

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 30 marzo al 5 aprile 2017)

INDICE

ARRIGONI: sulla messa in sicurezza dei ponti e dei cavalcavia della strada statale 36 Milano-Lecco (4-06960) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )Pag. 6287	LAI ed altri: sul piano regolatore del porto di Porto Torres (Sassari) (4-07287) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	6296
BERTOROTTA ed altri: sul servizio di cooperazione internazionale di polizia tra Italia e Cina (4-07281) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i> )	MATTESINI: sul rinnovo del contratto di servizio del trasporto ferroviario per il periodo 2017-2022 (4-07277) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	6289 6300
DAVICO: sul sospetto di infiltrazione camorristica in una società di gestione dei rifiuti (4-07291) (risp. BUBBICO, <i>vice ministro dell'interno</i> )	PAGLIARI: sulla mancata consegna della medaglia della Liberazione a tutti gli aventi diritto (4-04801) (risp. ALFANO, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i> )	6292 6303

ARRIGONI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

nell'atto di sindacato ispettivo presentato dall'interrogante 4-06593, attualmente senza risposta, è stata messa in evidenza la situazione precaria della manutenzione straordinaria dei cavalcavia sulla strada statale 36 Milano-Lecco e sono state chieste al Ministro in indirizzo risposte puntuali sul tragico incidente del crollo del ponte di Annone al chilometro 41,900, che il 28 ottobre 2016 ha provocato la morte di una persona e 5 feriti, nonché chiarimenti sulle relative responsabilità e sulle risorse a disposizione dell'ANAS e delle amministrazioni provinciali per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale;

a più di 3 mesi di distanza dal crollo del ponte di Annone la situazione risulta ancora in stallo, mentre, per precauzione, l'ANAS ha chiuso con transenne il ponte vicino a Isella nella frazione di Civate (Lecco), dichiarato a rischio di crollo e aperto solo ai pedoni;

altri cavalcavia sono sottoposti a limitazioni al traffico pesante e questa situazione, insieme al blocco dei 2 importanti cavalcavia di Annone e di Isella, sta generando una paralisi del traffico veicolare della Brianza lecchese e comasca, sia in direzione del capoluogo regionale, che in direzione della Svizzera; anche la vicina provinciale Lecco-Como sta risentendo pesantemente del dirottamento parziale dei mezzi sulle arterie minori;

le categorie particolarmente colpite dalla chiusura delle infrastrutture stradali e dalle limitazioni del traffico sono quelle degli autotrasportatori e delle imprese; infatti, nei comuni limitrofi si trovano diverse realtà produttive, che necessitano del trasporto di merci pesanti e che attualmente versano in condizioni di grave disagio;

inoltre, come denunciato anche da una petizione dei cittadini, il divieto al transito dei veicoli sul ponte di Isella causa enormi disservizi al trasporto pubblico e all'assistenza sanitaria, comporta ritardi alle consegne di materie prime e merci e obbliga i residenti di Isella ad allungare il tragitto per ritornare alle proprie dimore, con conseguenti perdite di tempo e danni economici;

è stata data notizia di un incontro, il 14 febbraio 2017, tra i rappresentanti del Governo e i sindaci di Annone Brianza, Suello, Civate e Cesana Brianza per discutere sui finanziamenti che il Governo intende mettere a disposizione per la ricostruzione del ponte di Annone e per la manutenzione degli altri cavalcavia della strada statale 36, primo tra i tanti quello d'Isella,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda attuare, nel più breve tempo possibile, un piano di messa in sicurezza dei ponti e cavalcavia della strada statale 36;

quali iniziative intenda attuare per individuare nell'immediato percorsi alternativi fruibili in completa sicurezza per i trasporti pesanti, fino alla restituzione della rete viaria;

infine quali siano i tempi previsti per la ricostruzione dei 2 cavalcavia di Annone e di Isella sulla strada statale 36.

(4-06960)

(8 febbraio 2017)

RISPOSTA. - Si forniscono i seguenti elementi di risposta sulla base delle informazioni pervenute dalla Direzione generale per le strade e le autostrade per la vigilanza e la sicurezza delle infrastrutture stradali di questo Ministero e dalla società ANAS.

Per quanto concerne il cavalcavia di Annone, si informa che il 14 febbraio 2011 si è svolto presso questo Ministero un incontro nel corso del quale è stata prospettata, in attesa del completamento delle indagini da parte dell'autorità giudiziaria, un'ipotesi di intervento immediato da attuare mediante la sottoscrizione di una convenzione tra ANAS e la Provincia di Lecco per la progettazione e la realizzazione del cavalcavia da parte di ANAS. Inoltre è stata valutata la possibilità che una quota delle risorse necessarie alla ricostruzione del ponte venga anticipata a valere sul contratto di programma 2016-2020, capitolo emergenze, previa verifica di un cofinanziamento dell'opera da parte della Regione Lombardia.

Per quanto concerne, invece, il cavalcavia sito in località Isella del comune di Civate si è convenuto di procedere alla riapertura dell'infrastruttura esclusivamente al traffico leggero, in attesa del completamento delle indagini strutturali. Alla conclusione delle verifiche verranno valutate le eventuali azioni conseguenti.

Infine, in tema di trasporti eccezionali e relativi percorsi alternativi fruibili, si fa presente che è in fase di predisposizione una direttiva ministeriale a legislazione vigente finalizzata a coordinare le procedure per il rilascio delle autorizzazioni.

*Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

NENCINI

(30 marzo 2017)

---

BERTOROTTA, DONNO, ENDRIZZI, SANTANGELO, PUGLIA, PAGLINI, SCIBONA, SERRA, GAETTI, MANGILI, MORRA, LEZZI, MORONESE. - *Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* - Premesso che recenti notizie di stampa ("Corriere della sera", edizione di Roma, del 3 maggio 2016) riportano quanto segue: «Dalla Cina a Roma e Milano per assistere i turisti connazionali che si trovano in vacanza in Italia. Quattro poliziotti della Jingcha, la polizia del popolo, sono arrivati domenica scorsa nella Capitale e lunedì sono scesi di pattuglia al Colosseo e ai Fori Imperiali insieme con agenti della polizia di Stato e carabinieri. Resteranno fino al prossimo 13 maggio. In cambio - secondo l'accordo sottoscritto fra Viminale e ministero dell'Interno cinese - poliziotti e militari dell'Arma italiani svolgeranno lo stesso genere di servizi a Pechino e a Shanghai in aiuto ai nostri turisti. (...) L'iniziativa, ormai operativa in attesa di sviluppi anche in altri settori, è stata presentata sempre lunedì dal ministro Angelino Alfano che ha sottolineato come così si rafforzi "il legame tra i due Paesi. È il primo accordo del genere che la Cina stipula con un Paese europeo. L'obiettivo è quello di aumentare il senso di sicurezza dei turisti cinesi che arrivano qui. In futuro si potrà allargare il pattugliamento anche ad altre città. La Cina - ha aggiunto - è un grande Paese ed un pezzo importante del destino del mondo intero". Per il capo della polizia Alessandro Pansa si tratta anche di "un investimento strategico perché apre a forme di collaborazione più ampie tra i due Paesi", mentre il direttore generale della Cooperazione internazionale del Dipartimento della pubblica sicurezza cinese Liao Jinrong ha sottolineato: "Ci sono tre milioni di cinesi che ogni anno vengono in Italia in vacanza e l'iniziativa di oggi è un punto di partenza, non di arrivo, per stimolare ancora di più la collaborazione tra i due Paesi"»;

considerato che:

un articolo pubblicato su "La Stampa" del 2 maggio 2016 evidenzia che: «L'accordo nasce in attuazione del memorandum d'intesa sottoscritto a L'Aia il 24 settembre scorso, tra il ministero dell'Interno e l'omologo dicastero della Pubblica sicurezza cinese, che ha dato il via libera al Servizio

di cooperazione internazionale di polizia della Direzione centrale della polizia criminale, fondato sull'impiego congiunto di agenti della Polizia di Stato e dei militari dell'Arma dei Carabinieri con operatori cinesi, che, prima di sbarcare in Italia, hanno seguito un training formativo a Pechino tenuto da ufficiali e funzionari inviati da Roma»;

da un comunicato stampa del 2 maggio 2016, dal sito istituzionale del Ministero dell'interno si legge: «"Una giornata importante quella di oggi, ha detto il ministro dell'Interno Alfano, perché viene dato il via ad una iniziativa senza precedenti, un progetto sperimentale, che potrà allargarsi anche ad altre città, che rafforza la cooperazione di polizia e vede l'Italia come punto di partenza per tutta l'Europa. Per questo, vogliamo ringraziare il governo cinese. Il servizio è pensato per i flussi turistici e, se funzionerà bene, potremo valutare nuove forme di collaborazione considerata la presenza della comunità cinese nel nostro Paese". "La cooperazione di polizia è elemento fondamentale per la cooperazione tra Paesi, ha detto l'ambasciatore Li Ruiyu, e l'accordo sottoscritto è il primo di questo tipo con una Paese europeo e misura l'importanza di voler tutelare i cittadini cinesi". "L'accordo potrà invogliare sempre più cinesi a visitare l'Italia", ha concluso l'ambasciatore. "Vogliamo che il nostro sistema di polizia sia sempre più percepito come un'organizzazione di "Polizia di prossimità", vicino alle esigenze dei cittadini, ha commentato il capo della Polizia Pansa. Questo strumento di collaborazione internazionale va in questa direzione e vuole rendere più agevoli anche altre forme di collaborazione: è un partenariato che è in grado di consolidare sinergie di carattere istituzionale", ha concluso Pansa»;

si chiede di sapere:

a quanto ammonti il totale delle risorse stanziare per il *training* formativo svolto a Pechino dagli ufficiali e funzionari inviati ad operare nella città di Roma, in base all'accordo sottoscritto fra il nostro Paese e il Ministero dell'interno cinese;

se risulti che i poliziotti della Jingcha, durante il loro turno lavorativo, indosseranno sulla divisa il proprio numero identificativo, in dotazione nel loro Paese di provenienza;

se siano state previste proroghe per i progetti, considerato che, a causa del ristretto impiego di risorse umane e del limitato lasso di tempo previsto per la realizzazione, potrebbero risultare scarsamente efficaci rispetto agli obiettivi per i quali sono stati ideati;

quali siano i motivi e gli intendimenti, oltre a quelli della cooperazione di polizia, sottesi al *memorandum*;

se i Ministri in indirizzo intendano sottoscrivere ulteriori accordi con altri Paesi comunitari ed extracomunitari e, in caso di risposta affermativa, quali siano i Paesi interessati.

