON) 2000-

2006 (progetti di riutilizzo), e per 7,6 e 0,5 milioni di euro con fondi a valere sulla delibera Cipe n. 35 del 2005.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
Vito

(25 marzo 2010)

FLERES. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, per i rapporti con le Regioni, per le politiche europee e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

l'agricoltura, oltre a rappresentare uno degli assi portanti dell'economia della Regione Sicilia, è elemento vitale per la difesa, la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente delle aree rurali dell'isola;

la crisi congiunturale che ha colpito anche il settore agricolo siciliano ha visto un progressivo aumento del divario tra i costi di produzione e prezzo all'origine dei prodotti che ha causato un grave danno per l'attività agricola;

i ritardi nella realizzazione di nuove infrastrutture hanno aggravato ulteriormente le difficoltà di tutti i comparti produttivi agricoli (comparto ortofrutticolo, serricolo, viticolo, cerealicolo, olivicolo e agrumicolo) e di quello zootecnico;

considerato che le caratteristiche morfologiche della Regione Sicilia impediscono, di fatto, il pieno sviluppo delle imprese agricole che, attraverso un concreto aiuto dello Stato, potrebbero intraprendere una politica di allargamento del mercato e introdurre innovazioni nel proprio sistema produttivo e tali da consentire una inversione del trend negativo dell'intero settore,

si chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza:

se e in quali modi intendano attivarsi, anche nelle opportune sedi internazionali, affinché la Regione Sicilia venga inserita nell'elenco delle aree disagiate al fine di rendere maggiormente competitivo il comparto agricolo al pari degli altri settori produttivi;

se e quali misure urgenti intendano porre in essere, di concerto con la Giunta regionale, al fine di agevolare la ripresa economica del settore agricolo siciliano valutando anche l'introduzione di speciali regimi fiscali.

(4-02613)

(27 gennaio 2010)

Risposta. – Con riferimento alla richiesta di inserire la Sicilia nell'elenco delle aree disagiate, si rileva che è in atto, in ambito comunitario, un processo di revisione delle zone svantaggiate intermedie, diverse da quelle montane, sulla base di nuovi criteri di delimitazione, proposti dalla Commissione europea, collegati a svantaggi naturali limitanti lo svolgimento dell'attività agricola.

In tale contesto, il Ministero è impegnato nell'analisi dell'impatto di tali criteri sia a livello nazionale che regionale, valutandone attentamente la coerenza con le peculiari caratteristiche del territorio italiano ed in particolare delle regioni che risultano maggiormente colpite da tali situazioni di svantaggio.

Con riferimento alla richiesta di porre in essere misure di ripresa economica del settore agricolo siciliano, si riportano, di seguito, le novità introdotte dalla legge finanziaria per il 2010 per il sostegno al settore agricolo:

1) è stato disposto il rifinanziamento del Fondo di solidarietà nazionale per il triennio 2010-2012 e per la copertura degli scoperti degli anni precedenti nella misura complessiva di 877.200.000 euro;

2) sono stati stanziati 100 milioni di euro a valere sul fondo Infrastrutture di cui all'art. 18, comma 1, del decreto-legge n. 185 del 2008. Tali risorse sono destinate a finanziare programmi individuati dal CIPE per far fronte alle necessità del settore agricolo;

3) è stata concessa la proroga, per il periodo 1º gennaio-31 luglio 2010, della rideterminazione delle agevolazioni contributive per i datori di lavoro agricoli di zone svantaggiate o particolarmente svantaggiate. A questo fine, per il 2010 è stata autorizzata la spesa di 120,2 milioni di euro;

4) è stata autorizzata una spesa pari a 10 milioni di euro da destinare a contributi alla produzione di prodotti tipici a stagionatura prolungata.

Infine, con la nota n. S/722/1468 deI 4/2/2010, il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso gli elementi redatti dal Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato (nota n. 9217 del 2/2/2010), che appaiono chiari ed esaustivi in riferimento al quesito parlamentare.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali
Zaia

(29 marzo 2010)

LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

si apprende da notizie di stampa (si veda il settimanale «L'Espresso» del 26 febbraio 2010) che, in data 7 dicembre 2007, Erasmo Lorenzetti avrebbe scritto, con grande anticipo, e sigillato la lettera con i nomi della società che avrebbe vinto l'appalto per l'organizzazione del G8 del 2009 e dei dirigenti dello Stato che avrebbero gestito e controllato le grandi opere, elencati sotto il titolo «Pacchetto Bertolaso e, tra questi, proprio Angelo Balducci, il Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici arrestato il 10 febbraio 2010;

il generale Lorenzetti, ora ufficiale della riserva, ha lavorato fino al 31 dicembre 2008 come consulente a titolo gratuito della Presidenza del

