SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 97

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 21 al 27 ottobre 2010)

INDICE

BIONDELLI: sull'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa (4-03441) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) *Pag.* 2997

BORNACIN: sull'illegittima costituzione di una società partecipata dall'Autorità portuale di La Spezia (4-03594) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 3001

CARDIELLO: sulla soppressione di un collegamento ferroviario tra Agropoli e Salerno (4-03663) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 3005

COSTA: sul potenziamento del sistema ferroviario, con particolare riferimento al Mezzogiorno (4-02640) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 3006

sulle carenze della rete ferroviaria nel Mezzogiorno, in particolare in Puglia (4-03298) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 3015

DELLA SETA: sull'ampliamento dell'aeroporto di Malpensa (4-03420) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 2999

GIARETTA: sull'amministrazione del Comune di Cittadella (Padova) (4-03263) (risp. DAVICO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) *Pag.* 3021

GRAMAZIO: sul rincaro delle tariffe ferroviarie e sull'esigenza di migliorare la qualità dei servizi offerti (4-02426) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 3023

LANNUTTI: su iniziative di collaborazione tra il Ministero degli affari esteri ed il Gruppo Unicredit (4-01957) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 3025

sulla mancata messa in onda nel corso del TG1 della Rai delle dichiarazioni di Elio Germano alla premiazione del *festival* di Cannes (4-03221) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*) 3027

MAZZATORTA: sulla realizzazione della caserma della Guardia di finanza a Rovato (Brescia) (4-01670) (risp. VIALE, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) 3029

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

PARAVIA ed altri: sulla regolarità amministrativa e contabile del Comune di Salerno (4-03485) (risp. VEGAS, *vice ministro dell'economia e delle finanze*) *Pag.* 3033

RANDAZZO: sul trasferimento di sede dell'ambasciata italiana a Bangkok (4-03486) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 3035

VICECONTE ed altri: sulla correttezza istituzionale di taluni comportamenti tenuti dal Sindaco di Castrolibero (Cosenza) (4-02097) (risp. VEGAS, *vice ministro dell'economia e delle finanze*) *Pag.* 3036

VITA: sulla presenza della malavita nel Comune di Fondi (Latina) (4-03159) (risp. DAVICO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 3038

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

i Comuni novaresi di Oleggio, Marano Ticino, Pombia, Varallo Pombia e Castelletto sopra Ticino, la provincia di Novara e la regione Piemonte dal 2005, a seguito di un'indicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviata ad ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), hanno fatto parte della Commissione aeroportuale dell'aeroporto di Malpensa e successivamente sono stati estromessi in modo improprio dallo stesso ENAC sulla base di una propria circolare del luglio 2007;

se questa situazione fosse confermata il territorio novarese non avrebbe modo di partecipare alle decisioni della Commissione aeroportuale, che ha il compito di studiare, scegliere e far applicare gli scenari e le modalità di avvicinamento e decollo degli aerei al fine di contenerne l'inquinamento acustico;

secondo l'attuale piano investimenti di SEA, società di gestione dello scalo di Malpensa, vi è il progetto di realizzare una terza pista in previsione di un'espansione di traffico a 50 milioni di passeggeri, sebbene il contesto attuale sia cambiato rispetto alle previsioni del 2007 a cui si riferisce lo studio per questa terza pista, tanto che l'attività dell'aeroporto di Malpensa, (che nell'anno 2007 ha fatto registrare circa 23.800.000 passeggeri e una media di 734 movimenti al giorno, a differenza del 2009 quando i passeggeri sono stati poco più di 17.500.000 con una media di 521 movimenti al giorno), è molto lontana dai livelli di saturazione;

per la costruzione della terza pista la SEA si pone l'obiettivo di sottoporre il progetto esclusivamente a valutazione d'impatto ambientale (VIA), sfruttando le procedure straordinarie previste per l'Expo, e non alla valutazione ambientale strategica (VAS). La VAS è il solo strumento che permette di valutare la convivenza tra sviluppo e ambiente su vasta area;

con le migliorie eseguite e in completamento nel 2010 al Terminal 1 e quelle previste per il Terminal 2 nel 2011, la capacità dell'aeroporto con le attuali infrastrutture potrebbe probabilmente arrivare a 40 milioni di passeggeri, senza necessità di realizzare la terza pista; quindi sarebbe ampiamente capace di far fronte all'incremento di passeggeri per l'Expo 2015 previsto nell'ordine di 6 milioni di passeggeri;

la previsione mondiale di sviluppo del trasporto aereo è stata calcolata pari al 3,9 per cento all'anno per cui i 40 milioni di passeggeri verrebbero raggiunti a Malpensa solamente nel 2030, rendendo non giustificata la costruzione nel breve/medio periodo di una terza pista;

oltretutto il traffico attualmente autorizzato senza necessità di VIA è di 21.300.000 di passeggeri o 940 movimenti al giorno (gli attuali movimenti sono 550) e il superamento di questo limite impone la VIA sulla struttura attuale dell'aeroporto;

l'inquinamento del traffico aeroportuale coinvolge un'area con raggio di almeno 20 chilometri dall'aeroporto e con la terza pista comprometterebbe ancora più di oggi la qualità della vita e la salute dei cittadini dell'Ovest Ticino, oltre alla flora e la fauna del Parco del Ticino, dichiarato dall'UNESCO «riserva della biosfera»;

occorre ragionare in termini di sistema aeroportuale complessivo del Nord Italia, abbandonando logiche di accentramento, non economiche e dannose per l'ambiente;

nel contesto dell'adozione del piano territoriale regionale della Lombardia è stato approvato il nuovo piano d'area nel quale sono indicate le procedure per la VAS, procedura da attivare precedentemente all'approvazione dello stesso;

il piano d'area di Malpensa attualmente in vigore è vecchio di 10 anni e non ha raggiunto gli obiettivi che si era prefissato;

nel quadro della revisione strategica per lo sviluppo del sistema aeroportuale del Nord Italia, con particolare riferimento allo scalo di Malpensa, appare opportuno istituire un tavolo permanente tra regione Piemonte, regione Lombardia, parti sociali ed enti locali ai fini di assicurare politiche attive per l'occupazione diretta ed indiretta;

contestualmente appare logico che la regione Lombardia, con il coinvolgimento istituzionale della regione Piemonte e della provincia di Novara, riconsideri la struttura del piano d'area individuando, nel polo aeroportuale, nel polo fieristico milanese e nel polo logistico di Novara, una vasta area integrata di funzioni e servizi;

di conseguenza deve essere impedito l'avvio di ogni intervento infrastrutturale, anche *in itinere*, che non sia stato precedentemente sottoposto a VAS;

occorre che sia istituito uno strumento di consultazione permanente tra tutte le istituzioni presenti sul territorio per una comune condivisione delle scelte,

si chiede di sapere quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano adottare in merito:

1) alla ipotizzata costruzione della terza pista di Malpensa rispetto alla situazione di traffico aereo attuale, nonché alle prospettive di evoluzione del traffico nel breve termine;

2) alla necessità che i Comuni e gli enti piemontesi vengano riammessi a pieno titolo nella commissione aeroportuale, esclusi dall'ENAC, peraltro in violazione di indicazioni diramate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(4-03441)

(13 luglio 2010)

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

il 18 novembre 2009 il Presidente della SEA, Giuseppe Bonomi, ha illustrato il nuovo piano industriale 2009-2016, che prevede una terza pista e nuove strutture che porteranno l'aeroporto di Malpensa ad una capacità virtuale di 70 milioni di passeggeri. I sindaci del Consorzio urbanistico volontario (CUV) Malpensa hanno ribadito la richiesta di una valutazione ambientale strategica (VAS) per accertare l'impatto di tali interventi di potenziamento;

nell'ipotesi della SEA, la nuova terza pista sarebbe parallela alle due esistenti, ma collocata più a sud, e la direzione di decollo sarebbe verso l'Ovest Ticino, cioè verso il territorio piemontese. Delle due piste esistenti, quella di destra, verso la Lombardia, sarebbe destinata solo agli atterraggi, quella di sinistra sarebbe adibita a decolli tangenti al Piemonte che, come già avviene oggi, porterebbero gli aerei a sorvolare il Piemonte;

già in tre precedenti atti di sindacato ispettivo rivolti ai Ministri in indirizzo (4-02342 del 1 dicembre 2009, 4-00004 del 13 maggio 2008 e 4-00541 del 24 settembre 2008), l'interrogante aveva denunciato questo inaccettabile comportamento della SEA e ribadito la necessità che ogni ipotesi di ampliamento di Malpensa passasse attraverso una valutazione ambientale strategica;

in data 31 dicembre 2008, il Ministro in indirizzo ha risposto affermando che «non ci sono ancora delle soluzioni assunte in via definitiva e/o formalizzate analiticamente in atti tecnici ma solo delle analisi di fattibilità sulle quali intraprendere delle valutazioni comparative (...)» e che «le attività sopra richiamate si concluderanno prevedibilmente entro l'anno e, successivamente, potrà essere completata la stesura del piano dell'aeroporto al quale associare lo studio di impatto ambientale per attivare la formale procedura di VIA»;

di tutto questo ad oggi non si sa ancora nulla, ma si ritorna a parlare con molta insistenza della immediata realizzazione della terza pista in vista dell'Expo 2015;

il Partito Democratico ha presentato nel Consiglio regionale del Piemonte un'interrogazione con la quale si chiede: che vengano reinseriti i Comuni novaresi e gli enti piemontesi interessati nella Commissione aeroportuale di Malpensa; se la terza pista non danneggi il territorio novarese e se il progetto della stessa non debba essere sottoposto, oltre che alla VIA, anche alla VAS. Ma anche nella Lega Nord cresce l' imbarazzo di fronte alla concreta possibilità della devastazione di uno dei paesaggi padani ancora intatti. Matteo Colaone, segretario di «Domà Nunch», l'associazione ambientalista della Lega, non ha dubbi: «La svendita della brughiera del Gaggio va bloccata». Inoltre Piergiulio Gelosa, sindaco del Popolo della Libertà di Lonate Pozzolo, il Comune in cui si dovrebbe costruire la terza pista precisa: «Avremmo solo svantaggi e nessun beneficio»;

anche le associazioni ambientaliste hanno chiesto a gran voce di bloccare lo scempio del Parco del Ticino minacciato dall'espansione dell'aeroporto. Ricordando come l'aeroporto Londinese di Heathrow sia uno dei più efficienti del mondo sebbene dotato di meno asfalto, più servizi e meno impatto ambientale rispetto ai suoi omologhi internazionali,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda accogliere la richiesta, avanzata da tutti gli schieramenti politici, di sottoporre il progetto della terza pista, nonché dei relativi ampliamenti dell'aeroporto di Malpensa alla valutazione ambientale strategica (VAS) per accertare l'impatto di tali interventi sul territorio;

se non intenda intervenire affinché i Comuni e gli enti piemontesi vengano riammessi a pieno titolo nella Commissione aeroportuale di Malpensa.

(4-03420)

(8 luglio 2010)

Risposta. (*) – Si comunica che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha recentemente espresso il proprio nulla osta tecnico sul *master plan* dell'aeroporto di Malpensa presentato da SEA SpA. Tale strumento prevede la realizzazione nel medio periodo di una nuova pista di volo parallela alle due esistenti.

A tal riguardo, si rappresenta che in base a determinazioni assunte e formalizzate dalla Comunità europea, i *master plan* aeroportuali non sono soggetti a procedura di VAS (valutazione ambientale strategica) ma a procedura VIA (valutazione di imbatto ambientale).

Ciò premesso ENAC, in qualità di soggetto proponente, ha comunicato che attiverà a breve la procedura di VIA presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare; nell'ambito di tale procedura ad evidenza pubblica, i Comuni interessati potranno fornire le proprie osservazioni e valutazioni.

Peraltro, considerata la delicatezza del tema, è anche stato costituito un tavolo tecnico presso il Ministero dell'ambiente con la partecipazione di ENAC che sta già lavorando per valutare tutte le migliori modalità di interazioni con il territorio, istituzioni pubbliche e parti sociali al fine di assicurare un percorso trasparente e di puntuale informazione.

All'esito positivo di procedura VIA da parte del suddetto Ministero seguirà la procedura di compatibilità urbanistica (*ex* articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, e successive modificazioni ed integrazioni) con la Conferenza dei servizi cui saranno invitati, oltre alle istituzioni statali, anche gli enti territoriali.

Per quanto riguarda l'inclusione dei Comuni citati nell'interrogazione nella commissione aeroportuale di Malpensa, si rappresenta che in gene-

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

rale la partecipazione a tale commissione è legata alla presenza dei Comuni nelle zone dell'intorno aeroportuale in cui sia stato riscontrato un livello di inquinamento acustico superiore a 60 decibel.

Ciò posto, la realizzazione di una terza pista costituirebbe un ampliamento del sedime aeroportuale con conseguente rimodulazione del traffico aereo e modifica dell'impronta acustica.