(4-07281)

(29 marzo 2017)

RISPOSTA. - Si rappresenta che il *memorandum* d'intesa, siglato a L'Aja il 24 settembre 2015, tra questo Ministero e il Ministero della pubblica sicurezza della Repubblica popolare cinese, per l'esecuzione di pattugliamenti congiunti di polizia, risponde unicamente a una logica di cooperazione di polizia. Gli obiettivi dell'atto sono esposti compiutamente nel preambolo, da cui si evince che le parti hanno espresso la volontà di “promuovere tutte le iniziative bilaterali volte a rinforzare la sicurezza delle aree turistiche dei rispettivi Paesi durante i periodi di maggiore affluenza e in generale in occasione di avvenimenti di grande richiamo ed a contribuire al miglioramento della sicurezza interna di entrambi i Paesi”. In virtù del *memorandum*, è stato previsto che le forze di polizia dei due Paesi sviluppino nuove modalità di cooperazione operativa e, in tale quadro di riferimento, possano dar luogo ad un impiego congiunto dei propri operatori, in periodi concordati fra le parti, nell'ambito di servizi di sicurezza pubblica, nelle località turistiche italiane e cinesi.

In merito alle spese di viaggio, vitto ed alloggio dei formatori italiani, per la sessione di *training* svoltasi a Pechino il 27 e 28 aprile 2016, a favore degli operatori di polizia cinesi, si fa presente che le stesse sono state sostenute dalle autorità del Paese ospitante.

Inoltre, si rappresenta che gli agenti di polizia della “Jingcha” recano il proprio numero identificativo sulla divisa e che gli stessi agenti, durante i servizi congiunti svoltisi a Roma e Milano dal 2 al 13 maggio 2016, erano disarmati e non hanno espletato attività operative né adottato alcuna misura coercitiva di polizia. Agli operatori cinesi, nella fattispecie, era demandato il compito di assistere le autorità di polizia italiane nello svolgimento dei compiti istituzionali, agevolando lo scambio di informazioni tra turisti e forze di polizia, nonché con le rappresentanze diplomatiche e consolari cinesi.

L'iniziativa dei servizi congiunti con agenti di polizia cinesi della “Jingcha” verrà reiterata anche nella prossima estate con le medesime modalità operative e potrà riguardare anche un numero più ampio di città italiane ancora da definire.

Per completezza d'informazione, si fa presente che iniziative analoghe sono state realizzate anche con la Spagna, la Croazia e il Montenegro, mentre è ancora in corso la negoziazione per l'avvio di operazioni di pattugliamento congiunto con l'Albania.

*Il Vice ministro dell'interno*

BUBBICO

(4 aprile 2017)

---

DAVICO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

da notizie provenienti da organi di stampa nazionali e da agenzie di stampa, si apprende di presunti illeciti sulla raccolta dei rifiuti compiuti dalla De Vizia Transfer sull'isola di Ponza, che hanno portato agli arresti domiciliari di Vincenzo (padre) e Nicola (figlio) De Vizia, titolari della società che gestisce la raccolta di rifiuti in mezza Italia, in quanto avrebbero avuto un ruolo chiave nella truffa ipotizzata dall'inchiesta che ha portato anche all'arresto di due responsabili locali della De Vizia e all'iscrizione di 11 indagati nel registro del pubblico ministero. Un appalto viziato fin dall'aggiudicazione, come ha scritto il Gip, che sarebbe costato al Comune oltre 3,5 milioni di euro in cambio di un servizio quasi inesistente;

il 4 marzo 2013 l'associazione temporanea di imprese Cooplat, Bra servizi e De Vizia Transfer si è aggiudicata l'appalto per i servizi di raccolta rifiuti e igiene urbana CO.A.B.SE.R. di un consorzio di 55 Comuni situati nel nord della provincia Granda (in particolare dell'albese-braidese);

nonostante il gruppo abbia vinto la gara per 21.604.194 euro, il servizio, che doveva partire dal 1° marzo 2013, non è ancora partito per alcune controversie amministrative sorte nelle scorse settimane in merito alle procedure di aggiudicazione della gara;

l'allarme tra gli amministratori pubblici e tra i cittadini delle comunità coinvolte è altissimo visto che il peso societario della De Vizia Transfer nell'associazione di imprese cuneese è del 30 per cento e che i vertici della società risultano coinvolti, in modo più marginale, in un altro scandalo legato all'ex Italsider di Bagnoli, insieme a 21 indagati dalla Procura di Napoli, che ipotizza il reato di disastro ambientale;

lo scorso 7 giugno il tribunale del riesame di Roma ha respinto le istanze di scarcerazione presentate dai legali dei De Vizia, confermando la misura degli arresti domiciliari,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga che i risvolti giudiziari che hanno interessato i vertici della società citata, con cuore ad Avellino e sede a Torino, che ha un nutrito numero di appalti nel settore dei rifiuti in numerose città italiane, dal Veneto alla Sardegna, non possano destare sospetti di infiltrazione camorristica o, più in generale, malavitosa, vista anche la capacità penetrativa negli appalti pubblici su tutto il territorio nazionale, a dispetto delle "disavventure giudiziarie" in cui i vertici della De Vizia sono incorsi;

se l'Ufficio territoriale del Governo non ritenga necessario sospendere la fornitura di servizi da parte dell'associazione di imprese, in attesa di ulteriori accertamenti sulle attività di uno dei fornitori di maggiore peso nel settore dei servizi di raccolta differenziata dei rifiuti nella zona dell'albese-braidese;

se risulti che sussistano eventuali responsabilità relative al preventivo controllo di legalità esercitato da parte degli enti preposti, una su tutte la certificazione antimafia;

se il Governo intenda migliorare i protocolli di legalità con misure più efficaci, come l'analisi dei bilanci, al fine di verificare la provenienza delle risorse e la regolarità della gestione delle aziende titolari di concessioni in virtù di bandi pubblici;

quali azioni, nell'ambito delle proprie competenze, il Ministro intenda intraprendere, anche ai sensi dell'articolo 143 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, anche per approfondire quali siano le modalità di aggiudicazione delle gare alle ditte coinvolte, al fine di assicurare la trasparenza, l'imparzialità e l'efficienza dell'amministrazione pubblica.

