

## RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 17 al 24 settembre 2008)

### INDICE

BENEDETTI VALENTINI: sull'acquisizione da parte di gruppi stranieri di aziende olearie italiane (4-00434) (risp. ZAIA, <i>ministro delle politiche agricole alimentari e forestali</i> )	Pag. 173	FASANO: sull'esclusione delle società di revisione dall'attività di asseverazione dei piani economico-finanziari per il <i>project financing</i> di opere pubbliche (4-00468) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	Pag. 185
BORNACIN: sullo scalo ferroviario merci di La Spezia (4-00303) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	174	GARAVAGLIA Mariapia: sull'inserimento del Teatro Arena di Verona nell'elenco dei teatri beneficiari della nuova ripartizione di fondi pubblici (4-00211) (risp. BONDI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i> )	186
BUTTI: sulle perizie sul valore del compendio immobiliare dell'azienda ospedaliera Sant'Anna di Como (4-00354) (risp. CASERO, <i>sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze</i> )	175	LANNUTTI ed altri: sulla vicenda relativa al mancato riconoscimento di agevolazioni tariffarie ferroviarie nei confronti di una elettrice fuori sede (4-00350) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	189
COSTA: sull'insufficiente dotazione di mezzi antincendio nella provincia di Lecce (4-00034) (risp. PALMA, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i> )	178	MAGISTRELLI ed altri sulla riduzione del servizio ferroviario nella regione Marche (4-00130) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	191
D'AMBROSIO LETTIERI: sull'affidamento di un incarico in provincia di Bari ad un dipendente del CRA operante presso una sede di Asti (4-00216) (risp. ZAIA, <i>ministro delle politiche agricole alimentari e forestali</i> )	179	POLI BORTONE: su una campagna di sensibilizzazione sui <i>media</i> contro gli incidenti stradali (4-00422) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	196
DE ECCHER: su una opera d'arte esposta al Museion di Bolzano (4-00058) (risp. BONDI, <i>ministro per i beni e le attività culturali</i> )	182	PORETTI, PERDUCA: sui disagi provocati da alcuni tifosi del Napoli ai passeggeri di un treno Intercity (4-00489) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	197
su i collegamenti ferroviari regionali sulla linea Verona-Bolzano (4-00294) (risp. MATTEOLI, <i>ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> )	183		



BENEDETTI VALENTINI. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

l'olio di oliva rappresenta un genere che attiva uno dei mercati più rilevanti del comparto alimentare; un prodotto tra i fondamentali dell'agricoltura italiana, oggetto altresì della importante filiera di lavorazione e trasformazione delle olive; un elemento derivante da una delle più preziose e consolidate componenti identitarie del paesaggio, dell'ambiente, della cultura e dei costumi;

le ben note ingravescenti difficoltà del settore olivicolo e le pesanti incertezze che da tempo assillano il mercato dell'olio di oliva, anche con negative ipoteche sulla significativa tradizione di eccellenza qualitativa vantata dall'Italia, si accompagnano, in questi giorni, a nuove e diffuse, grandi preoccupazioni per gli enormi e radicali movimenti societari che hanno portato nella proprietà di gruppi stranieri aziende primarie del settore oleario italiano;

il fatto che il trasferimento di questi rilevanti marchi italiani sia avvenuto entro l'area della Comunità europea, in particolare verso gruppi spagnoli, impone indubbiamente una valutazione flessibile ed aperta del fenomeno, ma nondimeno non esime l'Italia dall'urgente necessità di attrezzarsi per garantire che le nostre risorse più tipiche della cultura, dell'agricoltura, dell'industria e del commercio non vadano disperse o funzionalizzate alle strategie di altre realtà economiche e finanziarie, così come denunciano comprensibilmente Unaprol e altre organizzazioni di categoria,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno e necessario convocare, con urgenza, un incontro di approfondimento con le associazioni e organizzazioni dei produttori e dei commercializzatori d'olio di oliva, finalizzato all'adozione di una strategia e di misure coordinate per il sostegno delle aziende olearie italiane, nel quadro di un durevole rilancio della produzione, della remuneratività, della qualità e promozione specifica degli olii italiani.

(4-00434)

(29 luglio 2008)

RISPOSTA. – La filiera italiana dell'olio di oliva attraversa una fase di forti difficoltà, accentuate in questi ultimi anni dalla crescente concorrenza internazionale unita alle difficoltà di organizzazione della filiera e di recupero di efficienza e competitività.