Si evidenzia che la commissione aeroportuale potrà effettuare valutazioni circa l'inclusione dei Comuni solo quando sarà presentato il progetto di ampliamento dell'aeroporto di Malpensa da parte della società di gestione. Attraverso simulazioni basate su previsioni di traffico attendibili, la commissione potrà infatti identificare preliminarmente l'impronta acustica, individuando quindi quei Comuni che avranno i requisiti per partecipare ai lavori.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(25 ottobre 2010)

BORNACIN. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il Comitato portuale di venerdì 30 luglio 2010 ha approvato la costituzione di una società interamente partecipata dall'Autorità portuale di La Spezia;

l'articolo 3 dello statuto di tale organismo prevede che: «La società ha per oggetto lo svolgimento di tutte le attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, art. 16. La società potrà svolgere attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali dell'Autorità Portuale, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, del trasporto ferroviario delle merci, della logistica, delle reti trasportistiche, della realizzazione e gestione delle stazioni marittime passeggeri. Nell'ambito delle attività sopradescritte dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi d'interesse generale, la società potrà, a titolo meramente esemplificativo da considerarsi non limitativo, fornire: a) servizi finalizzati alla fornitura di servizi informatici, telematici e di telefonia, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, gli operatori privati, all'utenza e più in generale ai servizi marittimi; b) servizi di supporto tecnico agli utenti portuali, vigilanza, sorveglianza e controllo; c) servizi di gestione accessi alle aree portuali, servizi di interchange, servizi di documentazione doganale; d) servizi comuni ai settori commerciale e industriale del porto, gestione di aree attrezzate per la sosta, parcheggi a pagamento, trasporto degli operatori portuali all'interno della cinta portuale da/per aree attrezzate alla sosta; e) servizi antinquinamento e antincendio in aree portuali. La società potrà inoltre: a) istituire e gestire propri centri di formazione professionale; b) promuovere,

sovraintendere e collaborare alle iniziative di formazione professionali finanziate da pubbliche amministrazioni, da organismi internazionali o da privati anche e nell'ambito e per quanto disposto dalla legge 1978, n. 845 e dalle leggi regionali di attuazione; c) svolgere studi e ricerche, redigere programmi e pubblicazioni periodiche, promuovere convegni ed incontri, sollecitare interventi delle pubbliche amministrazioni e di istituzioni internazionali al fine di promuovere la divulgazione della cultura industriale per incrementare lo sviluppo dell'occupazione e della fornitura portuale. La società potrà svolgere attività di organizzazione di eventi promozionali delle attività portuali, l'organizzazione di fiere, manifestazioni, convegni e seminari, la promozione e la *partnership* in iniziative a sostegno della portualità e dell'ambiente. La società potrà compiere inoltre tutte le operazioni commerciali, industriali, finanziarie, immobiliari e mobiliari ritenute necessarie e/o utili per il raggiungimento dello scopo sociale, ad eccezione di tutte quelle attività che sono riservate per legge a particolari soggetti. La società potrà infine costituire, assumere interessenze e partecipazioni in altre società od imprese aventi scopi analoghi o affini al proprio e sempre nei limiti e alle condizioni fissate dalla legge»;

considerato che:

l'art. 6, comma 1, lettera *c)*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevede che le Autorità portuali istituite nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia abbiano il compito, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1, di provvedere all'affidamento e al controllo delle attività dirette alla fornitura «a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge»;

il successivo comma 5 stabilisce che «L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica»;

l'articolo 1 del decreto ministeriale del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1994 prevede che i servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 1, lettera *c)*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale sono così identificati: «*A)* Servizi di illuminazione. Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali. *B)* Servizi di pulizia e raccolta rifiuti. Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali. *C)* Servizio idrico. Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete

idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti. *D)* Servizi di manutenzione e riparazione. Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto. *E)* Stazioni marittime passeggeri. Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri. *F)* Servizi informatici e telematici. Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, all'utenza e, più in generale, ai servizi marittimi. *G)* Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto. Gestione di parcheggi, accosti attrezzati, bacini di carenaggio per il settore industriale; gestione di parcheggi attrezzati e strutture di supporto all'autotrasporto ed agli altri operatori ed utenti del settore commerciale»;

premesso inoltre che, ad avviso dell'interrogante:

l'oggetto della società che l'Autorità portuale di La Spezia intende costituire sarebbe in netto contrasto non solo con il combinato disposto dell'art. 6, commi 1, lett. *c)*, e 5 della legge n. 84 del 1994 e dell'art. 1 del decreto ministeriale 14 novembre 1994 ma con la filosofia generale della legge di riforma dei porti, che ha come obiettivo principale la promozione della concorrenza nella gestione dei servizi e delle attività portuali e il superamento della situazione di monopolio preesistente;

così come configurata dall'art. 3 dello statuto, la società potrebbe rappresentare di fatto una sorta di «braccio operativo» dell'Autorità portuale per la gestione diretta di servizi onerosi da fornire agli utenti, che la legge prevede espressamente vadano assegnati mediante gara pubblica;

vista la sua natura privatistica, questa società potrebbe anche operare in difformità rispetto ai vincoli di bilancio imposti agli enti pubblici dal patto di stabilità interno e alle procedure previste in materia di assunzione del personale, accensione di mutui, acquisto e affidamento di beni e servizi;

premesso infine che a quanto risulta all'interrogante analoga iniziativa promossa dall'Autorità portuale di Livorno per la gestione della stazione marittima passeggeri sarebbe già stata ritenuta non legittima da parte del Ministro in indirizzo,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della costituzione da parte dell'Autorità portuale di La Spezia della società avente l'oggetto sociale sopra descritto;

se risulti che questa società potrebbe anche rappresentare per l'Autorità portuale uno strumento surrettizio per superare i vincoli di bilancio imposti agli enti pubblici dal patto di stabilità interno e le procedure previste in materia di assunzione del personale, accensione di mutui, acquisto e affidamento di beni e servizi;

se risulti che detta iniziativa, vista la sua natura privatistica, sia opportuna, legittima e conforme alle leggi vigenti, e in particolare alle previsioni dell'art. 6, commi 1, lettera *c)*, e 5 della legge 26 gennaio 1994, n. 84, e dell'art. 1 del decreto del Ministro dei trasporti e della naviga-

zione 14 novembre 1994 in materia di affidamento della fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.

(4-03594)

(4 agosto 2010)

Risposta. – Per quanto attiene alle attività segnalate messe in atto dall'Autorità portuale di La Spezia, si evidenzia che il Comitato portuale, in data 30 luglio 2010, aveva approvato la costituzione della società Newco Srl interamente partecipata dall'Autorità portuale. Con successiva delibera del Comitato portuale, in data 3 settembre 2010 è stata costituita una società denominata Apls investimenti Srl (precedentemente indicata Newco Srl), interamente partecipata dall'Autorità portuale.

Nella diversa formulazione dello statuto rispetto alla Newco Srl, emerge che la Apls investimenti Srl ha per oggetto sociale, principalmente, «l'esercizio di attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali dell'Autorità portuale, nei limiti di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, art. 6, anche al fine della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, del trasporto ferroviario delle merci, della logistica, delle reti trasportistiche, della realizzazione e gestione delle stazioni marittime passeggeri». Inoltre, la società potrà svolgere «tutte le attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, art. 16».

Va tuttavia rilevato che, ai sensi dell'art. 6, comma 6, della legge n. 84 del 1994, può essere costituita una società, interamente partecipata dall'Autorità portuale, avente come oggetto esclusivo l'esercizio di attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità portuali anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

Alla luce di quanto sopra, la costituzione della Apls investimenti Srl appare non conforme alle leggi vigenti poiché nell'oggetto sociale principale è inclusa la gestione delle stazioni marittime passeggeri che rientra nei servizi di interesse generale di cui all'art. 6, comma 1, lettera *c)*, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1994 e che, come tale, deve essere affidato in concessione mediante gara pubblica ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 84 del 1994.

Analogo rilievo può essere formulato ove la società Apls investimenti dovesse eventualmente svolgere altre attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di altri servizi di interesse generale, come previsto tra le possibilità indicate nello statuto.

Il Ministero provvederà pertanto a segnalare all'Autorità portuale la necessità di ricondurre l'attività della neo costituita società nell'ambito di quelle consentite dalla normativa vigente.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Matteoli

(25 ottobre 2010)

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

la stazione ferroviaria di Agropoli (Salerno) è uno snodo importante che collega il sud della Provincia di Salerno al capoluogo;

dal 5 settembre 2010 Trenitalia ha deciso di sopprimere il treno 3706 con partenza da Sapri alle 10.08 ed arrivo a Salerno alle 12 circa;

la mancanza di detto servizio genera seri problemi per i pendolari e gli studenti della costa cilentana e della Piana del Sele che, per raggiungere 1'Università degli studi di Salerno ed il capoluogo, non hanno mezzi pubblici idonei in quanto durante la fascia oraria che va dalle 8.24 alle 13.56 dalla stazione di Agropoli non transiteranno treni in direzione Salerno per circa sei ore;

le popolazioni e le amministrazioni locali dei Comuni interessati si sono mobilitate per scongiurare detto disservizio che ancora una volta penalizza le fasce deboli, operai e studenti,

si chiede di sapere quali utili interventi il Ministro in indirizzo intenda adottare per scongiurare la soppressione del suddetto servizio ed eventualmente potenziare con altre corse la fascia oraria successiva.

(4-03663)

(15 settembre 2010)

Risposta. – Occorre preliminarmente osservare che la fattispecie rilevata nell'atto riguarda il servizio di trasporto ferroviario interessante la stazione di Agropoli-Castellabate che rientra nella programmazione e gestione dei servizi regionali che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare; tale aspetto è di esclusiva competenza delle singole Regioni - nel caso, la Regione Campania - i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un Contratto di servizio, nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Su tali rapporti, lo Stato non ha pertanto competenza.

In merito agli specifici collegamenti rilevati nell'interrogazione, pur non sussistendo competenze dirette del Governo centrale né, quindi, del

Ministero, sono stati tuttavia chiesti specifici elementi informativi a Ferrovie dello Stato SpA, riportati in una nota a disposizione dell'interrogante.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(25 ottobre 2010)

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

esiste un'Italia a due velocità anche per il sistema di trasporto pubblico, considerato che mentre nell'Italia del Nord i treni ad alta velocità, in grado dì abbattere notevolmente i tempi di percorrenza, stanno gradualmente diventando una realtà, in Puglia si è ancora alle prese con i problemi dì tutt'altra natura quali carrozze vecchie, soste lunghe ed ingiustificate, rotaie uniche che consentono ai treni di transitare uno per volta;

i viaggiatori, soprattutto i pendolari, ogni giorno devono fare i conti con una serie di disservizi che vanno dalla mancanza di riscaldamento a vagoni che spesso si trasformano in carri bestiame per il sovraffollamento, oltre ai ritardi, in alcuni casi diventati di *routine*;

le cosidette freccie d'argento hanno di sensazionale solo il nome, visto che all'atto pratico non abbattono di molto i tempi di percorrenza, ed i periodici aumenti delle tariffe non sono supportati da un aumento della qualità del servizio;

un Intercity, per fare un esempio, impiega non meno di sei ore per coprire la tratta Bari-Roma, poco meno del doppio del tempo che, grazie all'alta velocità, la Freccia d'argento (il vecchio Eurostar) ora impiega per coprire la tratta Roma-Milano;

a giudizio dell'interrogante, ancora più grave è la situazione sulle tratte ferroviarie che collegano la Puglia con la Calabria, dove i tempi di percorrenza diventano addirittura «biblici»;

il treno Napoli-Bari a quanto riportato dagli orari di Trenitalia può impiegare da un minimo di tre ore e cinquanta minuti ed un massimo, in orario notturno, di otto ore e diciotto minuti;

il tragitto Napoli-Bari sulla carta è di 150 chilometri;

un Tgv copre questa distanza in un'ora, o poco meno;

esiste un progetto relativo alla velocizzazione delle tratte ferroviarie presentato nel 2006 dall'Assessore ai trasporti della Regione Campania, che andrebbe però rivisto per i costi spropositati, pari a 36 milioni di euro al chilometro, e per le 15 stazioni preventivate su di un percorso cosi breve che vanificherebbero l'effetto dell'alta velocità;

l'interrogante non comprende perché nel nostro amato Paese le grandi opere infrastrutturali debbano sempre costare dalle 15 alle 20 volte in più che all'estero, con dei tempi eterni di realizzazione che con le attuali tecnologie non appartengono più neanche ai Paesi del terzo mondo;

nel 1976 l'Italia aveva per prima in Europa inaugurato una linea veloce con la direttissima Firenze Roma;

altri Paesi come la Francia, partiti con sette anni di ritardo rispetto a noi, oggi vantano linee per l'alta velocità pari a cinque volte le nostre;

dal 1960 ad oggi la nostra rete ferroviaria è diminuita del 23% mentre i viaggiatori sono più che raddoppiati;

in Europa e nel resto del mondo le grandi opere vengono progettate e realizzate nell'assoluto rispetto dei tempi e con costi certi e più che ragionevoli,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti urgenti si intendano adottare per modernizzare il Paese in generale ed il Mezzogiorno in particolare, dotando il territorio di una rete ferroviaria e viaria che ci consenta di stare al passo con il resto dei Paesi europei e che valorizzi ed esalti le nostre potenzialità turistiche ed economiche.

(4-02640)

(3 febbraio 2010)

Risposta. – Per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria Ferrovie dello Stato fa sapere quanto segue.

La strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria delle regioni meridionali si inquadra in un contesto di sistema di rete atto a rispondere alle esigenze di mobilità e a creare il presupposto per far fronte, con un'offerta su ferro adeguata ai previsti sviluppi quantitativi e qualitativi della domanda di mobilità sia nelle grandi conurbazioni sia a medio/lungo raggio. Nell'ambito del contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero e Rete ferroviaria italiana e in relazione alle risorse finanziarie disponibili sono stati selezionati e pianificati i principali interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria di seguito riportati.

Asse Roma-Napoli

Linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli: tratta Roma-Napoli

La linea si sviluppa per circa 205 chilometri attraversando il territorio di 61 comuni. È collegata alla rete storica Roma-Cassino-Napoli attraverso 3 interconnessioni a Frosinone nord, Cassino sud e Caserta nord. L'esercizio sulla linea è stato avviato utilizzando il sofisticato sistema di segnalamento a *standard* europeo ETCS/ERTMS livello 2. Tra Gricignano e l'ingresso urbano a Napoli è prevista ancora la realizzazione della nuova stazione alta velocità/alta capacità di Napoli Afragola. Con separato progetto, saranno realizzate le opere finalizzate all'integrazione della linea veloce con il sistema dei trasporti campano, variante Cancello-Napoli. Nel 2009 è stato attivato l'ultimo tratto di circa 20 chilometri della linea alta velocità/alta capacità fra Gricignano e Napoli centrale e attualmente sono in corso i lavori per la realizzazione della nuova stazione di Napoli Afragola. L'attivazione della nuova stazione è prevista nel mese di settembre 2011. L'intervento rientra nell'ambito del progetto alta velocità/alta

capacità Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli, inserito nel contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, in tabella A «Opere in corso» con un costo di 32.000 milioni di euro.