(4-07291)

(29 marzo 2017)

RISPOSTA. - Con l'atto si richiama l'attenzione su alcune notizie di stampa relative all'arresto dei titolari e di alcuni responsabili della società De Vizia Transfer nonché all'iscrizione nel registro degli indagati di altre 11 persone, in relazione a presunti illeciti nell'espletamento del servizio di raccolta rifiuti sull'isola di Ponza. Rilevato che la società gestisce il servizio rifiuti in numerose zone del territorio nazionale, tra le quali il nord della provincia Granda, l'interrogante pone un'articolata serie di quesiti finalizzati a conoscere le iniziative assunte in fase sia repressiva che preventiva per garantire la massima legalità e trasparenza nello specifico settore.



Il Ministero della giustizia, interpellato a proposito della situazione giudiziaria di Vincenzo e Nicola De Vizia, titolari della società, ha riferito quanto segue: il procedimento a carico dei due titolari, per i presunti illeciti collegati alla conduzione dell'appalto per la raccolta dei rifiuti solidi urbani nel comune di Ponza, risulta ancora pendente presso il Tribunale di Latina. Il 27 marzo 2014, il pubblico ministero ha chiesto il rinvio a giudizio per entrambi i De Vizia per i reati di turbata libertà degli incanti, truffa, abuso d'ufficio e frode nelle pubbliche forniture. Il 26 febbraio 2016 il giudice dell'udienza preliminare ha emesso il decreto che dispone il giudizio nei loro confronti. Due udienze si sono già tenute il 17 maggio e il 16 novembre 2016. La prossima udienza è stata fissata per il 12 luglio. Per il procedimento inerente al sito industriale dell'ex Italsider di Bagnoli, l'azione penale esercitata nei confronti di Vincenzo De Vizia per attività di gestione di rifiuti non autorizzata si è estinta per prescrizione. Vi era poi un procedimento penale a carico di Nicola De Vizia pendente presso il Tribunale di Busto Arsizio per reati concernenti i rifiuti, che si è concluso nel gennaio 2014 con una sentenza di assoluzione. Infine, secondo quanto riferito nel mese di febbraio 2017 dalla competente Procura generale, a Torino, dove è la sede legale della società, non vi sono pendenze a carico dei signori De Vizia.

Passando dalle vicende penali a quelle di carattere amministrativo, la Prefettura di Cuneo ha riferito che il servizio di raccolta dei rifiuti, aggiudicato dal consorzio CO.A.B. SE.R. all'associazione temporanea di imprese di cui fa parte anche la De Vizia Transfer SpA, è attivo dal 1° febbraio 2014 a seguito del totale rigetto delle contestazioni sollevate sulla procedura di gara. A tutt'oggi, nell'esecuzione del contratto d'appalto, avente durata quinquennale (fino al 31 gennaio 2019), non sono emerse specifiche problematiche. Per completezza, si informa che nel frattempo la società De Vizia Transfer, titolare del 30 per cento delle quote dell'associazione temporanea, ne ha ceduto la quasi totalità ad altro partecipante alla medesima associazione, mantenendo la sola quota dell'1 per cento.

In ordine ai controlli antimafia, si premette che il 12 novembre 2012 la Prefettura competente, cioè quella di Torino, ha adottato nei confronti della società un'informazione antimafia atipica ai sensi della normativa allora vigente. Ciò in quanto nel corso dell'istruttoria erano state accertate a carico dell'amministratore delegato della società notizie di reato contemplate dalla normativa antimafia, ma non tali da poterne desumere il rischio di condizionamento della criminalità organizzata di stampo mafioso a carico della De Vizia.

Successivamente all'entrata in vigore nel febbraio 2013 del codice delle leggi antimafia, che esclude l'adozione dell'informazione atipica, la Prefettura di Torino, a seguito di ulteriori istanze di rilascio della documentazione antimafia da parte di stazioni appaltanti, ha emesso il 22 maggio 2014 l'informazione liberatoria. Tale decisione è stata il frutto di un'articolata istruttoria condotta con il coinvolgimento degli uffici della Polizia di Stato, dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di finanza di Torino, Avellino,

Benevento, Latina, Caserta, Frosinone e Napoli, oltre che della Direzione investigativa antimafia di Torino. Dai rapporti informativi acquisiti è emerso che i procedimenti penali a carico dei rappresentanti della De Vizia Transfer erano ancora in corso e non sussistevano elementi tali da far ritenere che i reati contestati fossero maturati in un contesto di criminalità organizzata di stampo mafioso.

Il 20 gennaio 2015 la Prefettura di Torino ha ricevuto dalla medesima società l'istanza di iscrizione nella cosiddetta *white list* per le attività di trasporto di materiali a discarica per conto terzi, trasporto, anche transfrontaliero, e smaltimento di rifiuti per conto di terzi, autotrasporto per conto terzi. È stata esperita quindi un'aggiornata e approfondita istruttoria, con il coinvolgimento anche del gruppo provinciale interforze per i controlli nei cantieri degli appalti pubblici e delle forze di polizia di Latina e Salerno, all'esito della quale non sono emersi elementi ostativi all'iscrizione della De Vizia Transfer nella *white list*, che è stata quindi disposta con provvedimento prefettizio del 17 luglio 2015. Più di recente, precisamente il 14 giugno 2016, la società ha presentato un'istanza volta a mantenere l'iscrizione nella *white list*. A conclusione dei nuovi accertamenti, il prefetto ha adottato, il successivo 26 settembre, il decreto di rinnovo dell'iscrizione, non essendo emersi nemmeno in questo caso elementi ostativi.