Consiglio dei ministri e, come ultimo incarico, si è occupato del progetto di informatizzazione della pubblica amministrazione in Iraq;

la rivista «L'Espresso» seppe casualmente dell'esistenza della «Busta profetica» nel dicembre 2009 durante la preparazione dell'inchiesta «Protezione civile super spa» pubblicata il 21 dicembre 2009 e dopo numerose insistenze convinse il generale Lorenzetti ad aprire la busta ancora in suo possesso davanti a una telecamera;

la ripresa filmata fu fatta alle ore 18.50 di mercoledì 16 dicembre 2009. Quel giorno il generale raccontò al giornalista di avere consegnato la seconda busta al Capo ripartizione del Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione attraverso la sua Capo segreteria;

nell'inchiesta di dicembre 2009 «L'Espresso» rivelò la vicenda della busta, ma decise di non pubblicare per il momento il filmato per tutelare l'identità dell'autore che aveva chiesto la protezione e l'applicazione del segreto professionale;

dopo le smentite di Renzo Turatto, Capo dipartimento per la digitalizzazione della pubblica amministrazione e l'innovazione, e il comunicato di Vittorio Pezzuto, portavoce del ministro Brunetta, intitolato «La replica di Gatti fa sbellicare dalle risate», il generale Lorenzetti ha autorizzato «L'Espresso» a rivelare il suo nome;

secondo quanto racconta oggi il generale Lorenzetti la busta sigillata che aveva consegnato al Ministero gli è stata restituita «due settimane or sono», quindi dopo la pubblicazione dell'inchiesta di dicembre 2009;

in particolare Lorenzetti ha intuito chi avrebbe vinto e diretto gli appalti per il G8 perché, rivela, che a partire dal vertice di Genova molti grandi eventi, per la parte congressuale, sono stati appannaggio del gruppo Triumph di Maria Criscuolo;

alle domande de «L'Espresso» il generale precisa che dopo il vertice di Genova vi fu un'inchiesta da parte della Guardia di finanza nel corso della quale egli fu interrogato. Le domande vertevano su chi avesse «preso» la ditta Triumph, ma in quel caso Lorenzetti non fu in grado di dare lumi. Ribadisce, però, che i nomi di chi avrebbe diretto i lavori erano prevedibili sulla base di considerazioni logiche visto che sin dalla fine del Giubileo (nel 2000) apparivano quasi sempre gli stessi;

considerato che, come riportato da «il Fatto Quotidiano» il 26 febbraio 2010, il gruppo Triumph fattura 20 milioni di euro ogni anno grazie anche all'organizzazione di tutti gli eventi governativi e la Triumph gira poi parte dei servizi di *catering* alla Rlj di Stefano Ottaviani, genero di Gianni Letta. Triumph e Ottaviani, come scrive «L'Espresso», hanno ricevuto un milione di euro a testa per il G8 de L'Aquila. Anche nel precedente G8 di Genova, nel 2001, tutti sapevano che avrebbe vinto Maria Criscuolo e infatti Triumph ottenne l'appalto per l'ospitalità delle delegazioni senza l'espletamento di una gara d'appalto,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei motivi che possano giustificare l'acquisizione da parte del gruppo Triumph dell'organizzazione di ogni evento governativo, anche in qualità di *general contractor*;

se non ritenga che, al di là dell'eccezionalità che indubbiamente caratterizza un grande evento quale il G8, l'indizione e l'effettuazione di regolari gare tra diversi soggetti proponenti potrebbe garantire una più ampia selezione delle offerte con conseguente possibile risparmio di spesa.

(4-02807)

(3 marzo 2010)

Risposta. – Con riferimento all'atto di sindacato ispettivo, concernente l'organizzazione degli eventi governativi, si fa presente quanto segue.

In considerazione delle speciali misure di sicurezza dell'evento e degli interessi essenziali degli Stati coinvolti, l'affidamento alla società Triumph Congressi srl dell'incarico di consulenza organizzativa e di segreteria dell'evento relativo alla Presidenza italiana del G8, è avvenuto all'esito di una procedura di gara espletata ai sensi dell'art. 17, comma 4, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1º febbraio 2008, repertoriato al n. 243 del 4 febbraio 2008, che ha dichiarato il servizio di cui si tratta «segreto» ai sensi degli articoli 2 della direttiva CEE 14 giugno 1993, n. 36, 4 della direttiva CEE 18 giugno 1992, n. 50, 14 della direttiva CEE 31 marzo 2004, n. 18, 39 e seguenti della legge 3 agosto 2007, n. 124, e 17, comma 1, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

Nell'ambito del predetto grande evento la società Triumph Congressi srl non ha svolto alcun ruolo di *general contractor* e gli altri servizi necessari per l'organizzazione dell'evento sono stati acquisiti in virtù di autonomi rapporti negoziali.