Asse Napoli-Bari

L'itinerario Napoli-Bari è interessato da interventi di riqualificazione finalizzati al miglioramento dei collegamenti sulla trasversale estendendo verso sud-est i benefici del sistema alta velocità/alta capacità. Esso è prevalentemente a semplice binario ad esclusione del tratto Vitulano Apice. Il nuovo tracciato avrà caratteristiche di alta capacità grazie al raddoppio della linea e consentirà per la prima volta un collegamento ferroviario diretto tra i due capoluoghi regionali, senza cambio treno a Caserta. Grazie a questo potenziamento, Roma sarà raggiungibile da Bari in circa 3 ore, e Napoli da Bari in circa 2 ore; il progetto prevede diversi interventi che di seguito si riportano.

Interventi sulla tratta Napoli-Cancello

L'intervento prevede la realizzazione di una variante alla linea ferroviaria Napoli-Cancello, per l'inserimento della stessa nella stazione alta velocità/alta capacità Napoli Afragola, in modo da rispondere all'esigenza di integrazione delle linee storiche con il sistema alta velocità/alta capacità. La variante, che lambendo il centro abitato di Acerra raggiunge Cancello, costituisce inoltre il primo segmento dell'estensione dell'AV/AC verso Bari. Il contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, assicura la copertura dell'intervento cofinanziato dalla Regione Campania per un valore stimato in circa 125 milioni di euro.

Velocizzazione/raddoppio Cancello-Frasso Telesino-Benevento

L'intervento consente di realizzare il collegamento diretto Napoli-Benevento. Il tracciato di progetto prevede il raddoppio e la velocizzazione a 180 chilometri orari della linea storica, ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Benevento-Valle di Maddaloni, e sviluppandosi in completa variante tra valle di Maddaloni e Cancello, stazione di innesto sulla linea attuale verso Napoli centrale. Un'ulteriore variante nel territorio di Maddaloni consentirà di «by-passare» il centro cittadino e di eliminare i numerosi passaggi a livello esistenti. Inoltre sarà realizzata una fermata che servirà i comuni di Maddaloni e San Marco Evangelista. Il progetto preliminare della tratta prioritaria Cancello-Frasso Telesino, comprensivo dello *shunt* di Maddaloni, è stato inoltrato l'11 agosto 2009 ai Ministeri competenti per l'avvio del relativo *iter* istruttorio attualmente in corso. La progettazione preliminare dell'intervento sulla tratta Grasso-Telesino-Benevento, ricompreso tra le opere programmatiche dell'aggiornamento 2009 del contratto di programma, è stata trasmessa ai Ministeri competenti per l'avvio dell'*iter* di legge obiettivo nel mese di maggio 2010.

Raddoppio Apice-Orsara

Tra le stazioni di Apice (87+758 km) e Orsara (42+229 km) è prevista la realizzazione del raddoppio della linea con caratteristiche di alta capacità (percorribile a 200 chilometri orari). La nuova infrastruttura sarà realizzata completamente in variante rispetto alla linea esistente con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia, in posizione baricentrica rispetto ai potenziali bacini di utenza, che verranno collegati tramite un nuovo asse viario connesso alla rete stradale attuale.

Il progetto prevede il raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara con la dismissione della linea storica. Il costo dell'investimento è pari a 2.676 milioni di euro. La progettazione definitiva e la fase realizzativi dell'intervento sono inserite tra le opere programmatiche dell'aggiornamento 2009 del contratto di programma.

Con l'aggiornamento 2010 del contratto di programma potrebbe essere assicurata la copertura finanziaria della successiva fase progettuale.

Il progetto prelibare della tratta Apice-Orsara, unitamente allo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso a maggio 2010 ai Ministeri e agli enti competenti per l'avvio dell'*iter* autorizzativo di legge obiettivo.

Raddoppio Cervaro-Orsara

Il raddoppio di circa 33 chilometri si sviluppa interamente in territorio pugliese. Il raddoppio è previsto prevalentemente in affiancamento tra Cervaro e Bovino e in variante nella tratta Bovino-Orsara. Il progetto prevede la realizzazione di due nuove stazioni, a Ponte Albanito e Bovino, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti e nuove tecnologie per il comando centralizzato del traffico (CTC). Sono in corso i lavori per la realizzazione del raddoppio nella tratta Bovino-Cervaro. Il raddoppio Orsara-Bovino-Cervaro è inserito nel contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, nella tabella A relativa alle «Opere in corso», tra le opere previste per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Caserta-Foggia del costo complessivo di 550 milioni di euro, è esclusa nell'arco di piano la realizzazione del raddoppio nella tratta in variante tra Orsara e Bovino. I lavori per il raddoppio tra Bovino e Cervaro sono stati affidati e la loro attivazione è programmata nel 2013. La realizzazione del raddoppio nella tratta Orsara-Bovino è prevista per il 2016.

Altri interventi previsti al Sud

Nuova linea a monte del Vesuvio

La nuova linea a monte del Vesuvio, attivata all'esercizio ferroviario nel 2007, collega Napoli a Salerno, ha una estesa di circa 32 chilometri e realizza, quale prolungamento della linea alta velocità capacità Roma-Napoli, il collegamento veloce Nord/Sud, liberando l'attuale linea costiera Napoli-Torre Annunziata-Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano.

La linea a doppio binario e con caratteristiche alta velocità/alta capacità, si sviluppa da bivio Casoria, in cui confluiscono il ramo di collegamento con la linea alta velocità/alta capacità Roma-Napoli e l'ingresso a Napoli centrale (penetrazione urbana alta velocità/alta capacità), sino a bivio Salerno, predisposto per l'eventuale prosecuzione verso sud, da cui si dirama l'interconnessione con la linea costiera Napoli-Salerno. In tale contesto è anche prevista la realizzazione di una nuova fermata denominata Vesuvio est attualmente in corso di progettazione definitiva.

Quadruplicamento della linea Salerno-Battipaglia

Il quadruplicamento, attualmente in progettazione, va da bivio Salerno a Battipaglia, completa la direttrice Napoli-Battipaglia e si configura quale prolungamento del sistema alta velocità/alta capacità verso Sud.

Alta velocità/alta capacità Battipaglia-Paola-Reggio Calabria

Lo studio di fattibilità per la nuova linea AV/AC, sviluppato nel 2005, ha preso in esame diverse alternative di tracciato, è stata studiata anche la possibilità di realizzare una prima fase funzionale che, limitando l'intervento alla realizzazione di una variante nella tratta più accidentata della linea tra Ogliastro e Sapri in territorio campano, unitamente agli interventi di *upgrading* e velocizzazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria consentirebbe di percorrere la distanza da Roma a Reggio Calabria in circa 4 ore e 15 minuti. È in corso la pianificazione dell'attività di progettazione preliminare della variante Ogliastro Sapri.

Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Il raddoppio, di cui è in corso la progettazione, è previsto in variante per un'estesa di circa 42 chilometri. È in corso l'attività di adeguamento della progettazione preliminare per il recepimento delle prescrizioni del CIPE formulate in fase di approvazione del progetto ed è sta avviata la progettazione definitiva.

Raddoppio Catania Ognina-Catania centrale

Il raddoppio, in affiancamento, comprende la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania. I lavori sono in corso e l'attivazione è prevista nel 2012.

Nuovo collegamento Palenno-Catania

Il nuovo collegamento diretto tra le città di Palermo e Catania prevede di utilizzare la linea esistente Palermo-Messina da Palermo fino alla stazione di Castelbuono, di realizzare una nuova linea tra Castelbuono e la stazione di Catenanuova (113 chilometri) e, nel tratto finale Catenanuova-Bicocca (46 chilometri) di utilizzare l'attuale linea interna Palermo-

Caltanissetta Xirbi-Catania, previo raddoppio ed elevamento della velocità di esercizio. Sono in corso le attività di progettazione.

Raddoppio tratta Fiumetorto-Castelbuono

Il raddoppio dell'estesa complessiva di oltre 32 chilometri è previsto, parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari (14,5 chilometri), e parte in variante, prevalentemente in galleria, da Lascari a Castelbuono (Lascari-Cefalù Ogliastrillo di circa 5,7 chilometri e Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono di circa 12 chilometri). La nuova stazione di Cefalù sarà realizzata completamente in galleria. I lavori sono in corso nella tratta Fiumetorto-Ogliastrillo; nella tratta Ogliastrillo-Castelbuono è in corso l'aggiornamento del progetto definitivo, l'avvio della gara per l'affidamento è prevista entro il 2010. A dicembre 2011 è programmata l'attivazione della tratta Fiumetorto Campofelice di Roccella, a settembre 2012 il raddoppio sarà attivato fino a Cefalù Ogliastrillo. L'attivazione della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono è prevista a dicembre 2017.

Per quanto concerne invece l'infrastruttura viaria, Anas fa sapere quanto segue.

La società stradale è impegnata su tutto il territorio nazionale con lavori in corso o in fase di avvio per un investimento complessivo pari ad oltre 38,8 miliardi di euro.

Una parte rilevante di questi investimenti riguardano il Mezzogiorno, le cui regioni rappresentano una piattaforma logistica strategica per i traffici del Mediterraneo, anche in funzione dei corridoi europei I Berlino-Palermo e VIII Bari-Varna.

Nelle regioni del Sud Anas è impegnata tra lavori in corso o in fase di cantierizzazione con investimenti complessivi pari a circa 20,3 miliardi di euro, pari al 52,3 per cento del totale. In particolare, tra gli investimenti più rilevanti figurano il completamento della nuova autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, per un totale di 5,43 miliardi di euro; la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, del valore di 6,3 miliardi di euro; l'ammodernamento della strada statale 106 Jonica, per la quale sono in corso o di prossimo avvio lavori per un importo di 2,63 miliardi di euro.

Inoltre, gli interventi in fase di realizzazione da parte delle concessionarie autostradali nel Mezzogiorno ammontano a 1,5 miliardi di euro.

Nel dettaglio, gli investimenti in corso o di prossimo avvio sulla rete Anas, esclusi A3 e ponte sullo stretto, riguardano: la Campania con 1.437 milioni di euro, la Basilicata con 207 milioni di euro, la Calabria 2.900 milioni di euro, il Molise con 127 milioni di euro, la Puglia con 575 milioni di euro, la Sicilia con 3.332 milioni di euro e la Sardegna con 579 milioni di euro.

Per quanto riguarda i lavori programmati, Anas ha previsto nelle regioni del Sud investimenti per circa 18,4 miliardi di euro pari al 46,6 per cento del totale relativo all'intero Paese (39,5 miliardi di euro), tutti da finanziare.

Nel dettaglio, gli investimenti programmati sulla rete Anas, esclusa A3 per 2.590 milioni di euro, riguardano: la Campania con 4.611 milioni di euro, la Basilicata con 556 milioni di euro, la Calabria con 3.719 milioni di euro, il Molise con 1.494 milioni di euro, la Puglia con 1.251 milioni di euro, la Sicilia con 2.578 milioni di euro e la Sardegna con 1.652 milioni di euro.

Il totale degli investimenti in Italia ammonta a 78,3 miliardi di euro, di cui 38,4, pari al 48,9 per cento, nel Mezzogiorno.

Tra questi interventi, l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria riveste, ovviamente, un ruolo prioritario e strategico.

L'impegno profuso fino a oggi da Anas per adeguare questa fondamentale via di comunicazione alle moderne esigenze della viabilità e agli *standard* di sicurezza europei è davvero enorme, ma è solo dal 2002, anno successivo al varo della legge obiettivo, che i lavori sulla A3 sono realmente ripresi.

Inoltre, ha in corso sulla A3 interventi per un valore complessivo di 5,20 miliardi di euro, mentre quelli di prossimo avvio ammontano a 230 milioni di euro per un totale di 5,43 miliardi di euro.

Inoltre, sono stati ultimati lavori per 1,90 miliardi di euro. Per i tratti ancora da progettare, che hanno uno sviluppo di circa 58 chilometri, saranno ancora necessari ulteriori 2,59 miliardi di euro.

Negli ultimi due anni vi è stata un'accelerazione degli appalti e dei lavori.

Nel corso del 2008 e del 2009 sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono stati: a) ultimati 6 cantieri; b) aperti al traffico lotti per 52 chilometri, per un valore di 0,73 miliardi di euro; c) consegnati 10 cantieri ed avviati favori per 87 chilometri, per un valore di 1,50 miliardi di euro; d) pubblicati 3 bandi per un importo di 0,24 miliardi di euro (oltre ad altri 7 alla fine del 2007 per 1,70 miliardi di euro); e) aggiudicate 8 gare per un importo di 1,60 miliardi di euro.

Attualmente su un totale di 443 chilometri risultano ultimati e aperti al traffico oltre 210,5 chilometri di autostrada (pari al 47,5 per cento) e l'impegno è quello di completare tutti i lavori in corso e di prossimo avvio entro il 2013. Sono in lavorazione o in fase di gara lavori per un totale di 174,5 chilometri.

Per quanto riguarda la strada statale 106 Jonica, che ha un'estensione complessiva da Taranto a Reggio Calabria di 491 chilometri, il tratto della Jonica in Puglia (39 chilometri) è già totalmente ammodernato mentre in Basilicata sono completati 33 chilometri su un totale di 37 chilometri e resta ancora da ultimare la variante di Nova Siri, i cui lavori sono in fase di aggiudicazione. In Calabria sono in corso lavori per 1,32 miliardi di euro, e in prossimo avvio lavori per ulteriori 1,31 miliardi di euro.

Tra le grandi opere del Mezzogiorno è necessario citare, infine, il progetto il ponte sullo stretto di Messina, che è in piena fase realizzativa.

Il progetto prevede un'opera sia stradale che ferroviaria costituita da un ponte sospeso, con una campata unica di 3.300 metri, la più lunga del mondo.