Si ritiene che l'insieme delle informazioni fornite testimoni l'accuratezza e la continuità con cui la Prefettura di Torino ha monitorato la situazione della De Vizia Transfer ai fini dei controlli antimafia. L'organo prefettizio non mancherà, anche in futuro, di prestare attenzione alle vicende processuali e alle attività della società, adottando, all'occorrenza, le misure di rigore previste dall'ordinamento.

L'interrogazione contiene anche un quesito relativo all'opportunità di migliorare i protocolli di legalità prevedendo interventi più efficaci a garanzia della regolarità della gestione degli appalti aggiudicati dalle pubbliche amministrazioni. Si ricorda innanzitutto che nel 2014 il Governo ha introdotto, con un provvedimento legislativo d'urgenza, alcune misure straordinarie di gestione e monitoraggio delle imprese coinvolte in procedimenti penali per fatti corruttivi ovvero destinatarie di informazioni antimafia interdittive. Si fa riferimento al potere del prefetto, su proposta del presidente dell'Autorità anticorruzione, di ordinare la rinnovazione degli organi sociali mediante la sostituzione del soggetto coinvolto in episodi corruttivi e, ove l'impresa non si adegui nei termini stabiliti, di provvedere alla nomina di uno o più commissari per la straordinaria e temporanea gestione dell'impresa appaltatrice.

Si soggiunge che questo Ministero e l'Autorità anticorruzione hanno adottato, nel luglio 2014 e nel gennaio 2015, due linee guida per dare efficace e compiuta attuazione a tali misure straordinarie e, più in generale, per avviare un circuito stabile e collaborativo tra l'Autorità anticorruzione medesima, le Prefetture e gli enti locali nell'ambito delle attività di preven-

zione della corruzione nonché delle infiltrazioni e dei condizionamenti della criminalità organizzata.

*Il Vice ministro dell'interno*

BUBBICO

(4 aprile 2017)

---

LAI, SONEGO, ANGIONI, CUCCA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il porto di Porto Torres (Sassari) ha un ruolo di fondamentale importanza nello sviluppo economico dell'intero nordovest della Sardegna. Altrettanto importanti e decisive sono dunque le scelte che devono essere assunte per dare allo scalo turritano una prospettiva di potenziamento. A questo proposito, risulta indispensabile che il porto si doti del piano regolatore, strumento di programmazione che la città ed il territorio attendono oramai da troppi anni;

le linee guida del piano regolatore del porto (PRP) sono state approvate dal Consiglio comunale e adottate dal comitato portuale del nord Sardegna nel 2012, dunque oltre 4 anni fa;

nel corso degli anni sono emerse diverse problematiche che hanno rallentato e bloccato più volte l'*iter* di definizione del piano. È del 2014 una richiesta inoltrata al Comune di Porto Torres affinché fornisse la documentazione integrativa necessaria per poter portare avanti il PRP;

nel mese di settembre 2015 è stata presentata, a firma dei medesimi interroganti, un'interrogazione (4-04516) volta a chiedere notizie riguardo alla mancata definizione dell'*iter* autorizzativo, segnalando altresì le crescenti preoccupazioni degli operatori del porto;

nel mese di febbraio 2016, l'Assessorato per l'ambiente della Regione Sardegna ha chiesto la convocazione di un tavolo operativo per eliminare le cause ostative alla definizione del piano;

evidenziato che:

con delibera del 15 giugno 2016, il comitato dell'Autorità portuale di Porto Torres ha deciso di "sospendere tutte le attività tecnico ed amministrative di definizione del nuovo PRP in attesa della conclusione della attività amministrativa relativa all'Autorizzazione del deposito costiero di GNL presentata dal consorzio industriale provinciale di Sassari e relativo terminal

di imbarco e dalla nuova e diversa situazione di partenza del redigendo nuovo PRP";

l'area scelta per la costruzione del deposito, i moli dell'ex area di sviluppo industriale (Asi), svolge un ruolo strategico per l'economia turistica di tutto il nordovest della Sardegna e sarebbe in netto contrasto con quanto previsto sino ad oggi dalla nuova pianificazione territoriale. Si creerebbero in pratica le condizioni per mischiare porto industriale con porto commerciale, con tutte le connesse problematiche, facilmente immaginabili, legate non solo a motivi estetici ed ambientali ma anche alla diversa tipologia di funzione e di servizi;

una scelta di questo tipo metterebbe dunque in discussione la strategia di potenziamento della funzione turistica e commerciale del porto e rischierebbe di essere in netto contrasto anche con il progetto "Optimed" che prevede la trasformazione dei moli dell'ex Asi in centro di smistamento merci, con un ruolo di primissimo piano nell'asse sud-est e nord-ovest del Mediterraneo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto in merito alla sospensione dell'*iter* di definizione del PRP di Porto Torres e del fatto che l'ulteriore ritardo nell'adozione di uno strumento di programmazione così importante sia legato al completamento dell'*iter* autorizzativo di un deposito di GNL nell'area dei moli dell'ex Asi;

se non ritenga che una scelta di questo tipo possa avere conseguenze ed effetti negativi sullo sviluppo del porto turritano e, più in generale, dell'intero nordovest dell'isola per le importanti ricadute economiche ad esso connesse;

se tali decisioni siano state assunte coinvolgendo e tenendo nella debita considerazione le istituzioni locali e nazionali.

(4-07287)

(29 marzo 2017)

RISPOSTA. - L'atto di sindacato ispettivo fa particolare riferimento alla deliberazione n. 12 del 15 giugno 2016 del comitato portuale dell'Autorità portuale di Olbia, golfo Aranci e Porto Torres (AP), con la quale è stato dato parere positivo al progetto di realizzazione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto e di un *terminal* di carico e scarico da realizzare nel porto industriale di Porto Torres e procedure autorizzative per la costruzione

e l'esercizio di un *terminal* di rigassificazione GNL. Contestualmente la delibera ha sospeso le attività di definizione del nuovo piano regolatore portuale di Porto Torres, di cui è utile ripercorrere le vicende.