Per quanto attiene alla spesa, si evidenzia che il Dipartimento della protezione civile ha previsto, nell'ambito di tutti gli affidamenti di importo superiore a 20.000 euro, che i beni e le prestazioni oggetto di fornitura fossero assoggettati ad una verifica di congruità da parte dell'Agenzia del territorio con la quale è stata stipulata apposita convenzione in data 28 maggio 2009.

Detto giudizio tiene conto del valore ordinario dei beni e delle prestazioni, nonché delle straordinarie circostanze di tempo, di modo e di luogo in cui le attività sono state rese.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
Vito

(29 marzo 2010)

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

è notizia ricorrente che, nel predisporre la riformulazione dei nuovi orari di circolazione dei treni a media e lunga percorrenza su tutto il ter-

ritorio nazionale, Trenitalia intenda provvedere a sopprimere diverse fermate dei treni Eurostar sino ad oggi operate;

a quanto consta all'interrogante, tali soppressioni sarebbero state decise unilateralmente da Trenitalia senza un coinvolgimento o un'informazione preventiva degli enti locali interessati;

ancora una volta ad essere più gravemente danneggiate sarebbero le regioni del sud ed in particolare i passeggeri dei numerosi centri urbani pugliesi situati lungo la tratta Bari-Pescara, costretti a non utilizzare tali treni, con tutti i rischi e i disagi conseguenti;

in particolare, per quanto è al momento noto all'interrogante, pare che sia in programma l'eliminazione di tutte le fermate degli Eurostar sino ad oggi operate nella stazione della città di San Severo (Foggia);

tale eventuale decisione ha già sollevato le legittime e vibrate proteste del Sindaco e dell'intero Consiglio comunale di San Severo (oltre che di San Marco in Lamis, Torre Maggiore, Lesina ed altri centri dell'Alto Tavoliere e del Gargano che hanno già approvato in Consiglio comunale diversi ordini del giorno in tal senso), in quanto l'eliminazione della sosta ferroviaria dei treni Eurostar nella città penalizzerebbe l'intera rete di trasporti dell'alto Tavoliere e del suo bacino d'utenza, senza considerare sia l'importanza economica e produttiva che la stessa città e l'alto Tavoliere di Puglia rivestono, sia il rilievo dei flussi turistici che dalla stessa partono verso il Gargano e verso l'intero Sub-Appennino Dauno;

l'eventuale scelta di Trenitalia infatti, privilegiando le soste dei treni Eurostar nella città di Termoli rispetto a quelle nella città di San Severo, a giudizio dell'interrogante, riconoscerebbe evidentemente alla prima una priorità che desta dubbi e perplessità, in quanto queste due città meriterebbero almeno un'uguale considerazione nell'ambito dei trasporti ferroviari, in considerazione anche del fatto che San Severo rappresenta un importante snodo della rete di trasporto pubblico locale, regionale e nazionale, oltre che un importante punto di riferimento per tutti i comuni del Tavoliere Nord, del Gargano e del Sub-Appennino Dauno (con una popolazione complessiva di oltre 200.000 abitanti);

tale decisione di Trenitalia ha già suscitato diffuse preoccupazioni nelle amministrazioni locali interessate, per i notevoli disagi che saranno arrecati ai propri abitanti, considerati come veri e propri cittadini di serie B, vista l'importanza che tale arteria ferroviaria riveste per il territorio, soprattutto in considerazione della scarsa efficienza delle altre infrastrutture. La strada statale 116 – che conserva il triste primato di strada fra le più pericolose d'Italia – è notorio, infatti, essere ormai da tempo inadeguata nel gestire flussi di traffico particolarmente intensi. La conferma di tale decisione, quindi, non farebbe altro che aggravare il problema della sicurezza stradale, già particolarmente avvertito in tale territorio,

si chiede di sapere se il Ministro non ritenga urgente ed indispensabile adoperarsi, nell'ambito delle proprie competenze, affinché Trenitalia non escluda la stazione di San Severo dalle soste previste dal nuovo orario dei treni Eurostar, in considerazione dell'alto numero di utenti da essa servita e del rilievo economico della città e della sua collocazione sulla linea

ferroviaria adriatica, oltre che per meglio tutelare il diritto alla migliore mobilità che deve essere garantito a tutti i cittadini.