Dal punto di vista strategico il ponte è la risposta concreta al bisogno di un più efficiente e moderno sistema di collegamento tra la Sicilia ed il continente. L'opera si colloca in modo funzionale ed organico in una logica complessiva di riqualificazione delle infrastrutture portanti stradali e ferroviarie del Mezzogiorno. In tal senso apporterà un contributo decisivo alla riduzione del *deficit* infrastrutturale che riguarda il Sud, creando le condizioni favorevoli per un rilancio economico-sociale dell'area e la premessa per un sistema logistico più competitivo consentendo di sviluppare il concetto dell'intermodalità. Il contributo è anche indiretto perché il ponte non è solo un'opera puntuale, ma è una tessera fondamentale del mosaico trasportistico nazionale ed internazionale che consentirà di portare l'Europa nel Mediterraneo. Infatti, una volta completato, il ponte sarà parte integrante di una serie di sistemi viari, ferroviari e marittimi: il corridoio VIII, il corridoio V e l'asse Palermo-Berlino, di cui il ponte è snodo fondamentale, come riconosciuto dall'Unione europea che ha inserito l'opera tra i progetti prioritari nell'ambito della sviluppo delle reti transeuropee.

L'opera genera inoltre forti ricadute sul contesto socio-economico locale, complessivamente l'impatto economico diretto, indiretto e indotto della fase di cantiere risulta pari al significativo importo di circa 6 miliardi di euro, con ricadute occupazionali dirette ed indirette pari a circa 40.000 unità all'anno limitatamente alle regioni dello Stretto.

Anas è azionista di maggioranza della società Stretto di Messina, concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del ponte, con una quota pari all'81,8 per cento, nell'ambito di una compagine azionaria che vede Rete ferroviaria italiana con il 13 per cento, Regione Calabria e Regione Siciliana, ciascuna con una partecipazione pari al 2,6 per cento.

Nel 2006 il progetto del ponte, nell'imminenza dell'apertura dei cantieri, ha subito un blocco di natura politica.

Nel 2008 il Ministero ha invitato la società a porre in essere, nei tempi più brevi, tutte le condizioni per la ripresa delle attività legate all'opera. Pertanto Anas e la Stretto di Messina sono state fortemente impegnate nella difficile fase di ripartenza che ha riguardato in via principale l'aggiornamento della convenzione con il concedente Ministero e del relativo piano finanziario nonché l'aggiornamento dei corrispettivi contrattuali.

Nel 2009 sono stati firmati gli accordi con le imprese che hanno il compito di realizzare l'opera, con il conseguente inizio delle attività, è stato varato l'aumento di capitale della Stretto di Messina che completa la copertura del 40 per cento del fabbisogno dell'opera ed è stata approvata la convenzione con il relativo piano finanziario.

A dicembre 2009 sono stati aperti i cantieri della prima opera propedeutica del ponte, la cosiddetta «variante di Cannitello», per risolvere le interferenze con il futuro cantiere della torre del ponte, sul lato della Calabria.

Nei primi mesi del 2010 è stata quindi avviata la progettazione definitiva del ponte e dei 40 chilometri di collegamenti a terra, che rappresentano circa un terzo dell'investimento complessivo.

Nel corso del 2010 si prevede il completamento della progettazione definitiva del ponte. Conseguentemente saranno attivate le procedure di approvazione da parte del Cipe. Inoltre, nell'ambito del *project financing*, è prevista la strutturazione dell'operazione finanziaria, la negoziazione con il mercato e la successiva definizione dei finanziamenti. A seguito dell'approvazione da parte del Cipe, si procederà alla stesura della progettazione esecutiva e si prevede di poter avviare il cantiere principale del ponte entro il 2011, con l'obiettivo di aprire l'opera al traffico nel 2017.

Da tempo Anas sta utilizzando progetti di finanziamento alternativi ai trasferimenti pubblici, attraverso il coinvolgimento dei capitali privati (partenariato pubblico- privato, di cui il *project financing* è lo strumento più utilizzato).

Le opere più importanti che si realizzeranno in *project financing* nel Mezzogiorno, comprese nel piano Anas, sono il collegamento tra A1, aeroporto di Grazzanise e Domitiana, un'infrastruttura con un'estensione di 24 chilometri circa e un investimento di circa 291 milioni di euro; il collegamento Benevento-Caianello, un itinerario previsto di circa 61 chilometri e un investimento di 572 milioni di euro; il collegamento San Vittore-Bojano-Campobasso, un tracciato di 82 chilometri e un importo complessivo dell'investimento che ammonta a 1.138 milioni di euro e la Ragusa un intervento di circa 68 chilometri e un investimento di quasi 815 milioni di euro; la variante alla strada statale 16 (Bari-Mola di Bari) con un tracciato di 17 chilometri e un investimento di circa 247 milioni di euro; la tangenziale ovest di Catania per 20 chilometri di tracciato e 350 milioni di euro e la tangenziale di Palermo, lunga 19 chilometri con investimento di 650 milioni di euro.

Infine, non può essere dimenticata l'autostrada Catania-Siracusa, lunga nel suo complesso 70 chilometri. Il completamento degli ultimi 25 chilometri è stato avviato nel febbraio 2005 e i lavori sono stati realizzati in tempi *record*. A fine luglio 2009 sono stati aperti i primi 11 chilometri, mentre i restanti 14 sono stati ultimati alla fine 2009. L'investimento complessivo è stato di 723 milioni di euro.

Il nuovo tratto autostradale è il più moderno attualmente in esercizio in Europa sotto il profilo tecnico.

Particolare attenzione è stata posta all'impatto ambientale attraverso innovative soluzioni progettuali. Inoltre per la prima volta in una grande infrastruttura stradale gli impianti delle gallerie dell'autostrada saranno alimentati da energia alternativa, prodotta grazie all'installazione di pan-

nelli fotovoltaici sulle volte delle gallerie artificiali, con una potenza globale erogata pari a 13,2 megawatt.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(25 ottobre 2010)

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

esiste un'Italia a due velocità anche per il sistema di trasporto pubblico, considerato che, mentre nell'Italia del Nord i treni ad alta velocità, in grado di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza, stanno gradualmente diventando una realtà, in Puglia si è ancora alle prese con problemi di tutt'altra natura, quali carrozze vecchie, soste lunghe e ingiustificate, rotaie uniche che consentono ai treni di transitare uno per volta;

i viaggiatori, soprattutto i pendolari, ogni giorno devono fare i conti con una serie di disservizi, che vanno dalla mancanza di riscaldamento a vagoni che spesso si trasformano in carri bestiame per il sovraffollamento, oltre ai ritardi, in alcuni casi diventati di *routine*;

la Puglia è l'unica regione italiana ad avere un solo binario che la collega al Nord del Paese e che, peraltro, da circa due mesi è interrotto da una frana che comporta disagi inenarrabili per quei viaggiatori che da Brindisi devono raggiungere Roma;

un Intercity, per fare un esempio, impiega non meno di sei ore per coprire la tratta Bari-Roma, poco meno del doppio del tempo che, grazie all'alta velocità, la Freccia d'Argento (il vecchio Eurostar) impiega attualmente per coprire la tratta Roma-Milano;

ancora più grave è la situazione sulle tratte ferroviarie che collegano la Puglia con la Calabria dove i tempi di percorrenza diventano addirittura biblici;

mentre al Nord si investono miliardi di euro per l'alta velocità, al Sud ancora si discute su progetti di alta capacità in relazione alla tratta Napoli-Bari, la cui percorrenza, attualmente, a quanto risulta dagli orari di Trenitalia, può comportare da un minimo di tre ore e 50 minuti ed un massimo, in orario notturno, di otto ore e 18 minuti per un tragitto che è di 150 chilometri;

un treno ad alta velocità copre questa distanza in un'ora o poco meno;

in Europa e nel resto del mondo le grandi opere vengono progettate e realizzate nell'assoluto rispetto dei tempi e con costi certi e più che ragionevoli,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti urgenti il Governo intenda adottare per modernizzare il Mezzogiorno in generale e la Puglia in particolare, progettando e finanziando in tempi rapidi una rete ferroviaria e viaria che consenta al Sud del Paese di stare al passo con

il resto d'Europa e che valorizzi ed esalti le potenzialità turistiche ed economiche del Mezzogiorno.

(4-03298)

(9 giugno 2010)

Risposta. – Per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria Ferrovie dello Stato fa sapere quanto segue.

La strategia di sviluppo della dotazione infrastrutturale ferroviaria delle regioni meridionali si inquadra in un contesto di sistema di rete atto a rispondere alle esigenze di mobilità e a creare il presupposto per far fronte, con un'offerta su ferro adeguata ai previsti sviluppi quantitativi e qualitativi della domanda di mobilità sia nelle grandi conurbazioni sia a medio/lungo raggio. Nell'ambito del contratto di programma 2007-2011 (CdP) tra il Ministero e Rete ferroviaria italiana e in relazione alle risorse finanziarie disponibili sono stati selezionati e pianificati i principali interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria di seguito riportati.

Asse Roma-Napoli

Linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli: tratta Roma-Napoli

La linea si sviluppa per circa 205 chilometri attraversando il territorio di 61 comuni. È collegata alla rete storica Roma-Cassino-Napoli attraverso 3 interconnessioni a Frosinone nord, Cassino sud e Caserta nord. L'esercizio sulla linea è stato avviato utilizzando il sofisticato sistema di segnalamento a *standard* europeo ETCS/ERTMS livello 2. Tra Gricignano e l'ingresso urbano a Napoli è prevista ancora la realizzazione della nuova stazione alta velocità/alta capacità di Napoli Afragola. Con separato progetto, saranno realizzate le opere finalizzate all'integrazione della linea veloce con il sistema dei trasporti campano, variante Cancello-Napoli. Nel 2009 è stato attivato l'ultimo tratto di circa 20 chilometri della linea alta velocità/alta capacità fra Gricignano e Napoli centrale e attualmente sono in corso i lavori per la realizzazione della nuova stazione di Napoli Afragola. L'attivazione della nuova stazione è prevista nel mese di settembre 2011. L'intervento rientra nell'ambito del progetto alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli, inserito nel contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, in tabella A «Opere in corso» con un costo di 32.000 milioni di euro.

Asse Napoli-Bari

L'itinerario Napoli-Bari è interessato da interventi di riqualificazione finalizzati al miglioramento dei collegamenti sulla trasversale estendendo verso sud-est i benefici del sistema alta velocità/alta capacità. Esso è prevalentemente a semplice binario ad esclusione del tratto Vitulano Apice. Il

nuovo tracciato avrà caratteristiche di alta capacità grazie al raddoppio della linea e consentirà per la prima volta un collegamento ferroviario diretto tra i due capoluoghi regionali, senza cambio treno a Caserta. Grazie a questo potenziamento, Roma sarà raggiungibile da Bari in circa 3 ore, e Napoli da Bari in circa 2 ore.

Il progetto prevede diversi interventi che di seguito si riportano.

Interventi sulla tratta Napoli-Cancello

L'intervento prevede la realizzazione di una variante alla linea ferroviaria Napoli-Cancello, per l'inserimento della stessa nella stazione alta velocità/alta capacità Napoli Afragola, in modo da rispondere all'esigenza di integrazione delle linee storiche con il sistema alta velocità/alta capacità. La variante, che lambendo il centro abitato di Acerra raggiunge Cancello, costituisce inoltre il primo segmento dell'estensione dell'AV/AC verso Bari. Il contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, assicura la copertura dell'intervento cofinanziato dalla Regione Campania per un valore stimato in circa 125 milioni di euro.

Velocizzazione/raddoppio Cancello-Frasso Telesino-Benevento

L'intervento consente di realizzare il collegamento diretto Napoli-Benevento. Il tracciato di progetto prevede il raddoppio e la velocizzazione a 180 chilometri orari della linea storica, ripercorrendo l'attuale corridoio per la tratta Benevento-Valle di Maddaloni, e sviluppandosi in completa variante tra valle di Maddaloni e Cancello, stazione di innesto sulla linea attuale verso Napoli centrale. Un'ulteriore variante nel territorio di Maddaloni consentirà di «by-passare» il centro cittadino e di eliminare i numerosi passaggi a livello esistenti. Inoltre sarà realizzata una fermata che servirà i comuni di Maddaloni e San Marco Evangelista. Il progetto preliminare della tratta prioritaria Cancello-Frasso Telesino, comprensivo dello *shunt* di Maddaloni, è stato inoltrato l'11 agosto 2009 ai Ministeri competenti per l'avvio del relativo *iter* istruttorio attualmente in corso. La progettazione preliminare dell'intervento sulla tratta Grasso-Telesino-Benevento, ricompreso tra le opere programmatiche dell'aggiornamento 2009 del contratto di programma, è stata trasmessa ai Ministeri competenti per l'avvio dell'*iter* di legge obiettivo nel mese di maggio 2010.

Raddoppio Apice-Orsara

Tra le stazioni di Apice (87+758 km) e Orsara (42+229 km) è prevista la realizzazione del raddoppio della linea con caratteristiche di alta capacità (percorribile a 200 chilometri orari). La nuova infrastruttura sarà realizzata completamente in variante rispetto alla linea esistente con una nuova stazione a servizio dell'Irpinia, in posizione baricentrica rispetto ai potenziali bacini di utenza, che verranno collegati tramite un nuovo asse viario connesso alla rete stradale attuale.

Il progetto prevede il raddoppio in variante della tratta Apice-Orsara con la dismissione della linea storica. Il costo dell'investimento è pari a

2.676 milioni di euro. La progettazione definitiva e la fase realizzativi dell'intervento sono inserite tra le opere programmatiche dell'aggiornamento 2009 del contratto di programma.

Con l'aggiornamento 2010 del contratto di programma potrebbe essere assicurata la copertura finanziaria della successiva fase progettuale.

Il progetto prelibare della tratta Apice-Orsara, unitamente allo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso a maggio 2010 ai Ministeri e agli enti competenti per l'avvio dell'*iter* autorizzativo di legge obiettivo.

Raddoppio Cervaro-Orsara

Il raddoppio di circa 33 chilometri si sviluppa interamente in territorio pugliese. Il raddoppio è previsto prevalentemente in affiancamento tra Cervaro e Bovino e in variante nella tratta Bovino-Orsara. Il progetto prevede la realizzazione di due nuove stazioni, a Ponte Albanito e Bovino, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti e nuove tecnologie per il comando centralizzato del traffico (CTC). Sono in corso i lavori per la realizzazione del raddoppio nella tratta Bovino-Cervaro. Il raddoppio Orsara-Bovino-Cervaro è inserito nel contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2009, nella tabella A relativa alle «Opere in corso», tra le opere previste per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Caserta-Foggia del costo complessivo di 550 milioni di euro, è esclusa nell'arco di piano la realizzazione del raddoppio nella tratta in variante tra Orsara e Bovino. I lavori per il raddoppio tra Bovino e Cervaro sono stati affidati e la loro attivazione è programmata nel 2013. La realizzazione del raddoppio nella tratta Orsara-Bovino è prevista per il 2016.