*In primis* va rilevato che l'autorità portuale, alla luce dell'esperienza del piano di Olbia e golfo Aranci, ha deciso di svolgere la valutazione ambientale strategica (VAS) contestualmente alla formazione del piano stesso. Pertanto, una volta redatte le linee guida, ha attivato un'intesa preliminare con il Comune di Porto Torres per la successiva adozione delle stesse nella seduta del comitato portuale del 2 luglio 2012. Nel settembre 2012, l'autorità portuale ha avviato con la Regione autonoma della Sardegna la procedura di VAS del piano.

In data 24 giugno 2013, si è svolto l'incontro di *scoping* per definire con gli enti competenti i contenuti del rapporto ambientale. In una successiva riunione tecnica, fra autorità portuale e Comune anche alla presenza del coordinatore tecnico dei consulenti dell'autorità portuale, dei rappresentanti della società incaricata della VAS, del responsabile della redazione del nuovo piano urbanistico comunale, è emersa l'esigenza di ottenere dal Comune una consistente documentazione necessaria alla redazione del nuovo piano regolatore portuale e alla predisposizione del rapporto ambientale della VAS. Il verbale della riunione è stato trasmesso all'amministrazione comunale di Porto Torres ad aprile 2014 unitamente alla richiesta della necessaria documentazione, poi pervenuta verso la fine dell'estate. In seguito, per la procedura di VAS il Comune ha pubblicato il nuovo piano urbanistico che, però, presenta delle soluzioni alternative all'intesa già raggiunta con l'autorità portuale.

Va anche segnalato che nel 2013 l'autorità portuale aveva aderito, in qualità di *partner*, al progetto comunitario ENPI CBC Med optimed, con capofila la Regione autonoma della Sardegna, Assessorato per i trasporti. L'iniziativa rientra tra i progetti finanziati dal programma di cooperazione transfrontaliera multilaterale ENPI CBC Med 2007-2013 nel quadro delle politiche europee di vicinato, e mira a rafforzare i rapporti tra i Paesi dell'Unione europea e le regioni confinanti che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo; tale programma ha suggerito una proposta alternativa di *layout* portuale rispetto al piano regolatore portuale in fase di VAS.

In seguito alle proposte pianificatorie e progettuali inserite nel Med optimed e nello stesso piano urbanistico comunale, l'autorità portuale ha interessato il servizio valutazioni ambientali della Regione nel giugno 2015, in quanto, alla luce dei progetti citati, le linee guida per lo sviluppo del piano portuale di Porto Torres apparivano non più condivise dagli stessi soggetti che lo avevano precedentemente promosso. Dopo un incontro con l'autorità portuale nel mese di dicembre 2015 il Servizio valutazioni ambientali della Regione ha avvalorato la necessità, già manifestata dall'autorità portuale, di coinvolgere tutti i soggetti pubblici interessati, a livello regionale, alla programmazione del porto turritano, attraverso un'apposita confe-

renza dei servizi finalizzata a comprendere la necessità di una revisione dell'intesa sullo sviluppo del nuovo piano regolatore portuale.

Inoltre, in data 2 marzo 2016 pervenuta all'autorità portuale una comunicazione del consorzio industriale provinciale di Sassari relativa alla sottoscrizione, in data 15 dicembre 2015 a Roma presso il Ministero dello sviluppo economico, del terzo protocollo aggiuntivo relativo al contratto d'area di Sassari-Porto Torres-Alghero, col quale erano state finanziate 4 opere infrastrutturali, tra cui figurava l'intervento denominato realizzazione di un *hub* energetico per l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione di gas naturale liquido, per un importo di 3.209.021,86 euro. Nello specifico, il progetto prevede l'installazione di 3 bracci di carico e scarico di GNL nella parte terminale del molo Asi del porto industriale e la realizzazione di un *terminal* di carico e scarico per lo stoccaggio temporaneo, in attesa della costruzione di un deposito costiero di GNL di medie dimensioni per l'alimentazione della rete di Porto Torres e di altri depositi delocalizzati su Alghero, Sassari e altri bacini del nord Sardegna, e stazioni di servizio per l'utilizzo del metano liquido o compresso nei vari comparti produttivi, da ubicare in un'area dell'agglomerato industriale di Porto Torres, individuabile alla radice del molo Asi dello stesso porto industriale.

Al riguardo è d'obbligo ricordare la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, in via di recepimento, relativa alle infrastrutture per i combustibili alternativi, tra i quali figura anche il GNL, anche nel settore dei trasporti marittimi, allo scopo di una riduzione dell'inquinamento e della promozione di una crescita sostenibile. In tale fase storica, pertanto, la realizzazione di infrastrutture per il GNL è di particolare importanza, anche al fine di rendere disponibile sul territorio nazionale punti per il rifornimento di tale carburante alle navi, che altrimenti si riforniranno presso scali non nazionali.

L'autorità portuale, alla luce delle preliminari informazioni pervenute, ha ritenuto di suggerire al consorzio industriale provinciale di Sassari di perseguire l'*iter* di cui alla legge n. 222 del 2007, relativa agli interventi urgenti in materia economico-finanziaria per lo sviluppo e l'equità sociale, e in particolare l'articolo 46 (Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto). La norma di autorizzazione di impianti di GNL, considerata applicabile al caso di specie, non prevede un'autonoma determinazione da parte dell'autorità portuale né per il rilascio della concessione demaniale né per l'approvazione della variante al piano regolatore portuale. Infatti, la norma richiamata prevede un'autorizzazione unica, che ha valore sia di concessione demaniale marittima sia di variante al piano, rilasciata a seguito di procedimento unico ai sensi della legge n. 241 del 1990, con decreto del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesi con la Regione interessata, previa valutazione di impatto ambientale ai sensi del decreto legislativo n. 152 del 2006.