(4-02556)

(20 gennaio 2010)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione riguardante le fermate dei treni Eurostar City e dei treni di media/lunga percorrenza nella stazione di San Severo, sono state chieste informazioni a Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

Con l'orario del 13 dicembre 2009, contestualmente al completamento dell'Alta Velocità tra Torino e Salerno, è stata attuata un'ulteriore fase di riorganizzazione dei collegamenti Eurostar City e Intercity della direttrice adriatica con l'obiettivo di:

a) differenziare adeguatamente i due diversi prodotti, velocizzando gli Eurostar City che devono svolgere un servizio diverso da quello Intercity, collegando i centri di maggiori dimensioni. Tali collegamenti rientrano tra i servizi a mercato, in quanto vengono effettuati senza alcuna contribuzione pubblica;

b) razionalizzare il sistema delle fermate;

c) creare un efficace sistema di connessioni con i treni Alta Velocità.

Tuffo questo, nell'ottica di utilizzare al massimo le potenzialità offerte dagli ingenti investimenti infrastrutturali realizzati nel nostro Paese e di assicurare un servizio migliore alla clientela che si muove sulle distanze medio-lunghe a cui sono prevalentemente destinati questi collegamenti.

La velocizzazione del sistema Eurostar City è stata attuata anche attraverso una riduzione del numero delle fermate, tenendo conto, in particolare, dei volumi di traffico di ciascuna.

Per quanto riguarda la stazione di San Severo, dai dati del sistema informatico di prenotazione risultavano in media, per ciascuno degli Eurostar City (due coppie) che nel 2009 effettuavano fermata a San Severo, 13 passeggeri al giorno in partenza per Milano (o viceversa) e 5 da/per Torino. Si tratta, pertanto, di un livello di frequentazione ridotto che non consentiva il mantenimento della precedente dimensione d'offerta.

Per quanto concerne i collegamenti giornalieri, nella nuova programmazione per il 2010, la stazione di San Severo conserva comunque la fermata di tre coppie di treni Intercity diurni da/per Milano, Venezia e Bolzano e di 11 collegamenti notturni che coprono le relazioni con Milano, Torino, Venezia, Trieste e Bolzano; a questi si aggiungono due coppie di Intercity giorno periodici di fine settimana da/per Milano (una coppia

in più rispetto al precedente orario) oltre a numerose soluzioni di viaggio con interscambio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(18 marzo 2010)

PEDICA, BELISARIO, GIAMBRONE, CAFORIO, DI NARDO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 2 ottobre 2009 si è tenuta la seduta del Consiglio dei ministri n. 64;

nel corso della suddetta riunione è stata trattata la questione dello scioglimento del Comune di Fondi per infiltrazione mafiosa, come si legge nel comunicato stampa ufficiale diffuso al termine della riunione: «il Ministro dell'interno, Roberto Maroni, ha svolto una relazione sullo scioglimento del Comune di Fondi; la questione verrà decisa nella prossima seduta»;

la dibattuta vicenda dello scioglimento del Comune di Fondi è stata oggetto, da parte del primo firmatario del presente atto e del partito dell'Italia dei Valori, di continua e sensibile attenzione sin dalla sua genesi, avviatasi con la richiesta di scioglimento inoltrata al Ministro dell'interno dal prefetto di Latina in data 8 settembre 2008;

essendosi il primo firmatario della presente interrogazione fatto portavoce presso il Consiglio dei ministri del sentimento di disagio dei cittadini fondani, e non solo, per il continuo procrastinarsi della decisione dello scioglimento da parte del Consiglio dei ministri, in data 9 ottobre 2009, durante la seduta del Consiglio n. 65, ha fatto richiesta di assistere alla conferenza stampa conclusiva che si sarebbe tenuta, come di prassi, nella sala stampa di Palazzo Chigi, al fine di poter apprendere se la decisione fosse stata finalmente assunta, come annunciato dallo stesso ministro Maroni;

l'accesso alla sala stampa, che era stato regolarmente consentito al primo firmatario del presente atto in quanto parlamentare per ogni precedente conferenza stampa del Consiglio dei ministri, è stato in quell'occasione negato dal responsabile della sala stampa, il dottor Silvio Mellara;

alla richiesta di spiegazioni sulla ragione di tale diniego, che privava di fatto il senatore della possibilità di apprendere l'esito in maniera esaustiva e completa rispetto al resoconto che ne sarebbe stato dato nel comunicato stampa ovvero rispetto alla cronaca, naturalmente parziale, che sarebbe stata riportata dai giornalisti presenti, è stato risposto che il divieto di ingresso era stato comunicato «dall'alto»;

all'obiezione che non risultavano previsioni giuridiche che inibissero l'accesso di un parlamentare alla sala stampa di Palazzo Chigi, è stato risposto dal personale della sala stampa e della sicurezza presente in quel

frangente, che il provvedimento sarebbe stato specificamente adottato proprio nei confronti del primo firmatario del presente atto;

ritenendo tale situazione inaccettabile, quest'ultimo ha tentato ulteriormente di entrare nella sala stampa;