Altri interventi previsti al Sud

Nuova linea a monte del Vesuvio

La nuova linea a monte del Vesuvio, attivata all'esercizio ferroviario nel 2007, collega Napoli a Salerno, ha una estesa di circa 32 chilometri e realizza, quale prolungamento della linea alta velocità capacità Roma-Napoli, il collegamento veloce Nord/Sud, liberando l'attuale linea costiera Napoli-Torre Annunziata-Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano. La linea a doppio binario e con caratteristiche alta velocità/alta capacità, si sviluppa da bivio Casoria, in cui confluiscono il ramo di collegamento con la linea alta velocità/alta capacità Roma-Napoli e l'ingresso a Napoli centrale (penetrazione urbana alta velocità/alta capacità), sino a bivio Salerno, predisposto per l'eventuale prosecuzione verso sud, da cui si dirama l'interconnessione con la linea costiera Napoli-Salerno. In tale contesto è anche prevista la realizzazione di una nuova fermata denominata Vesuvio est attualmente in corso di progettazione definitiva.

Quadruplicamento della linea Salerno-Battipaglia

Il quadruplicamento, attualmente in progettazione, va da bivio Salerno a Battipaglia, completa la direttrice Napoli-Battipaglia e si configura quale prolungamento del sistema alta velocità/alta capacità verso Sud.

Alta velocità/alta capacità Battipaglia-Paola-Reggio Calabria

Lo studio di fattibilità per la nuova linea AV/AC, sviluppato nel 2005, ha preso in esame diverse alternative di tracciato, è stata studiata anche la possibilità di realizzare una prima fase funzionale che, limitando l'intervento alla realizzazione di una variante nella tratta più accidentata della linea tra Ogliastro e Sapri in territorio campano, unitamente agli interventi di *upgrading* e velocizzazione della linea Battipaglia-Reggio Calabria consentirebbe di percorrere la distanza da Roma a Reggio Calabria in circa 4 ore e 15 minuti. È in corso la pianificazione dell'attività di progettazione preliminare della variante Ogliastro Sapri.

Raddoppio Giampilieri-Fiumefreddo

Il raddoppio, di cui è in corso la progettazione, è previsto in variante per un'estesa di circa 42 chilometri. È in corso l'attività di adeguamento della progettazione preliminare per il recepimento delle prescrizioni del CIPE formulate in fase di approvazione del progetto ed è sta avviata la progettazione definitiva.

Raddoppio Catania Ognina-Catania centrale

Il raddoppio, in affiancamento, comprende la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano (Europa, Picanello e Ognina) poste all'interno del tessuto urbano della città di Catania. I lavori sono in corso e l'attivazione è prevista nel 2012.

Nuovo collegamento Palenno-Catania

Il nuovo collegamento diretto tra le città di Palermo e Catania prevede di utilizzare la linea esistente Palermo-Messina da Palermo fino alla stazione di Castelbuono, di realizzare una nuova linea tra Castelbuono e la stazione di Catenanuova (113 chilometri) e, nel tratto finale Catenanuova-Bicocca (46 chilometri) di utilizzare l'attuale linea interna Palermo-Caltanissetta Xirbi-Catania, previo raddoppio ed elevamento della velocità di esercizio. Sono in corso le attività di progettazione.

Raddoppio tratta Fiumetorto-Castelbuono

Il raddoppio dell'estesa complessiva di oltre 32 chilometri è previsto, parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari (14,5 chilometri), e parte in variante, prevalentemente in galleria, da Lascari a Castelbuono (Lascari-Cefalù Ogliastrillo di circa 5,7 chilometri e Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono di circa 12 chilometri). La nuova stazione di Cefalù sarà realiz-

zata completamente in galleria. I lavori sono in corso nella tratta Fiumetorto-Ogliastrillo; nella tratta Ogliastrillo-Castelbuono è in corso l'aggiornamento del progetto definitivo, l'avvio della gara per l'affidamento è prevista entro il 2010. A dicembre 2011 è programmata l'attivazione della tratta Fiumetorto Campofelice di Roccella, a settembre 2012 il raddoppio sarà attivato fino a Cefalù Ogliastrillo. L'attivazione della tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono è prevista a dicembre 2017.

Per quanto concerne invece la rete stradale nazionale con particolare riferimento al territorio pugliese, Anas fa sapere quanto segue.

Nel mese di aprile 2010 sono stati aperti al traffico tre lotti della strada statale 16 Adriatica tra Foggia e Cerignola, che hanno consentito l'ammodernamento dell'intera tratta a quattro corsie, per un importo complessivo di 94,5 milioni di euro.

Sono attualmente in corso l'ammodernamento della strada statale 99 di Matera tra Altamura e Matera e della strada stradale 96 Barese nel tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto ed è in fase di realizzazione il collegamento della strada statale 106 dir e del casello autostradale di Taranto con la strada statale 106 Jonica (Palagiano) e dell'asta di raccordo tra la strada statale 7 e l'autostrada A14 a Palagianello, per un importo complessivo di 94,1 milioni di euro.

Riguardo alle opere appaltate, Anas fa sapere che è stato recentemente stipulato il contratto d'appalto integrato per i lavori di ammodernamento della strada Maglie-Otranto. L'appaltatore a breve avvierà la progettazione esecutiva. La nuova infrastruttura avrà due corsie per senso di marcia e lo spartitraffico. Il costo complessivo dell'intervento è di 80,2 milioni di euro.

Sono attualmente in fase di svolgimento le gare per l'appalto integrato per i seguenti interventi: a) ammodernamento della strada statale 275 da Maglie a S. Maria di Leuca. La nuova strada ha uno sviluppo di circa 40 chilometri ed un costo complessivo dì circa 288 milioni di euro; b) completamento delle aste di collegamento tra la strada statale 16 Adriatica e la litoranea (ex strada statale 16) a nord e sud di Molfetta ed a sud di Giovinazzo per un importo di 20,7 milioni di euro; c) completamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale 100 Bari- Taranto tra il chilometro 7+200 ed il chilometro 44+500 per un importo di 39 milioni di euro.

Circa i progetti definitivi approvati, Anas informa che sono state ottenute tutte le approvazioni di legge per i progetti definitivi di seguito indicati e, successivamente allo stanziamento di tutti i finanziamenti necessari (sono in corso le procedure per la completa copertura finanziaria mediante fondi europei PON 2007-2011), saranno bandite le gare per l'appalto integrato.

I progetti definitivi riguardano: a) il completamento degli interventi di ammodernamento del tratto della strada statale 96 compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto - se-

condo stralcio per un importo di 85 milioni di euro; b) l'ammodernamento del tratto della strada statale 96 compreso tra la fine della variante di Torino e Modugno, inclusa la variante di Palo del Colle, per un importo di 132 milioni.

Infine, per quanto riguarda i lavori di manutenzione straordinaria, Anas evidenzia che sono in corso di esecuzione i lavori di manutenzione straordinaria (pavimentazioni, adeguamento spartitraffico, miglioramento *standard* di sicurezza), per circa 15 milioni di euro, su alcune statali nei tratti pugliesi tra queste la 16 Adratica, la 17 dell'Appennino abruzzese ed appulo-sannitico» e la 7 ter Salentina.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(25 ottobre 2010)

GIARETTA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

l'imparzialità della pubblica amministrazione è uno dei cardini costituzionali che legittima l'azione dei pubblici poteri, ed in particolare ciò risulta tanto più vero per le azioni delle amministrazioni locali, più vicine al cittadino ma anche alle pressioni che possono distorcere la corretta amministrazione;

presso il Comune di Cittadella (Padova) di cui è Sindaco l'on. Bitonci (gruppo Lega Nord) è costituita una società partecipata comunale denominata ZITAC che si occupa dell'urbanizzazione di aree comunali;

tale società è stata presieduta fino al 2007 da un assessore comunale;

poche settimane dopo il cambio di presidenza a quanto risulta all'interrogante è stata assunta da detta società la sorella dell'assessore;

sempre nel Comune di Cittadella è stata istituita una polizza comunale a vantaggio delle famiglie eventualmente oggetto di furti e rapine;

in ordine a questi due fatti la minoranza consiliare ha chiesto di avere elementi informativi che l'amministrazione si rifiuta di fornire,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di effettuare, nell'ambito delle proprie competenze, gli opportuni accertamenti circa la regolarità delle procedure che hanno portato all'assunzione della sorella dell'ex Presidente ed Assessore in carica presso una società partecipata dal Comune di Cittadella;

se non ritenga doveroso che l'amministrazione comunale fornisca dati necessari alla valutazione della decisione amministrativa della sottoscrizione di un'assicurazione contro i furti e le rapine, sia sotto il profilo di un'analisi costi benefici, in ordine al numero delle famiglie che hanno potuto usufruire del rimborso rispetto al costo sostenuto dall'amministrazione comunale, sia per una conoscenza del fenomeno malavitoso presso quel territorio comunale;

se in via generale non ritenga di vigilare, anche attraverso l'emanazione di opportuni atti di indirizzo, per impedire che talune amministrazioni si sottraggano al dovere di legge di fornire alle minoranze consiliari in modo collaborativo tutta la documentazione necessaria a consentire ai consiglieri comunali l'esercizio del loro diritto dovere di controllo sugli atti delle amministrazioni locali.

(4-03263)

(8 giugno 2010)

Risposta. – Va premesso che l'attuale sistema costituzionale non consente allo Stato e, per esso, al Ministero dell'interno alcuna forma di controllo o di vigilanza sugli atti e sulle determinazioni adottati dagli enti locali nell'esercizio delle loro funzioni, in quanto espressione dell'autonomia ad essi riconosciuta dall'ordinamento.

Nel merito dei quesiti posti, si osserva che la «Zona industriale tecnologica e artigianale Cittadellese SpA» (ZITAC), di cui il Comune di Cittadella possiede la maggioranza assoluta del capitale sociale, è stata costituita nel 2002 con lo scopo di progettare e realizzare interventi per la trasformazione e la riqualificazione urbana ed edilizia e per lo sviluppo produttivo del territorio di competenza, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti.

La sorella dell'ex presidente del Consiglio di amministrazione della ZITAC risulta essere dipendente della stessa società dal novembre 2007, mentre il fratello ha ricoperto l'incarico di presidente nel periodo compreso tra il 21 aprile 2006 e il giugno 2007.

Il Comune di Cittadella ha effettivamente sottoscritto una polizza assicurativa a beneficio dei residenti nel proprio territorio e in quello dei comuni di Gazzo e Carmignano di Brenta; la polizza prevede un risarcimento nel caso che essi siano colpiti da furti in abitazioni, scippi, truffe o rapine delle pensioni, in attuazione di un progetto, approvato da ciascun ente locale con propria delibera, per la sicurezza della cittadinanza. Il contratto, valido dal 2009 al 2011, ha un costo complessivo di 21.600 euro finanziato per il 70 per cento da un contributo regionale e per il restante 30 per cento dai Comuni partecipanti, ciascuno con una quota proporzionata alla densità della popolazione residente. Ad oggi risulta che 20 cittadini abbiano usufruito di detta copertura assicurativa.

Per quanto concerne «il dovere di legge» di fornire alle minoranze consiliari la documentazione per l'esercizio del controllo sugli atti delle amministrazioni locali, è noto che il comma 2 dell'art. 43 del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali n. 267 del 2000 attribuisce ai consiglieri comunali e provinciali «il diritto di ottenere dagli uffici tutte le notizie e le informazioni in loro possesso, utili all'espletamento del loro mandato «abilitandoli» (...) a conoscere tutte quante le attività svolte dall'Amministrazione comunale (...) affinché possano consapevolmente intervenire in ogni singolo settore».

È chiaro che la funzione in base alla quale la legge riconosce tale diritto è quella del controllo politico-amministrativo sull'ente nell'interesse della collettività.

Alla stregua dei consolidati orientamenti giurisprudenziali in materia, l'amministrazione locale può adottare, nella propria autonomia, apposite norme regolamentari al fine di assicurarne l'esercizio anche nel rispetto dell'attività degli uffici dell'ente.

Eventuali atti che ostacolino siffatto diritto possono, comunque, essere oggetto degli ordinari strumenti giurisdizionali e amministrativi ovvero di istanze e di atti di sindacato ispettivo.

Lo statuto del Comune di Cittadella, nel recepire le disposizione della normativa statale, prevede, all'art. 8, che «I consiglieri comunali esercitano liberamente le loro funzioni» e che a tal fine «hanno diritto *a)* di esercitate l'iniziativa per tutti gli alti di competenza del Consiglio; *b)* di formulare interrogazioni, mozioni, interpellanze e raccomandazioni; *c)* di ottenere dagli uffici informazioni sull'attività del Comune e di prendere visione dei documenti, anche riservati, non coperti da segreto istruttorio».

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
Davico

(20 ottobre 2010)

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

il 14 dicembre 2009, sono aumentate le tariffe dei biglietti ferroviari e l'azienda Trenitalia attraverso i suoi massimi dirigenti, ha dichiarato che all'aumento avrebbe corrisposto una migliore qualità e quantità di servizi per i viaggiatori;

a giudizio dell'interrogante ciò è totalmente falso, e valga un esempio per tutti: a quanto risulta, sempre il 14 dicembre il treno Frecciarossa 9403 per Roma è arrivato in stazione a Firenze Santa Novella con 25 minuti di ritardo già accumulato, ma la cosa più singolare è stata che i servizi igienici delle tre carrozze di prima classe erano assolutamente inutilizzabili per lo stato di indecenza in cui si presentavano, mentre altri erano chiusi perché non funzionanti. Interpellato nel merito, un responsabile del personale viaggiante delle Ferrovie ha così risposto: «Con questo personale dobbiamo andare avanti così, siamo in carenza di organico. Non possiamo farci nulla»;

tutte le associazioni dei consumatori e dei rappresentanti degli utenti delle Ferrovie hanno protestato per l'aumento indiscriminato delle tariffe, che non sono assolutamente allineate alla qualità dei servizi erogati,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative di competenza, il Ministro in indirizzo intenda prendere a garanzia dell'efficienza e della qualità dell'opera prestata dalle varie aziende che gestiscono il servizio ferroviario sul territorio italiano;

se non intenda verificare direttamente l'efficacia dei servizi erogati ai viaggiatori e che l'ulteriore aumento dei costi sia effettivamente adeguato ai servizi resi.