In ogni caso, l'autorità portuale prevedeva di partecipare al procedimento amministrativo unico. I suoi vertici hanno, pertanto, ritenuto necessario acquisire un parere di massima del comitato portuale sul rilascio della concessione demaniale marittima che verrebbe riportato nel procedimento unico svolto dal Ministero dello sviluppo economico, parere espresso nella richiamata delibera n. 12 del 2016. Oltre al parere positivo di massima sull'opera, il provvedimento ha dato mandato al commissario straordinario e al segretario generale facente funzioni di seguire tutte le attività di cui al procedimento unico di autorizzazione in tutte le sedi competenti. Inoltre, considerata la sovrapposizione delle diverse progettualità, la stessa delibera ha dato mandato al segretario generale di sospendere tutte le attività tecniche e amministrative di definizione del nuovo piano regolatore portuale in attesa della conclusione dell'*iter* relativo all'eventuale autorizzazione del deposito costiero di GNL e relativo *terminal* di imbarco.

In tale contesto, va inoltre considerato che è nel frattempo intervenuto il decreto legislativo n. 169 del 2016, il cui articolo 22, comma 6, relativo all'*iter* procedurale dei piani regolatori, non è applicabile al caso del piano portuale di Porto Torres, non essendo questo stato adottato dal comitato portuale alla data di entrata in vigore del decreto stesso. Il comitato portuale, come detto, nel 2012 aveva approvato le sole linee guida. Pertanto, in base alla revisionata normativa, il nuovo piano regolatore portuale dovrà essere definito dalla nuova Autorità di sistema portuale, secondo le linee guida che saranno all'uopo emanate. Ad oggi, l'*iter* del piano regolatore portuale di Porto Torres è da ritenersi sospeso *ex lege*.

*Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

NENCINI

(30 marzo 2017)

---

MATTESINI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

il servizio di trasporto ferroviario è servizio universale che lo Stato, a norma di legge, è tenuto a garantire alla collettività;

in particolare, il servizio offerto dai treni "Intercity" è da considerarsi essenziale per i cittadini, che non possono accedere all'alta velocità o perché vivono in luoghi non coperti da tale servizio o perché non dispongono di sufficienti capacità economiche; inoltre, l'Intercity serve molte località che l'alta velocità ancora non copre e anche per questo risulta essere un mezzo di trasporto fondamentale per i tanti lavoratori e studenti pendolari, che quotidianamente usufruiscono di tale servizio;

considerato che, a quanto risulta all'interrogante:

è in atto la trattativa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia per il rinnovo del contratto di servizio per gli anni 2017-2022;

Trenitalia richiede un opportuno adeguamento finanziario del corrispettivo al Ministero, per rendere sostenibile economicamente il contratto e garantire la continuità dell'offerta Intercity sulla rete nazionale italiana;

da quanto dichiarato dai comitati dei pendolari, a partire dal mese di gennaio 2017, alcuni dei servizi fino ad ora garantiti da Trenitalia potrebbero essere ridotti e persino tagliati, anche in Toscana e nella città di Arezzo; in particolare, sarebbe prevista la soppressione dei seguenti 6 convogli: IC 583 (Prato, Rifredi, Arezzo, Chiusi); IC 597 (Prato, Rifredi, Arezzo, Terontola, Chiusi); IC 590 (Chiusi, Arezzo, Rifredi, Prato); IC 596 (Chiusi, Terontola, Arezzo, Rifredi, Prato); IC 598 (Chiusi, Terontola, Arezzo, Firenze smn); IC 581 (Firenze Santa Maria Novella, Firenze Campo Marzio, Arezzo, Terontola, Chiusi);

considerato, inoltre, che:

la soppressione degli Intercity avrebbe come effetto anche quello di scaricare sul servizio regionale un numero consistente di pendolari e utenti, aggravando il problema del sovraffollamento sui treni che attraversano la regione;

a quanto risulta all'interrogante l'assessore alla mobilità della Regione, con una nota inviata al Ministero, ha sottolineato il carattere essenziale che il servizio Intercity ricopre per il trasporto pubblico e i gravi danni che l'eventuale riduzione o soppressione del servizio Intercity comporterebbero in tale regione,

si chiede di sapere:

a che punto siano le trattative tra il Ministero e Trenitalia per il rinnovo del contratto di servizio per il periodo 2017-2022;

se quanto dichiarato a mezzo stampa dai comitati dei pendolari rispetto alle ipotizzate cancellazioni trovi concreto riscontro nella trattativa in essere tra il Ministero e Trenitalia;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno salvaguardare il servizio Intercity da tagli e soppressioni, che comporterebbero un ulteriore indebolimento e peggioramento del servizio di trasporto nel nostro Paese e andrebbero a caricare i servizi regionali di ulteriori utenze;



se non ritenga che il carattere universale del servizio di trasporto ferroviario vada salvaguardato sempre e comunque da logiche economicistiche, per cui spesso i diritti costituzionalmente garantiti, come quello alla mobilità, non vengono assicurati ai cittadini.