A questo riguardo, la strategia di rilancio parte dall'introduzione delle norme comunitarie per l'etichettatura d'origine obbligatoria dell'olio extravergine di oliva. Al riguardo, la Commissione UE si è impegnata a presentare entro fine settembre una specifica proposta di modifica del Regolamento Comunitario 1019/2002.

Non appena ottenuto questo basilare e importante risultato, sarà possibile e opportuno convocare un tavolo con le organizzazioni della filiera per elaborare una strategia completa di rilancio del «sistema olio di oliva italiano» che tocchi gli aspetti agricoli, quelli industriali e logistici fino a quelli commerciali, sia in Italia che nei mercati esteri.

*Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*

ZAIA

(17 settembre 2008)

---

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

il nuovo Piano d'impresa delle Ferrovie dello Stato prevede, nello scalo di La Spezia, un forte ridimensionamento della presenza di Cargo. – divisione di Trenitalia che si occupa del trasporto merci. – e la chiusura di diverse strutture, come l'officina manutenzione rotabili che provvede alla riparazione di locomotori e carri, e la sala operativa che gestisce equipaggi e mezzi di trazione;

i dipendenti FS presenti in dette strutture non hanno avuto alcuna garanzia circa un'eventuale futura ricollocazione in altro ambito lavorativo;

i sindacati dei lavoratori hanno già da tempo protestato contro detta decisione;

considerato che:

lo scalo spezzino è uno dei più produttivi dell'intero territorio nazionale: sono circa 10.000 i treni in arrivo e in partenza che vi transitano all'anno ed è di oltre il 32 per cento il carico delle merci movimentate nel bacino portuale (la media nazionale si aggira intorno all'8 per cento);

l'efficienza dello scalo spezzino è garantita, unico caso in Italia, da tre strutture che operano al servizio del traffico portuale, Spezia Marittima, Migliarina e Santo Stefano: in esse un solo vettore ferroviario gestisce le manovre all'interno dello scalo marittimo e garantisce la presenza di un'officina, con personale altamente qualificato, per la riparazione dei treni;

detta organizzazione permette di realizzare lo scarico e il carico delle merci in tempi altamente competitivi rispetto ad altre realtà portuali esistenti sul territorio nazionale;

il porto di La Spezia è uno dei più importanti porti-corridoio in Italia: collocato sull'asse Tirreno-Brennero consente, infatti, rapidi collegamenti con l'Europa;

la percentuale del traffico merci su rotaia è destinato ad aumentare grazie alle ottime prestazioni dei terminalisti, al buon andamento del settore e al futuro completamento dei lavori della linea pontremolese;

preso atto che detto ridimensionamento appare gravemente inopportuno non solo da un punto di vista occupazionale ma ancor più da un punto di vista di analisi dell'economia locale, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto sopra esposto, in caso affermativo, se condivide le linee del Piano di Ferrovie dello Stato e se, e in che modo, intenda intervenire al fine di salvaguardare l'economia e l'occupazione dello scalo spezzino.

(4-00303)

(10 luglio 2008)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione parlamentare riguardante lo scalo ferroviario merci di La Spezia e le attività connesse, si rappresenta quanto segue.

Ferrovie dello Stato S.p.A. fa conoscere che il servizio di trasporto ferroviario merci gestito da Trenitalia è attualmente oggetto di una razionalizzazione su tutto il territorio nazionale che risponda sia alla necessità di creare un modello di offerta maggiormente aderente alle esigenze della clientela che alla definizione di un servizio più efficiente ed economicamente sostenibile per l'azienda.

Nell'ambito di tale riorganizzazione, si sta attualmente verificando la possibilità di attuare una trasformazione dell'officina Materiale rotabile di La Spezia (OMR) in posto manutenzione corrente (PMC) destinato a soddisfare le esigenze di manutenzione del territorio.

Tale trasformazione, peraltro, non avrebbe alcun impatto sulla capacità produttiva dell'impianto e permetterebbe, invece, una razionalizzazione dei costi ed il mantenimento di un adeguato presidio dedicato alle attività produttive territoriali, in funzione di ulteriori sviluppi della quota modale.