(4-02426)

(16 dicembre 2009)

Risposta. – Si premette che i servizi ferroviari alta velocità e i treni a lunga e media percorrenza non sono inclusi nel perimetro dei servizi contribuiti e regolati perciò con contratto di servizio. Essi sono gestiti da Trenitalia SpA in regime di autonomia commerciale: l'impresa può cioè declinare autonomamente le caratteristiche qualitative e quantitative dell'offerta ed i livelli di prezzo. Tali servizi, come recita l'articolo 2, comma 253, della legge n. 244 del 2007, sono gestiti in regime di liberalizzazione.

Per gli altri servizi ferroviari la legge fa carico al Comitato interministeriale per la programmazione economica di individuare «i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione e che sono mantenuti in servizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico». Lo Stato assicura dunque, mediante il contratto di servizio, l'erogazione di quei trasporti che non sarebbero prodotti dall'impresa ferroviaria o lo sarebbero a condizioni diverse in quanto non in grado di conseguire l'equilibrio economico.

L'intervento dello Stato è volto a mantenere quei servizi a domanda debole e/o a costi strutturalmente più elevati come, ad esempio, per la ridotta velocità commerciale dovuta alla maggiore capillarità del servizio e/o a condizioni più arretrate dell'infrastruttura.

Diversamente dai treni erogati in regime di autonomia commerciale, i servizi contribuiti sono sottoposti a regolazione pubblica in riferimento a quantità, qualità e tariffe. Quest'impostazione è peraltro coerente con la normativa comunitaria che disciplina il settore e che, in sostanza, ammette limiti all'autonoma erogazione dei servizi soltanto nel quadro del contratto di servizio pubblico. Naturalmente l'intervento dello Stato è condizionato da molteplici fattori, incluso l'ammontare di risorse disponibili.

Ciò posto, è cura del Ministero verificare e valutare nel tempo che il perimetro dei servizi contribuiti mantenga requisiti di efficacia e di ottimale allocazione delle risorse pubbliche disponibili. Considerate le interferenze tra i diversi tipi di servizi ferroviari, l'esigenza di calibrare al meglio i servizi da commissionare all'impresa ferroviaria comporta la necessità di tenere conto, nei limiti delle competenze dello Stato, del complesso dei servizi erogati dall'impresa ferroviaria, inclusi i servizi alta velocità in regime di autonomia commerciale.

Tuttavia, ai fini di fornire ulteriori elementi di risposta agli specifici quesiti posti, sono state chieste informazioni alla società Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

Il 13 dicembre 2009 è entrato in vigore il nuovo orario ferroviario che ha comportato rilevanti variazioni alla programmazione anche per il completamento e l'entrata in esercizio dell'alta velocità tra Torino e Sa-

lerno. Ogni cambio orario, specie se di queste dimensioni, comporta una fase iniziale di fisiologico assestamento.

In tale ambito si colloca il ritardo del treno «Frecciargento» 9403 Udine-Roma del 14 dicembre 2009 che è giunto nella stazione di Firenze Santa Maria Novella con 25 minuti di ritardo, ridotti a 13 all'arrivo a destinazione Roma Termini, avendo recuperato parte del ritardo durante il percorso Firenze-Roma.

Con il cambio orario, si procede anche alla riprogrammazione dei turni del materiale rotabile che può comportare, sempre nella fase iniziale, il prolungamento del turno di servizio commerciale di qualche convoglio, con conseguente contrazione dei tempi necessari per il rifornimento/allestimento delle vetture a ciò è attribuibile il malfunzionamento di alcune *toilettes* del predetto treno 9403.

Ferrovie dello Stato fa presente che proprio allo scopo di sopperire ad eventuali criticità durante il viaggio, conseguenti alla riduzione dei tempi di allestimento sul treno «Frecciargento» 9403 del 14 dicembre, era stata disposta la presenza a bordo per l'intero percorso di un «pulitore viaggiante».

Inoltre, in merito all'aumento del prezzo dei biglietti dal 13 dicembre 2009 la società evidenzia che questo è stato accompagnato da un considerevole miglioramento del servizio offerto con i nuovi collegamenti alta velocità («Frecciarossa» e «Frecciargento»), sia per la sensibile riduzione dei tempi di percorrenza e l'aumento della frequenza delle corse che per la qualità ed il *comfort* del materiale rotabile utilizzato. L'offerta alta velocità è inoltre corredata da servizi «dedicati» sia a terra che a bordo in tutte le fasi del viaggio.

Nel contempo, è stata prevista una serie di offerte particolarmente vantaggiose per la clientela che consentono di usufruire di rilevanti riduzioni rispetto all'importo base del biglietto.

Infine, a conferma del gradimento della clientela per la nuova offerta ferroviaria alta velocità, nei primi quattro mesi del 2009 si sono registrati oltre 6 milioni di viaggiatori, in particolare tra Milano e Napoli, con un incremento del 31 per cento.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(25 ottobre 2010)

LANNUTTI. – *Ai Ministri degli affari esteri e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che si apprende da notizie di stampa che il Ministro degli affari esteri avrebbe deciso di avviare una collaborazione tra il Dicastero di sua competenza e il gruppo bancario Unicredit, al fine di rafforzare la diplomazia economica tramite una collaborazione strutturata e operativa tra le varie ambasciate e il gruppo Unicredit stesso, che dovrebbe contribuire al sostegno degli interessi economici dell'Italia all'estero e alla promozione dell'immagine e della cultura italiana;

considerato che:

il gruppo Unicredit negli ultimi anni è stato uno dei gruppi bancari più attivi nella emissione e vendita di prodotti finanziari cosiddetti «tossici» (in particolare i prodotti finanziari derivati), titoli che hanno danneggiato migliaia di risparmiatori ma anche amministrazioni pubbliche;

a giudizio dell'interrogante la scelta di un soggetto per una collaborazione in un settore di primaria importanza, quale quello della diplomazia economica, non può basarsi su criteri discrezionali prescindendo da una valutazione oggettiva e rigorosa anche per quanto concerne la deontologia professionale del soggetto stesso,

si chiede di sapere quali siano i dettagli dell'accordo richiamato in premessa e con quali criteri il Ministero degli affari esteri ha scelto di collaborare con il gruppo bancario Unicredit.

(4-01957)

(16 settembre 2009)

Risposta. – L'iniziativa dello scambio di lettere tra il Ministro e l'amministratore delegato di Unicredit si inserisce in un quadro più ampio, e da tempo strutturato, di collaborazione con l'Abi ed i gruppi bancari italiani.

Va ricordato che il Ministero ha costantemente prestato attenzione a tutti i gruppi bancari italiani, componenti essenziali per il sostegno dell'*export* e della presenza all'estero del nostro sistema produttivo. Così, in applicazione delle norme innovative sullo scambio di esperienze pubblico/privato (legge n. 145 del 2002), ed a seguito di un protocollo d'intesa quadro tra Ministero e Abi firmato nel 2003 vi è stato uno scambio di funzionari tra il Ministero ed i gruppi bancari Unicredit e San Paolo.

Circa l'accordo specifico, giova anzitutto ricordare anche la recente indicazione contenuta nella legge 23 luglio 2009, n. 99, «Disposizioni per lo sviluppo e l'intemazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia», art. 12, (Commercio internazionale e incentivi per l'internazionalizzazione delle imprese), comma 1: «*b)* prevedere accordi tra enti pubblici e il sistema bancario per l'utilizzo dei servizi e delle sedi estere degli istituti di credito».

Il gruppo Unicredit ha sottoscritto nell'anno 2009 un accordo sulle «Reti Amiche» con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione per la messa a disposizione della rete di sportelli in Italia del gruppo bancario per alcune funzioni del servizio pubblico.

L'intesa con il Ministero prevede la disponibilità di Unicredit a realizzare iniziative congiunte a favore della promozione degli interessi italiani all'estero, anche attraverso manifestazioni culturali, borse di studio e seminari. Di particolare utilità potrà essere la rete internazionale del gruppo, con 22 banche in 21 Paesi e più di 5.000 sportelli, oltre a uffici di rappresentanza o filiali in 50 Paesi.

L'intesa con Unicredit non esclude infine che possano essere assunte analoghe iniziative con altri gruppi bancari interessati.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
Mantica

(20 ottobre 2010)

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

il Tg1 delle ore 20, nel servizio dedicato all'assegnazione dei premi del Festival del Cinema di Cannes, andato in onda il 23 maggio 2010, adducendo un problema tecnico, non ha mandato in onda la dichiarazione polemica nei confronti della classe dirigente italiana pronunciata dall'attore Elio Germano in occasione dei ringraziamenti per la vittoria della Palma d'Oro come miglior attore protagonista per il film «La nostra vita»;

in particolare Elio Germano riceveva il premio e diceva «Siccome i nostri governanti in Italia rimproverano al cinema di parlare male della nostra Nazione, io volevo dedicare questo premio all'Italia e agli italiani che fanno di tutto per rendere l'Italia un Paese migliore nonostante la loro classe dirigente»;

la dichiarazione, però, non veniva sentita dai telespettatori perché, in quello stesso momento, saltava il collegamento audio del video relativo e veniva mandata in onda la premiazione dell'attore romano senza il sonoro;

dallo studio del Tg1, il giornalista conduttore, prima, giustificava l'accaduto come un imprevisto disguido tecnico sulla linea di collegamento con Cannes, poi, a chiusura di edizione del Tg, scusandosi ancora con i telespettatori per il disguido incorso nel servizio sulla premiazione del Festival di Cannes, leggeva, usando il tempo verbale messo al passato (onde evitare qualsiasi riferimento all'attuale governo Berlusconi) e con distacco, la frase «incriminata», pronunciata da Elio Germano. Una citazione risultante priva, a quel punto, di qualsiasi contestualizzazione e di un significato specifico;

con un comunicato i tecnici Rai distaccati al Festival di Cannes negavano decisamente la possibilità che vi fossero stati dei disguidi tecnici nella registrazione della dedica di Elio Germano trasmessa da loro alla redazione del Tg1;

preoccupazione per la gestione delle notizie da parte del Tg1 è giunta anche da parte dell'associazione di telespettatori cattolici, che ha segnalato che lo stesso Tg non aiuta i cittadini a distinguere quali sono i valori che dovrebbero essere alla base della civile convivenza di un Paese avanzato;

a giudizio dell'interrogante gli eventi riferiti costituiscono l'ennesima trovata della redazione del telegiornale di Rai Uno per non dare le notizie o riportarle in modo incompleto, a conferma della nuova linea edi-

toriale del direttore Minzolini che sta svuotando il Tg1di ogni forma di contenuto e informazione (come evidenziato nell'atto di sindacato ispettivo 4-02591);

la giornalista Maria Luisa Busi ha deciso di lasciare la conduzione del Tg1 delle ore 20 perché il direttore Minzolini ha tolto credibilità al telegiornale di Raiuno. Il comitato di redazione del Tg1 si è schierato dalla parte della giornalista;

il telegiornale della sera in onda su Canale 5 riportava unicamente la notizia della premiazione ed evitava di mostrare anche semplicemente il filmato in questione con la dichiarazione dell'attore Elio Germano;

il Ministro per i beni e delle attività culturali, Sandro Bondi, ha declinato l'invito a partecipare al Festival di Cannes, esprimendo, attraverso una nota riportata dalle agenzie e dai principali quotidiani (ad esempio il «Corriere della Sera» dell'8 maggio 2010), «rincrescimento e sconcerto per la partecipazione di una pellicola di propaganda, *Draquila*, che offende la verità e l'intero popolo italiano»;

la decisione del Ministro per i beni e le attività culturali di disertare il Festival di Cannes ha lasciato perplessi per le motivazioni addotte, facendo trasparire una sempre maggiore insofferenza verso la satira e la libertà di espressione critica;

considerato che:

la Carta dei doveri del giornalista stabilisce che «La responsabilità del giornalista verso i cittadini prevale sempre nei confronti di qualsiasi altra. Il giornalista non può mai subordinarla ad interessi di altri e particolarmente a quelli dell'editore, del governo o di altri organismi dello Stato»;

il compito del principale telegiornale del servizio pubblico, in quanto organo di informazione più seguito dal Paese, è quello di informare nella maniera più imparziale i telespettatori, visto che tutti pagano il canone,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga che sia necessaria una riforma della Rai che la renda priva di ogni lottizzazione e ingerenza dei partiti;

se non ritenga che, qualora si fosse trattato realmente di un disguido tecnico, come dichiarato dalla redazione, e non dell'ennesima singolare censura, il Tg1 avrebbe potuto riprendere il video con le dichiarazioni dell'attore Elio Germano e riproporlo nelle edizioni successive;

quali iniziative urgenti intenda assumere al fine di garantire ai cittadini un'informazione libera e non faziosa, se non addirittura offensiva verso un intero Paese, considerato, evidentemente, non degno di ricevere un adeguato supporto informativo in modo e tempo reale, come è parso accadere nel caso esposto in premessa, ove si è tolto l'audio di un servizio nel momento in cui è stata pronunciata una propria opinione, per la precisione una «dedica» contro il Governo;

se non ritenga di dover aprire, nelle opportune sedi, in relazione all'attuale gestione del Tg1 da parte del direttore Augusto Minzolini, una fase istruttoria ai sensi dell'articolo 39 del Contratto di servizio, in

base al quale il Ministero ha l'obbligo di curare la corretta attuazione del contratto stesso.