al suddetto tentativo, del tutto pacifico, ha risposto un soggetto che non pareva far parte dell'organico degli impiegati di Palazzo Chigi e neppure dell'autorità di pubblica sicurezza, il quale ha afferrato, sollevato e spintonato con forza il senatore fuori dall'ingresso di Palazzo Chigi, reiterando tale gesto più volte e accompagnandolo con il grido di «Vattene! Questa non e'casa sua. Qui entrano solo gli accreditati»;

nel soggetto di cui sopra il primo firmatario del presente atto ha riconosciuto la persona di Roberto Gasparotti;

verifica di tale incresciosa situazione la si può avere consultando il sito internet che riporta le immagini dell'accaduto filmate da diversi giornalisti presenti;

rilevato che:

Roberto Gasparotti, ex-dipendente della società Reti televisive italiane, possedute dal Gruppo Mediaset, risulta noto alle cronache per le vicende che riguardarono l'installazione dall'ottobre del 1996 di microfoni nascosti nelle residenze di Arcore e Roma del Presidente del Consiglio dei ministri, Silvio Berlusconi;

tali microfoni, come denunciato dall'on. Antonio Di Pietro e come riportato nella deposizione rilasciata dallo stesso Gasparotti presso la Procura della Repubblica di Brescia, pubblicata sul quotidiano il «Corriere della sera» nell'edizione del 28 gennaio 1998, sarebbero stati usati, su indicazione dello stesso Berlusconi, per effettuare varie registrazioni nei confronti degli ospiti e del personale dipendente, e, fra le altre, per realizzare la registrazione avente ad oggetto l'on. Di Pietro e i suoi rapporti con il costruttore Antonio D'Adamo,

si chiede di sapere:

quale sia il ruolo ricoperto attualmente dal signor Roberto Gasparotti;

se il signor Roberto Gasparotti sia alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei ministri o se invece faccia parte dello *staff* privato del Presidente del Consiglio dei ministri;

se l'incarico ricoperto dal signor Roberto Gasparotti consenta allo stesso di poter decidere in merito alla interdizione o alla concessione dell'accesso alla sala stampa di Palazzo Chigi, e, in caso affermativo, in base a quale normativa egli sia competente;

se i requisiti funzionali del signor Roberto Gasparotti per il suo incarico presso la Presidenza del Consiglio consistano nella capacità di agire con violenza verbale e fisica;

se il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno non ritengano che i metodi violenti utilizzati dal signor Roberto Gasparotti, e parimenti il contenuto delle sue affermazioni, non siano lesivi della dignità dei parlamentari;

se inoltre non ritengano che i metodi violenti utilizzati dal signor Roberto Gasparotti, e parimenti il contenuto delle sue affermazioni, non siano, infine, lesivi dell'immagine e del prestigio della Presidenza del Consiglio dei ministri, la quale non dovrebbe essere mai considerata come la «casa» di nessuno ma come un organismo costituzionale di tutti. (4-02130)

(20 ottobre 2009)

Risposta. – In riferimento all'atto di sindacato ispettivo, concernente l'accesso alla conferenza stampa seguita al Consiglio dei ministri del 9 ottobre 2009, si comunica che l'accesso alla sala stampa della Presidenza del Consiglio dei ministri, secondo quanto previsto da regolamento vigente, è consentito soltanto agli operatori dell'informazione preventivamente accreditati.

Si fa, inoltre, presente che il Segretariato generale della Presidenza del Consiglio ha impartito, anche all'Ispettorato di Palazzo Chigi, precise disposizioni con le quali si consente l'accesso alla sala stampa esclusivamente ai giornalisti accreditati secondo le procedure contenute in un apposito regolamento emanato nell'ottobre 2008.

Nell'occasione menzionata nell'atto risulta che il personale dipendente del suddetto ufficio di Polizia, come di consueto ed operando di concerto con i funzionari della sala stampa, è stato impegnato a presidiare l'accesso di quest'ultima.

In particolare si precisa che, attualmente, il signor Roberto Gasparotti presta servizio presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Infine, per quanto riguarda i fatti occorsi, si rappresenta che il senatore, nella circostanza in questione, è stato immediatamente ospitato in altri ambienti di Palazzo Chigi.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento
Vito

(25 marzo 2010)

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

il porto di Arbatax è attualmente classificato come semplice «porto rifugio»;

la struttura dello stesso porto lo rende appieno caratterizzabile come «porto di seconda categoria» per quanto attiene a profondità, moli, attracchi ed altre condizioni;

la normativa vigente appare confusa, senza precise indicazioni sulle competenze della gestione del porto stesso, con particolare riferimento ai ruoli svolti da Stato, Regione ed enti locali (Provincia dell'Ogliastra e Comune di Tortolì);

considerato che:

il porto dì Arbatax risulta essere strategico per tutta l'economia dell'Ogliastra e di buona parte della Sardegna, permettendo l'approdo di passeggeri e merci, nonché il varo di imbarcazioni, anche di notevoli dimensioni, prodotte nei locali cantieri nautici;