(4-07277)

(28 marzo 2017)

RISPOSTA. - Occorre preliminarmente ricordare che la quasi totalità dei servizi Intercity è inserita nel contratto di servizio stipulato tra Trenitalia e lo Stato e che, come è noto, la caratteristica di tali treni è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia, pertanto, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilita nel piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel contratto. Fino a tutto il 2016, il contratto di servizio in essere comprendeva la quasi totalità dei servizi Intercity ad eccezione di 5 coppie che erano effettuate in regime di mercato. Da molti anni, però, questi 10 treni registravano perdite economiche estremamente rilevanti, assolutamente insostenibili per Trenitalia che quindi ne aveva previsto la soppressione. In considerazione, comunque, della funzione prevalentemente sociale di quei collegamenti, rivolta anche al traffico pendolari, il Ministero ne ha disposto l'inserimento nel perimetro del nuovo contratto di servizio media e lunga percorrenza 2017-2026, entrato in vigore il 1° gennaio 2017 con durata decennale.

Conseguentemente, le soppressioni e gli eventuali tagli ipotizzati nell'atto non sono stati effettuati. Inoltre, nel perimetro contrattuale sono stati aggiunti i seguenti servizi: una coppia Milano-Torino; una coppia Reggio Calabria-Taranto; una coppia Salerno-Roma, inserita per evitarne la soppressione; avvio di 2 coppie aggiuntive Roma-Trieste, coppie oggi a mercato, inserite per evitarne la soppressione; avvio di 2 coppie aggiuntive Napoli-Milano, coppie oggi a mercato, inserite per evitarne la soppressione.

Oltre a questi incrementi si realizzerà il rinnovamento completo del materiale rotabile utilizzato attraverso l'introduzione e la progressiva sostituzione dei treni Intercity con i Frecciabianca (34 treni) e con gli ETR 460 e ETR 470; nuova livrea per tutti i treni del contratto di servizio, sostituzione dei vecchi locomotori con età media oltre 35 anni. In tal modo l'età media dei rotabili passerà da 25 a 15 anni con notevoli vantaggi per l'affidabilità dei servizi e la loro qualità, recuperando così margini di appetibilità per l'utenza.

*Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

NENCINI

(4 aprile 2017)

PAGLIARI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

in occasione del 70° anniversario della Liberazione, il Ministro in indirizzo ha realizzato un riconoscimento particolare, la "medaglia della Liberazione", destinato a tutti coloro che hanno partecipato alla Resistenza e alla lotta di liberazione: partigiani, internati militari nei *lager* nazisti, combattenti inquadrati nei reparti delle forze armate, oggi viventi;

tale riconoscimento, come ha dichiarato il Ministro, ha il significato di sottolineare, a 70 anni di distanza, il ringraziamento a quanti non esitarono a sacrificarsi in nome della libertà e a diffondere tra le nuove generazioni l'importanza della lotta di liberazione e dei sacrifici che sono stati fatti per dare un nuovo futuro al Paese.

a Parma, la cerimonia di consegna della medaglia con relativo attestato nominativo si è tenuta in Prefettura il IV novembre 2015, giornata dell'unità nazionale e delle forze armate. Le medaglie promesse a maggio, sulla base delle domande effettuate dalle organizzazioni partigiane e dei soggetti aventi diritto, sono arrivate in numero minore e per questa ragione sono state consegnate ai soli partigiani dell'Associazione nazionale partigiani cristiani (Anpc) e ai superstiti della divisione "Acqui";

tale fatto ha deluso le aspettative dei partigiani dell'Associazione nazionale partigiani italiani (Anpi) e di quelli delle altre associazioni le cui sezioni locali si erano mobilitate intensamente per portare a termine nei migliori dei modi la ricerca coinvolgendo le famiglie e il territorio,

si chiede di sapere:

quali siano le ragioni dell'accaduto;

se il Ministro in indirizzo non ritenga, considerata anche l'età ragguardevole dei partigiani aventi diritto, di procedere nei tempi più celeri possibile con la consegna di altre medaglie, in modo che si ponga rimedio a quanto accaduto e si concluda nel migliore dei modi la celebrazione del 70° della Liberazione.

(4-04801)

(5 novembre 2015)

RISPOSTA. - Il 25 aprile 2015, in occasione della ricorrenza del 70° anniversario della guerra di liberazione e della Resistenza, il Ministro ha inteso conferire ai partigiani, agli ex internati nei *lager* nazisti nonché ai combattenti inquadrati nei reparti regolari delle forze armate ancora in vita una medaglia commemorativa denominata "medaglia della Liberazione".

L'iniziativa, fortemente voluta dal Ministro, ha trovato ulteriore supporto in una risoluzione parlamentare, approvata dalla VII Commissione della Camera dei deputati (8-00100), volta a conferire un attestato ai partigiani, ai combattenti, ai patrioti, ai reduci e ai militari che hanno contribuito alla lotta di Liberazione. La stessa iniziativa ha riscosso amplissimi consensi su tutto il territorio nazionale e ha registrato una grande partecipazione dei cittadini, in particolare dei giovani, a quelle che si sono rivelate vere e proprie "feste popolari", contribuendo così a mantenere viva la memoria delle vicende fondanti la nostra Repubblica e a trasmetterne il valore alle generazioni future. Ad oggi, a fronte di tali manifestazioni, sono state consegnate circa 7.000 medaglie.

Per quanto riguarda, invece, quanto accaduto nella città di Parma, si specifica che l'evento è riconducibile unicamente al fatto che l'amministrazione della difesa, a fronte della segnalazione di ulteriori soggetti aventi diritto, ha dovuto porre in essere un'attività dedicata a soddisfare il considerevole numero di istanze aggiuntive pervenute, attività suppletiva poi conclusasi in tempi ridotti.

*Il Sottosegretario di Stato per la difesa*

ALFANO

(3 aprile 2017)

---