(4-03221)

(25 maggio 2010)

Risposta. – Sulla base degli elementi forniti dalla Direzione generale competente della RAI, si rappresenta quanto segue.

In merito al problema del mancato audio durante la conferenza stampa del vincitore del Festival di Cannes, Elio Germano, nel corso del TG1 delle ore 20,00 del 23 maggio 2010, la Direzione produzione TV della RAI ha precisato che il fatto è stato determinato da ragioni esclusivamente tecniche.

Il collegamento con il TG1, effettuato nel corso del pomeriggio della stessa giornata, è stato, infatti, regolarmente attivato e provato, così come sono stati predisposti i contributi montati con audio e video originali.

Al momento della messa in onda, però, la linea audio è rimasta bloccata per errore sul canale dell'Eurovisione, che aveva soltanto gli effetti *live* della conferenza stampa.

Il risultato è stato che, mentre le immagini erano regolarmente in onda, il sonoro era diverso da quello effettivamente registrato e montato, come è risultato evidente dalle stesse immagini.

Il Ministero non mancherà, comunque, di sensibilizzare la RAI, affinché garantisca sempre una corretta qualità tecnica, all'altezza della sua storia e di una professionalità da tutti normalmente riconosciuta.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico
Saglia

(13 ottobre 2010)

MAZZATORTA. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

nel 1987 il Comune di Chiari, in provincia di Brescia, stipulava una convenzione per la cessione di un'area comunale in diritto di superficie per l'edificazione della caserma della Tenenza della Guardia di finanza, a favore dell'impresa Tonelli SpA; tale convenzione ha una durata di 60 anni con scadenza nel 2047;

il contratto di locazione è stato da ultimo rinnovato nel 2007 tra il Ministero dell'economia e l'impresa Tonelli per 12 anni (con scadenza nel 2019) con una riduzione del canone del 10 per cento;

senza nessuna precedente comunicazione istituzionale da parte del comando provinciale della Guardia di finanza al Comune di Chiari, in merito all'eventuale inadeguatezza della caserma di Chiari, in data 29 marzo 2007, il Consiglio comunale di Rovato, in provincia di Brescia, adottava un piano urbanistico (Programma integrato d'intervento) per l'effettuazione di un'operazione edilizio-urbanistica, con una volumetria comples-

siva di 45.000 metri cubi per la realizzazione della nuova caserma della Guardia di finanza, a titolo di *standard* qualitativo;

la società proponente l'intervento edilizio nel comune di Rovato è una società a responsabilità limitata, costituita nel luglio 2006 e con capitale sociale di 20.000 euro, denominata Real Estate Int. Srl, priva di un collegio sindacale e con un bilancio che al 31 dicembre 2006 riportava una perdita d'esercizio e un passivo di circa 4 milioni di euro;

al momento dell'adozione del piano urbanistico e della stipula della convenzione tra il Comune di Rovato ed il comando provinciale della Guardia di finanza, il socio al 95 per cento di questa società era la Breston finance Limited Liability Company (LLC), una società del Delawre, Stato degli USA in base alla cui legislazione tali società sono esenti da imposte sugli utili, ma soprattutto sono «opache», ossia il nome dei soci non viene reso pubblico (i soci di una società LCC del Delaware non compariranno mai in alcun elenco o registro ufficiale e, come dicono i siti *web* che parlano del settore off-shore, saranno «non visibili»). La società LCC offre, quindi, l'anonimato dei soci e nessuno, salvo che si apra un'indagine giudiziaria con rogatoria, saprà mai chi sono i soci della società socia al 95 cento del proponente il mega-intervento edilizio a Rovato;

successivamente, dall'esame della documentazione, l'interrogante ha appreso che, con atto notarile stipulato a Lugano nel Canton Ticino in data 9 marzo 2007, ossia pochi giorni prima dell'adozione del piano intergrato e della stipula della convenzione, la società Breston finance LLC, rappresentata dal signor Giuseppe Rao, cedeva la propria quota del capitale della società proponente l'intervento ad un'altra società *off-shore* con sede nel Wyoming, denominata Myhouse Group LLC, sempre «opaca» e sempre esente da imposizione fiscale. Nello studio notarile di Lugano erano presenti i rappresentanti delle due società americane, entrambi residenti in Svizzera; il rappresentante della società del Delaware esibiva una procura che consentiva di sapere chi fossero i due amministratori della Breston Finance LCC, due signori residenti nella Repubblica di Panama, Luis A. Davis e Pamela D. Hali;

considerato che:

al momento della stipula della convenzione da parte del comando provinciale della Guardia di finanza i soci della società che si è proposta per l'edificazione della nuova Caserma della Guardia di Finanza a Rovato erano la società Zanotti Service Srl e la società *off-shore* Myhouse Group LLC;

a dicembre 2007, la società di Coccaglio, posseduta al 95 per cento dalla società *off-shore*, ha deliberato un aumento di capitale (da 20.000 euro a 110.000 euro) sottoscritto dai signori Zanotti Gianluigi, Emanuele Rossi e Pietro Cavalli. La composizione attuale della società incaricata di costruire la nuova caserma è pertanto la seguente: una quota pari a 30.000 euro posseduta da Zanotti Gianluigi, una quota pari a 30.000 euro posseduta da Pietro Cavalli, una quota pari a 30.000 euro posseduta da Emanuele Rossi, una quota pari a 19.000 euro posseduta dalla società *off-shore*

Myouse Group LLC e una quota pari a 1.000 euro posseduta dalla società Zanotti Service;

l'allora comandante provinciale della Guardia di finanza stipulava quindi, pochi giorni prima della competizione elettorale amministrativa a Rovato - che portò il sindaco uscente e firmatario della convenzione a vincere per soli sette voti sul candidato sindaco dello schieramento avversario e con il Programma integrato semplicemente adottato e non ancora definitivamente approvato dal consiglio comunale - una convenzione senza valutare anche l'affidabilità fiscale e societaria del promotore dell'intervento edilizio;

nel mese di ottobre 2008, l'interrogante, in qualità di sindaco del Comune di Chiari, segnalava al nuovo comandante provinciale della Guardia di finanza, Migliorati, la mancanza di ogni giustificazione alla delocalizzazione della caserma a Rovato, ricevendo rassicurazioni sulla mancanza di volontà del Corpo di trasferirsi in sede diversa dal comune di Chiari, anche per ovvie ragioni logistiche,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda avvalersi dei suoi poteri ispettivi al fine di verificare se l'operazione posta in essere dal Comune di Rovato e dall'allora comandante provinciale della Guardia di Finanza con una società partecipata al 95 per cento prima da una società del Delaware e poi da una società del Wyoming, che garantiscono totale e massimo anonimato dei soci e nessuna tassazione, sia compatibile con la missione istituzionale affidata al Corpo della Guardia di finanza, che dovrebbe poi occupare quella caserma;

quali siano le intenzioni del Ministro e del Corpo della Guardia di finanza in ordine alla localizzazione della Tenenza della Guardia di Finanza, insediata a Chiari dal dopoguerra.

(4-01670)

(25 giugno 2009)

Risposta. – Il Comando generale della Guardia di finanza ha fatto presente che le disposizioni della legge finanziaria per il 2006 hanno previsto che, ai fini del contenimento della spesa pubblica, i contratti di locazione stipulati dalle amministrazioni dello Stato con proprietari privati sono rinnovabili, per la durata di sei anni, a fronte di una riduzione del 10 per cento del canone annuo. In caso contrario, le amministrazioni sono tenute a procedere, alla naturale scadenza contrattuale, alla valutazione di ipotesi meno onerose.

Sulla base delle disposizioni suddette il Comando provinciale della Guardia di finanza di Brescia ha richiesto alla società Tonelli SpA, proprietaria dell'immobile sede della Compagnia di Chiari, la riduzione del 10 per cento del canone annuo, la società però non ha aderito alla suddetta proposta.

Successivamente lo stesso Comando di Chiari ha provveduto: ad acquisire dall'Agenzia del demanio la dichiarazione di inesistenza di immo-

bili demaniali idonei a soddisfare adeguatamente le esigenze del reparto; a non accogliere la successiva disponibilità manifestata dalla stessa Agenzia del demanio di assegnare un compendio demaniale alla Guardia di finanza in quanto la sede si trova ubicata in una zona periferica della città di Chiari; ad effettuare una ricerca di mercato per individuare un'altra struttura più adeguata per ospitare la nuova sede del Comando.

Di fatto, al suddetto Comando provinciale sono pervenute due proposte, una da parte del Comune di Rovato, ritenuto più interessante sia sotto il profilo economico sia rispetto alle necessità del reparto, e l'altra da parte del Movimento cooperativo palazzolese.

Ciò posto, data la vantaggiosa proposta del Comune di Rovato, il Comando provinciale d'intesa con la suddetta amministrazione, hanno stipulato in data 30 marzo 2007 apposito atto di intesa con il quale l'amministrazione si è assunta l'onere: della progettazione definitiva e della costruzione di un idoneo fabbricato da adibire a sede della Compagnia; dell'integrale finanziamento dei lavori e delle spese accessorie nonché di tutti gli ulteriori adempimenti inerenti all'esecuzione di tali opere; delle spese per il trasloco degli arredi e del carteggio dalla sede di Chiari a quella di Rovato.

Spettava infatti al Consiglio comunale di Rovato sia la scelta della società che avrebbe dovuto edificare l'immobile che ospiterà la Compagnia, sia l'individuazione dell'area presso cui allocare la caserma.

Nell'atto di intesa stipulato in 30 marzo 2007 tra il Comando provinciale di Brescia e il Comune di Rovato, si dava atto che la società Real Estate Int. Srl aveva presentato, in data 24 novembre 2006, una proposta di programma integrato di intervento ai sensi dell'art. 87 e seguenti della legge regionale n. 12 del 2005, per la realizzazione di una caserma che avrebbe dovuto ospitare la Guardia di finanza.

Il citato programma è stato approvato in via definitiva dallo stesso Comune con deliberazione del 12 maggio 2008.

Si deve altresì precisare che da una verifica effettuata dal Comando generale della Guardia di finanza si è riscontrato che la società costruttrice Real Estate Srl (incaricata dal Comune di Rovato di eseguire i lavori), fino al 2 dicembre 2008 annoverava tra i propri soci la società statunitense Myhouse group LLC, la quale era proprietaria di una quota nominale di 19.000 euro su un capitale sociale dichiarato di 110.000 euro.

Se non che, con il divulgarsi a mezzo della stampa locale della notizia della presenza di soggetti stranieri nell'assetto societario della Real Estate Int. Srl, i soci italiani in persona di Pietro Cavalli, Emanuele Rossi e Gianluigi Zanotti hanno provveduto con atto notarile del 2 dicembre 2008 all'acquisto della residua quota di proprietà straniera, più precisamente Zanotti Service Srl per 7.000 euro, Cavalli Pietro per 6.000 euro e Rossi Emanuele per 6.000 euro.

Quindi, alla data del 31 dicembre 2008 la Real Estate Int. Srl non risultava più partecipata da alcuna società o persona fisica straniera.

Da ultimo, si fa altresì presente che, in attesa dell'ultimazione dei lavori di costruzione del nuovo immobile, il contratto di locazione relativo

all'immobile sito a Chiari è stato rinnovato per ulteriori sei anni con scadenza nel 2012.

Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze
Viale

(20 ottobre 2010)

PARAVIA, FASANO, ESPOSITO, CARDIELLO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

in data 21 luglio 2010 cinque consiglieri del Comune di Salerno hanno denunciato alla Corte dei conti alcune irregolarità riguardanti il conto consuntivo 2009 del Comune, approvato nel corso del Consiglio comunale del 30 giugno 2010;

come si evince dall'esposto depositato, il documento contabile riporterebbe dati non veritieri con il chiaro intento di alterare i risultati di gestione di un'amministrazione, in realtà, poco virtuosa;

dubbi di fondatezza e legittimità suscitano, in particolare, l'attività di riaccertamento dei residui attivi, che ammonterebbero a oltre 520 milioni di euro, e passivi riportati nel prospetto contabile, quantificati in oltre 516 milioni. Per i primi, a esempio, talune posizioni creditorie «eliminate» apparirebbero inverosimilmente arrotondate nell'importo, e in contabilità risulterebbero essere stati conservati residui attivi che difficilmente potranno essere riscossi, in spregio a quanto disposto dall'art. 189 del decreto legislativo n. 267 del 2000 che prevede che «Costituiscono residui attivi le somme accertate e non riscosse entro il termine dell'esercizio» e che «Sono mantenute tra i residui attivi esclusivamente le entrate su cui esiste un titolo giuridico che costituisca l'ente locale creditore della correlativa entrata»;

nell'esposto inoltrato alla Corte dei conti sono stati altresì allegati documenti dai quali emergerebbero dubbi ancora più fondati di legittimità in ordine all'attività di riaccertamento effettuata sul fronte dei residui;

appare evidente, infatti, come nel conto consuntivo 2009 non si sia provveduto allo storno neanche di un euro per crediti inerenti alla voce «norme di circolazione stradale» relativi ad anni pregressi, nonostante risulti che ad oggi sono stati incassati appena 700.000 euro a fronte di residui attivi relativi alla menzionata voce «riaccertati» al 31 dicembre 2009 che ammontano a ben 26 milioni, di cui 9.477.996,99 relativi a residui di competenza e 16.151.189,53 a residui da residui. Appare quantomeno improbabile che non si sia proceduto all'annullamento nemmeno di un «verbale» o che non vi sia stata nessuna sentenza favorevole a qualche automobilista «ricorrente»;

desta preoccupazione la posizione creditoria vantata da enti terzi nei confronti del Comune di Salerno e non riportata nel conto consuntivo, quali «il credito vantato dal Commissariato di Governo per Euro 12.202.422,25, il credito contabilizzato da GESCO per circa 1,8 milioni

di Euro, il credito vantato dal Consorzio di Bacino SA 2 per circa 4 milioni di Euro, nel mentre Salerno Pulita SpA (società quasi integralmente partecipata dal Comune di Salerno), ha iscritto nel bilancio per l'esercizio 2009 un credito verso controllante di Euro 14.661.923,00»; preoccupanti risulterebbero le condizioni di insolvenza in cui versa l'ente, incapace di far fronte agli impegni assunti anche nei confronti dei suoi «fornitori»;

i menzionati crediti, da soli, ammonterebbero a circa 33 milioni di euro e, dunque, un importo di gran lunga superiore ai circa 20 milioni di residui passivi riportati nel conto consuntivo dell'ente;

nel documento contabile in esame, massima espressione dell'amministrazione comunale, sarebbero da aggiungere altre rilevanti posizioni creditorie vantate da altri enti, quali, ad esempio, le cooperative sociali che operano nel ciclo dei rifiuti su commessa del Comune;

tra l'altro, una mancata corrispondenza tra i debiti del Comune di Salerno e le sue società partecipate è stata denunciata recentemente quando la stessa amministrazione comunale, reiterando una cattiva abitudine, sarebbe pervenuta ad una transazione di 6 milioni di euro con il consorzio Asi (Area per lo sviluppo industriale). La transazione, nonché l'intera vicenda, sarebbe infatti andata a pregiudizio del consorzio e a vantaggio della Salerno Sistemi SpA, che è partecipata al 100 per cento dal Comune;

appare di tutta evidenza che, stando così le cose, la gestione da parte dell'amministrazione del Comune di Salerno è attenta esclusivamente alla necessità di «far quadrare i conti», a scapito della normativa vigente e degli interessi dei cittadini,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa e, constatata la gravità degli stessi, se ritenga opportuno acquisire ulteriori elementi finalizzati ad accertare, in ordine alla redazione del conto consuntivo 2009 del Comune di Salerno, la veridicità e congruità delle poste contabili iscritte nello stesso;

se il Ministro in indirizzo, per quanto di propria competenza, ritenga necessario assumere nuove e ulteriori determinazioni in ordine alla regolarità amministrativa e contabile delle attività della pubblica amministrazione in esame, anche attraverso il coinvolgimento dei Servizi ispettivi di finanza pubblica.