è stata proposta un'ipotesi di annessione del porto di Arbatax all'Autorità portuale di Cagliari, non totalmente condivisa a livello territoriale, in funzione della confusione normativa e delle opportunità sopra espresse;

certamente occorre regolamentare puntualmente le competenze ed i criteri gestionali del porto di Arbatax, al fine di mantenere ed implementare le opportunità da esso offerte per lo sviluppo ed il rafforzamento del territorio,

si chiede di sapere quali siano le criticità attuali, i rispettivi ruoli di Stato, Regione ed enti locali nei confronti del porto di Arbatax e quali siano gli intendimenti del Ministro in indirizzo per un razionale mantenimento ed una proiezione evolutiva del porto e delle sue potenzialità di sviluppo dell'intero territorio.

(4-02564)

(20 gennaio 2010)

Risposta. – Con riferimento all'interrogazione, è utile ricostruire le vicende che storicamente hanno contraddistinto la materia della classificazione dei porti nazionali e la conseguente collocazione della specifica vicenda concernente il porto di Arbatax.

La classificazione degli scali marittimi italiani risale alla disciplina dei Testo unico adottato con regio decreto n. 3095 del 1885, in base alla quale sono stati ripartiti nelle varie classi e categorie tutti i porti italiani e, tra questi, anche quello di Arbatax, all'epoca classificato, in relazione alla sua funzione ed ai suoi traffici, come «porto rifugio».

La classificazione di cui alla citata norma aveva la funzione di determinare:

1) a quale autorità (Stato o altro ente istituzionale) dovesse spettare la gestione del porto come bene demaniale, con la conseguente facoltà di rilasciare titoli concessori sulle relative aree;

2) se gli oneri relativi alla realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali portuali dovessero essere o meno a carico dello Stato (va ricordato che per i porti rifugio era previsto tale accollo dei pertinenti oneri di infrastrutturazione).

La normativa del 1885 è stata pienamente operativa fino all'entrata in vigore della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale, che ha ridisciplinato la materia nel suo articolo 4, prevedendo che, sulla base dei criteri ivi definiti, i porti nazionali dovessero essere oggetto di una nuova classificazione mediante decreto ministeriale, mentre il successivo articolo 5, al comma 8, ha precisato la ri-

partizione dei compiti di finanziamento delle opere tra lo Stato, le Regioni, i Comuni e le neo istituite Autorità portuali.

Il decreto a tal fine previsto non ha, a tutt'oggi, visto la luce, sia perché non è stato possibile pervenire a soluzioni ampiamente condivise dalle Regioni e dai vari soggetti protagonisti del mondo portuale, sia perché, mentre ancora erano in corso i lavori di elaborazione dello strumento amministrativo, i rapporti con le realtà regionali hanno cominciato ad assumere carattere conflittuale, fino ad arrivare alla modifica del Titolo V della Costituzione, che ha impostato su nuove basi detti rapporti e, in particolare, ha incluso la materia portuale tra quelle per cui è prevista la competenza concorrente Stato/Regioni.

È in questo contesto che si è venuto a determinare un approccio al problema della classificazione dei porti diverso sostanzialmente da quello della normativa del 1885 e da quella del 1994 perché nel confronto tra i due livelli istituzionali l'accento è stato posto essenzialmente sulla definizione della spettanza delle competenze gestorie sull'intero demanio marittimo, anche e soprattutto in relazione ai profili turistico-ricreativi, già di competenza delle Regioni fin dagli anni 70, argomenti, questi ultimi, che hanno interamente assorbito il dibattito dialettico tra Stato e Regioni, facendo passare in secondo piano la tematica più specifica dei porti, che pure, in linea di principio, rientrava e rientra a pieno titolo nella materia. A tale riguardo il Ministero, da una parte, ha concluso una serie di Protocolli d'intesa con le Regioni marittime per concordare, sull'intera materia, una condivisa statuizione in ordine alle residue aree da sottrarre al conferimento alle Regioni per ragioni di sicurezza e di interesse nazionale, onde dare corpo alla revisione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri con i quali, in prima battuta, erano state definite, negli anni 1989 e 1995, le reciproche posizioni e facoltà delle due parti, dall'altra, nelle more di tale definizione e di una più compiuta disciplina, ha responsabilmente continuato a ritenere ultrattivamente applicabile il principio della normativa del 1885 quanto alla spettanza allo Stato del compito di farsi carico degli oneri infrastrutturali nei porti compresi nell'originaria classificazione, per evitare che in essi venisse a mancare il sostegno finanziario dello Stato.