(4-03485)

(21 luglio 2010)

Risposta. – Si risponde all'interrogazione intesa a conoscere quali iniziative si intendano adottare al fine di verificare la regolarità amministrativa e contabile delle attività poste in essere dal Comune di Salerno.

Al riguardo, si fa presente che, da un esame della documentazione agli atti del Ministero, è emerso che il Comune è stato oggetto di una verifica amministrativo-contabile nel corso del 2003, il cui referto ispettivo è stato inviato all'amministrazione ispezionata in data 1° aprile 2004.

I rilievi formulati dai Servizi ispettivi di finanza pubblica hanno dato origine ad un giudizio di responsabilità, instaurato presso la Corte dei conti, Sezione giurisdizionale per la Regione Campania, il quale è stato parzialmente definito con sentenza di condanna n. 1037 del 2010.

Il Vice ministro dell'economia e delle finanze
Vegas

(19 ottobre 2010)

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

da alcuni mesi l'edificio che ospita gli uffici dell'Ambasciata d'Italia a Bangkok è stato dichiarato inagibile;

lo svolgimento delle normali operazioni consolari è stato praticamente paralizzato, arrecando gravi disagi ai cittadini;

le operazioni di disbrigo delle pratiche ad oggi vengono svolte dal personale in una piccola stanza, provocando un'estenuante attesa per le persone che vi si recano;

gli addetti nell'espletamento del loro servizio sono costretti a lavorare collegialmente seduti intorno ad una tavola rotonda senza il dovuto spazio e la dovuta riservatezza;

le reazioni dei cittadini italiani permanentemente o temporaneamente residenti in Thailandia saranno esemplificate con la sottoscrizione di una petizione,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia informato della situazione;

se abbia incaricato la nostra rappresentanza diplomatica a Bangkok per il reperimento di altra struttura;

qualora tutto questo fosse già avvenuto, se intenda autorizzare il trasferimento presso una nuova sede, così da evitare ulteriori disservizi.

(4-03486)

(21 luglio 2010)

Risposta. – L'ambasciata d'Italia a Bangkok è ubicata in un immobile in affitto, di cui era già stata accertata la necessità di un cambiamento di sede.

A settembre 2009 una parte del pavimento della cancelleria consolare aveva ceduto. L'area era stata quindi inibita per i necessari interventi di consolidamento.

Allo stesso tempo era stata avviata un'indagine di mercato propedeutica al trasferimento in altro immobile che avesse i dovuti requisiti di efficienza, decoro, rappresentanza e sicurezza.

Identificato l'immobile ed effettuate le complessive verifiche, sono stati autorizzati i lavori di adattamento dei locali, che dovrebbero conclu-

dersi auspicabilmente il prima possibile onde consentire il trasferimento della cancelleria diplomatica nel nuovo edificio.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
Mantica

(20 ottobre 2010)

VICECONTE, MAZZARACCHIO, SARO. – *Ai Ministri per i rapporti con le Regioni e dell'interno.* – Premesso che:

gli interroganti sono a conoscenza che da molto tempo si sospetta che l'autovettura di proprietà del Comune di Castrolibero (Cosenza), adibita allo svolgimento dei fini istituzionali, inerenti alla carica di Sindaco, così come prevede la normativa specifica, venga di sovente utilizzata per fini ed uso strettamente personale e privato da parte del Sindaco attuale, ingegner Orlandino Greco, e non per lo svolgimento di un'attività istituzionale preventivamente programmata e/o deliberata da parte degli uffici comunali competenti;

dallo svolgimento di alcune recenti ricerche volte ad accertare la fondatezza di tali dubbi si è potuto riscontrare - richiedendo presso il Comune una serie di atti, di cui si può prendere visione all'interno degli stessi uffici comunali - che non soltanto la macchina di servizio veniva spesso utilizzata dal sindaco per fini del tutto estranei a quelli d'ufficio ma, altresì, che in occasione di attività istituzionali preventivamente deliberate dal Comune di Castrolibero da svolgersi fuori sede sul territorio italiano, che prevedevano la presenza del Sindaco e per le quali il Comune stesso aveva stanziato apposite risorse, la stessa macchina di servizio, sempre e solo utilizzata dal Sindaco, si trovava in località del tutto diverse da quelle nelle quali era previsto lo svolgimento delle attività;

questo atteggiamento del Sindaco, ad avviso degli interroganti, è da considerarsi spregiudicato, anche perché ripetuto nel tempo: a titolo di esempio, la delibera emessa in data 19 ottobre 2006 autorizzava il Sindaco a partecipare alla XXIII Assemblea annuale dell'ANCI dal 25 al 28 ottobre 2006 a Bastia Umbra (Perugia). Nella stessa delibera si stanziavano le somme presunte di 900 euro, da imputarsi sull'intervento 1.01.08.03 cap. 926, e di 950 euro, da imputarsi sull'intervento 1.01.01.03 cap. 57, del bilancio 2006, mentre, al contrario, la macchina di servizio, come da riscontro documentato dal Telepass, il 25 ottobre 2006 effettuava il tratto autostradale a pedaggio Grottammare-Ancona Nord ed il 26 ottobre 2006 effettuava i tratti a pedaggio Orte-Anagni e Anagni-Salerno; inoltre, sempre a titolo esemplificativo, la delibera emessa in data 19 settembre 2007 autorizzava il Sindaco a partecipare alla VII Conferenza nazionale dell'ANCI piccoli Comuni presso il Comune di Barga (Lucca) dal 27 al 29 settembre 2007. Nella stessa delibera si stanziava la cifra preventivata di 660 euro, da imputarsi sull'intervento 1.01.01.03 cap. 57 del bilancio 2007, mentre, al contrario, la macchina di servizio, come da riscontro documentato dal Telepass, il 27 settembre

2007 effettuava il tratto autostradale a pedaggio Lucca Est-Rosignano Marittima, ed il 28 settembre 2007 effettuava il tratto a pedaggio Roma Est-Salerno;

in tutti e due i casi, sembra agli interroganti che il sospetto di una percezione indebita delle somme stanziate, per finalità istituzionali, sia più che fondato;

risulterebbe altresì agli interroganti un uso disinvolto da parte del Sindaco di Castrolibero delle utenze telefoniche assegnate per ragioni d'ufficio (tale da far sospettare un utilizzazione a fini personali delle stesse), come conferma l'ingente spesa, pari a 30.000 euro sostenuta dal Comune, dovuta anche a numerose telefonate ad utenze all'estero;

gli interroganti avvertono chiaramente l'esigenza di verificare il comportamento del Sindaco *pro tempore* di Castrolibero non potendosi tollerare, per il senso di appartenenza alle istituzioni, l'utilizzo privato dei beni delle amministrazioni pubbliche, a danno dell'amministrazione comunale ed in spregio alla comunità amministrata,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative di competenza i Ministri in indirizzo intendano prendere per verificare se il comportamento del Sindaco sia istituzionalmente corretto o se invece sia passibile anche di azione di rimozione dall'attuale carica, a causa dell'uso indebito delle risorse pubbliche per mero uso personale.

(4-02097)

(8 ottobre 2009)

Risposta. – Si risponde all'interrogazione intesa a conoscere quali urgenti iniziative si intendano adottare per verificare la correttezza istituzionale dei comportamenti tenuti dagli organi del Comune di Castrolibero (Cosenza).

Al riguardo, occorre premettere che il Ministero, considerata il notevole numero delle segnalazioni che pervengono su questioni riguardanti gli enti locali, in sede di programmazione annuale seleziona quelli che presentano particolari criticità, e, al fine di un eventuale inserimento nel programma ispettivo, valuta se le problematiche segnalate siano compatibili con gli obiettivi fissati dalla direttiva ministeriale sull'azione amministrativa, cui la programmazione annuale si ispira.

Con specifico riferimento al caso segnalato, dalla documentazione agli atti del Ministero, non risulta che il Comune di Castrolibero sia stato finora assoggettato a verifiche amministrativo-contabili, pertanto, si assicura che verrà valutata la possibilità di inserire l'ente nelle future programmazioni.

Il Vice ministro dell'economia e delle finanze

Vegas

(19 ottobre 2010)

VITA. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che:

già in data 6 luglio 2009 è stata condotta dalla Direzione investigativa antimafia di Roma e dal comando provinciale dei Carabinieri di Latina, con l'esecuzione di 17 ordinanze di custodia cautelare, un'importante operazione frutto di un'inchiesta relativa alla città di Fondi;

dall'inchiesta era emerso che la 'ndrangheta calabrese era diventata padrona nell'agro pontino: dalla gestione del mercato ortofrutticolo di Fondi al controllo di importanti lavori pubblici nella provincia di Latina;

erano emerse responsabilità anche di amministratori locali, funzionari comunali e persino del capo della Polizia municipale;

gli uomini della 'ndrangheta coinvolti in quell'operazione appartengono alla nota cosca Tripodo di Sambatello di Reggio Calabria;

all'alba del 10 maggio 2010, sempre la Direzione investigativa antimafia di Roma e la squadra mobile di Caserta hanno arrestato 67 persone, quattro delle quali a Fondi, appartenenti ai vertici del *clan* Casalesi e della cosca mafiosa dei Santapaola - Ercolano di Catania;

l'operazione è scaturita dall'inchiesta che ha svelato il controllo del trasporto ortofrutticolo attuato da un cartello di *clan* della camorra, della mafia e della 'ndrangheta;

l'inchiesta ha, altresì, evidenziato che la presenza dei *clan* era riuscita a diventare particolarmente forte anche nel mercato ortofrutticolo (MOF) di Fondi, uno dei mercati ortofrutticoli più importanti d'Europa;

il MOF di Fondi, così come già evidenziato nell'inchiesta citata del 2009, è stato molto influenzato dalla 'ndrangheta, in particolare dalla famiglia Tripodo, proveniente da Reggio Calabria, storicamente legata a note famiglie della mafia siciliana; proprio i Tripodo sembra fossero cardine per le rotte verso il sud dei prodotti ortofrutticoli;

nonostante la nuova operazione giudiziaria che ha coinvolto il MOF di Fondi, alcuni politici locali, pur plaudendo all'intervento delle Forze dell'ordine, continuano a definire «illazione» la presenza della 'ndrangheta nel MOF;

le precedenti attività d'accesso presso il Comune di Fondi avevano dato risultanze oggetto di pluri-interventi nella Commissione parlamentare antimafia, che, tuttavia, per note scelte del locale civico consesso, non hanno comportato alcuno scioglimento per infiltrazioni mafiose;

sicuramente, sia la stessa minimizzazione che viene lanciata sulla pervasività e potenzialità della 'ndrangheta sul MOF di Fondi quanto le risultanze della stessa nuova inchiesta giudiziaria evidenziano la presenza di «fiancheggiatori» che dovrebbero essere perseguiti,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario ed urgente, per quanto di competenza, e alla luce sia delle risultanze conseguite dalle precedenti Commissioni d'accesso nel Comune di Fondi, sia dalle varie inchieste giudiziarie che hanno visto coinvolti, insieme agli uomini della 'ndrangheta, anche esponenti politici ed amministrativi dello

stesso Comune, dover avviare l'*iter* per nuovi accertamenti presso lo stesso ente locale.

(4-03159)

(13 maggio 2010)

Risposta. – Dopo lo scioglimento del Consiglio comunale di Fondi disposto, ai sensi dell'art. 141 del testo unico delle norme sugli enti locali con decreto del Presidente della Repubblica 30 ottobre 2009, gli organi dell'ente locale sono stati rinnovati con le elezioni amministrative svoltesi il 28-29 marzo 2010.

La predetta consultazione elettorale non ha fatto registrare situazioni di criticità, sia per quanto riguarda lo svolgimento del procedimento elettorale, che per quanto attiene ai profili di sicurezza ed ordine pubblico, come emerso anche nel corso della riunione tecnica di coordinamento delle Forze di polizia del 26 marzo 2010, dedicata alle misure da adottare nella fase di conclusione della campagna elettorale.

Si rappresenta, infine, che la più generale situazione di quel territorio e l'azione del rinnovata compagine amministrativa del Comune di Fondi sono seguite dal Prefetto di Latina con estrema attenzione, anche nell'ambito delle periodiche riunioni di coordinamento delle Forze di polizia.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
Davico

(20 ottobre 2010)

€ 4,00