Il processo di messa a punto dei predetti decreti non è stato ancora completato, a causa di una collaborazione discontinua delle Regioni. Nel frattempo la giurisprudenza della Corte dei conti, dei TAR e della Corte costituzionale, ha dichiarato ormai superati detti atti amministrativi alla luce del nuovo assetto costituzionale scaturito dalla riforma del Titolo V, affermando la competenza delle Regioni sui porti di interesse regionale e su quelli turistici, nonché sulla quasi totalità del demanio marittimo del Paese.

Va ricordato, peraltro, che con la Regione Sardegna è stato aperto da tempo un tavolo tecnico di confronto per pervenire alla revisione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1989, ma non è stato ancora raggiunto un accordo.

Il Ministero, pur condividendo l'interesse allo sviluppo della realtà portuale in questione, auspica, tuttavia, che il dialogo con la Regione e con gli enti locali possa condurre ad una soluzione proficua e condivisa del problema, qualunque sia la qualificazione, nazionale o regionale, che si voglia dare al porto, secondo gli auspici del proprio territorio di riferimento e nell'esclusivo interesse della competitività dello scalo.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
MATTEOLI

(17 marzo 2010)

RIZZI, GARAVAGLIA Massimo. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che:

ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 1960, n. 560 chiunque, per ottenere, a proprio od altrui vantaggio, la firma per una dichiarazione di presentazione di candidatura, il voto elettorale o l'astensione, dà, offre o promette qualunque utilità ad uno o più elettori, o, per accordo con essi, ad altre persone, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni (...) anche quando l'utilità promessa sia stata dissimulata sotto il titolo di indennità pecuniaria data all'elettore per spese di viaggio o di soggiorno o di pagamento di cibi e bevande o rimunerazione sotto pretesto di spese o servizi elettorali;

ai sensi dell'articolo 87 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica chiunque usa violenza o minaccia ad un elettore, od alla sua famiglia per costringerlo a firmare una dichiarazione di presentazione di candidatura o a votare in favore di determinate candidature, o ad astenersi dalla firma o dal voto, o con notizie da lui riconosciute false, o con raggiri od artifizi, ovvero con qualunque mezzo illecito, atto a diminuire la libertà degli elettori, esercita pressioni per costringerli a firmare una dichiarazione di presentazione di candidatura o a votare in favore di determinate candidature, o ad astenersi dalla firma o dal voto, è punito con la pena della reclusione da sei mesi a cinque anni;

a giudizio degli interroganti le disposizioni richiamate impongono una riflessione sulla vicenda relativa all'elezione a sindaco del signor Faverio Rasi nell'ultima tornata elettorale del comune di Portovaltravaglia in provincia di Varese;

a quanto consta agli interroganti il signor Rasi, proprietario e amministratore delegato della più grande fabbrica presente nel comune, la INCA Srl (circa 270 dipendenti, residenti per la maggioranza dei casi proprio nel comune di Portovaltravaglia), nel corso della campagna elettorale ha più volte pubblicamente minacciato in caso di sconfitta il trasferimento della propria fabbrica in Tunisia. Tali dichiarazioni del signor Rasi trovano testimonianza nelle lettere pubbliche di alcuni cittadini del Comune, che hanno denunciato alla Giunta comunale e alle testate giornalistiche locali gravi irregolarità nella conduzione della campagna elettorale da parte del signor Faverio Rasi;

stando alla lettura dello stenografico del verbale della prima seduta del consiglio comunale del Comune di Portovaltravaglia del 25 giugno 2009 (ordine del giorno presentazione linee programmatiche relative ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2009/2014), il sindaco Faverio Rasi, dinnanzi alla richiesta di delucidazioni avanzata da un consigliere comunale di opposizione sulla veridicità dei fatti denunciati dai cittadini in merito alle dichiarazioni minatorie di trasferimento della fabbrica in Tunisia in caso di sconfitta, ha affermato testualmente: «la dichiarazione fatta durante la campagna elettorale è veritiera, ma era stata detta in forma scherzosa e con ironia»;

le gravi irregolarità commesse dal signor Rasi durante lo svolgimento della campagna elettorale, dallo stesso ammesse pubblicamente proprio in occasione della prima seduta del consiglio comunale, fanno ravvisare un comportamento censurabile in rapporto alle disposizioni (tra cui i già richiamati articoli 86 e 87 del decreto del Presidente della Repubblica n. 560 del 1960), finalizzate a garantire che la campagna elettorale non sia inquinata da fattori atti a condizionare la libertà del voto degli elettori,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno attivarsi nell'ambito delle proprie competenze al fine di accertare se le dichiarazioni riportate in premessa costituiscano ipotesi di violazione degli articoli 86 e 87 del decreto del Presidente della Repubblica n. 560 del 1960 e quali provvedimenti intendano adottare nel caso in cui sia accertata l'ipotesi di turbativa della campagna elettorale.

(4-02554)

(20 gennaio 2010)

Risposta. – Da notizie fornite dal Comando provinciale dei Carabinieri di Varese, risulta che l'attuale Sindaco di Porto Valtravaglia, nel corso della seduta del Consiglio comunale del 25 giugno 2009, su richiesta di un Consigliere di minoranza, non avrebbe smentito di aver ipotizzato in campagna elettorale il trasferimento dell'unità di produzione della sua azienda in Tunisia nel caso di mancata elezione, ma ha precisato che quelle affermazioni erano state formulate «in tono ironico e scherzoso».

Lo stesso Comando ha riferito di aver interessato l'autorità giudiziaria, alla quale spetta in via esclusiva l'accertamento di fatti di eventuale rilevanza penale, in merito «ad alcuni degli episodi oggetto dei numerosi esposti nei confronti del Sindaco pro tempore di Porto Valtravaglia» e di avere inoltrato, «nel medesimo contesto», un'informativa sulla vicenda in questione.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

Davico

(23 marzo 2010)

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

il 13 dicembre 2009 è entrato in vigore il nuovo orario sulla lunga e media percorrenza delle Ferrovie dello Stato che determinerà l'emarginazione della Regione Marche, precisamente delle province di Ascoli e Macerata;

gli investimenti sulle tratte ad alta velocità hanno penalizzato la regione Marche che vedrà ridotta la mobilità degli utenti nelle stazioni di San Benedetto del Tronto, Civitanova, Porto S. Giorgio e Falconara;

saranno altresì penalizzati i collegamenti delle Marche con l'Abruzzo;

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga utile un intervento di competenza affinché la società Trenitalia determini il ripristino delle fermate:

del 9823 (ex 9783) proveniente da Milano, nella stazione di Falconara Marittima, per consentire agli utenti il proseguimento sulla linea romana;

del 9806 (ex 9778) in partenza da Ancona, nella stazione di Falconara marittima per consentire ai passeggeri provenienti dalla valle dell'Esino di proseguire verso Nord;

se non ritenga necessario attivarsi affinché si valuti la possibilità di un immediato rimborso per i possessori della Carta Tutto Treno, interessati da queste soppressioni, delle quote già versate e non utilizzabili dopo il 13 dicembre.

(4-02702)

(16 febbraio 2010)

Risposta. – In merito alle fermate a Falconara Marittima dei treni Eurostar City Milano-Pescara e Ancona-Milano, va innanzitutto ricordato che questi non sono regolati con contratto di servizio tra Trenitalia e lo Stato ma sono gestiti dall'impresa ferroviaria in regime di autonomia commerciale senza competenze da parte del Ministero in ordine alla declinazione dell'offerta.

Al fine di fornire comunque elementi di risposta, sono stati richiesti chiarimenti a Ferrovie dello Stato la quale ha fatto conoscere che, per quanto riguarda i collegamenti ferroviari di media-lunga percorrenza della direttrice adriatica, che con l'orario del 13 dicembre 2009, contestualmente al completamento dell'Alta Velocità tra Torino e Salerno, è stata attuata un'ulteriore fase di riorganizzazione dei collegamenti Eurostar City e Intercity della direttrice.

L'obiettivo è stato quello di differenziare adeguatamente i due diversi prodotti, velocizzare i collegamenti anche attraverso una riduzione del numero delle fermate, attuata tenendo conto dei volumi di traffico di ciascuna e creare un efficace sistema di connessioni con i treni Alta Velocità.

Tutto questo, nell'ottica di utilizzare appieno le potenzialità offerte dagli ingenti investimenti infrastrutturali realizzati nel Paese e di assicurare un servizio migliore alla clientela che si muove sulle distanze medio-lunghe, a cui sono prevalentemente destinati questi collegamenti.

Per quanto riguarda le ipotesi espressamente citate dall'interrogante, si evidenzia che dalla fine di dicembre 2009, sono state assegnate a Falconara Marittima le fermate dell'ES City 9806 diretto a Milano (ore 7,19) e dell'ES City 9825 proveniente da Milano (ore 22,43).

Sono state inoltre attivate le procedure per il rimborso delle quote ancora da utilizzare delle carte «Tutto Treno Marche», acquistate dalla clientela proveniente dal sud della regione che intenda rinunciare all'agevolazione; ciò, secondo quanto espressamente richiesto dalla Regione Marche, cofirmataria dell'accordo commerciale istitutivo della carta in questione.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(17 marzo 2010)