Per quanto concerne l'impianto di condotta, la nuova organizzazione allo studio prevede, a regime, il mantenimento di una sede ICC (impianto condotta cargo) regionale con il duplice vantaggio di un miglior coordinamento e ripartizione dei carichi di lavoro tra le risorse delle attuali tre sedi e dell'eliminazione della duplicazione di ruoli, con conseguente semplificazione organizzativa ed economie di gestione.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

BUTTI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che: il 13 dicembre 2003 fu sottoscritto un accordo di programma fra la Regione Lombardia, la Provincia di Como, il Comune di Como, i Comuni

di S. Fermo della Battaglia e Montano L. e l'azienda ospedaliera S. Anna di Como, finalizzato alla localizzazione e realizzazione del nuovo ospedale provinciale;

nel medesimo accordo fu approvata la variante urbanistica relativa all'attuale sedime ospedaliero, sito in territorio del comune di Como, in funzione della sua dismissione e allo scopo di quantificarne il relativo valore quale quota parte per l'investimento necessario alla realizzazione del nuovo ospedale;

l'ospedale Sant'Anna è il principale ospedale della provincia di Como e costituisce uno dei più importanti centri d'eccellenza in campo sanitario della Lombardia; è un presidio dell'azienda ospedaliera Sant'Anna che comprende anche i nosocomi di Cantù, Menaggio e Mariano Comense;

nel 2003 l'Agenzia del territorio della provincia di Como fu incaricata di redigere la perizia di stima del valore di trasformazione del compendio immobiliare dell'azienda ospedaliera Sant'Anna che venne quantificato in circa 70 milioni di euro;

nel maggio 2008 l'Agenzia del territorio, Direzione regionale per la Lombardia, Ufficio provinciale di Milano, ha redatto una seconda perizia di stima del valore di trasformazione del compendio immobiliare dell'azienda ospedaliera Sant'Anna;

la stima prevista dalla seconda perizia va da un minimo di 32 milioni di euro ad un massimo previsto quantificabile in 43 milioni di euro, dimezzando in sostanza il valore previsto con la perizia del 2003;

l'accordo di programma in atto prevede la rifunzionalizzazione dell'intera area ad uso residenziale, terziario e ricettivo con il supporto di funzioni commerciali di piccola e media distribuzione ed il mantenimento di uffici ospedalieri aperti al pubblico;

il citato accordo prevede infatti che il 60 per cento della struttura ospedaliera sia adibita a servizi d'interesse collettivo ed il restante 40 per cento dell'impianto sia destinato ad uso residenziale;

la seconda perizia è stata predisposta su incarico della società Infrastrutture lombarde SpA (di proprietà della Regione Lombardia) sulla base di un'ipotesi di nuova variante urbanistica del Comune di Como che prevederebbe un'inversione della destinazione d'uso del complesso immobiliare con il 60 per cento a destinazione residenziale e il 40 per cento a servizi d'interesse collettivo che dovrebbe assicurare un aumento del valore, e non viceversa una diminuzione significativa dello stesso,

si chiede di sapere:

quali misure di propria competenza intenda adottare il Governo per fare chiarezza circa la previsione, a distanza di cinque anni, di due diverse perizie di stima del valore di trasformazione del compendio immobiliare Sant'Anna di Como;

quale perizia sia da considerarsi ufficiale in merito alla ristrutturazione del complesso ospedaliero;

quali siano le ragioni che hanno portato ad incaricare due distinti uffici dell'Agenzia del territorio di redigere due differenti perizie con risultati così diversi in termini sostanziali;

se non si ritenga opportuno effettuare una terza perizia di stima.

(4-00354)

(16 luglio 2008)

RISPOSTA. – Con l'interrogazione si chiede, relativamente alla scelta della localizzazione e della realizzazione del nuovo ospedale provinciale di Como, chiarimenti in merito all'esistenza di due perizie di stima relative al medesimo compendio immobiliare dell'azienda ospedaliera Sant'Anna di Como.

In particolare, l'interrogante chiede di conoscere quali delle due perizie sia da considerarsi ufficiale e quali siano le motivazioni per cui le stesse sono state redatte da distinti uffici dell'Agenzia del territorio.

In merito all'esistenza di due differenti perizie, l'Agenzia del territorio ha comunicato che la prima richiesta di stima è stata avanzata dall'Azienda ospedaliera S. Anna di Como direttamente all'Ufficio territoriale competente (ossia l'Ufficio provinciale di Como), mentre la seconda è stata avanzata dalla società Infrastrutture lombarde S.p.a. alla Direzione regionale della Lombardia.

È stato, inoltre, precisato in relazione alla richiesta di quale delle due perizie debba essere considerata quella ufficiale che, in quanto redatte con riferimento ad elementi differenti, collegati alle diverse indicazioni dei committenti, devono considerarsi entrambe tali.

L'Agenzia del territorio ha, inoltre, specificato che le richiamate perizie hanno portato a risultati differenti ricollegabili a molteplici fattori che in seguito vengono specificati:

consistenza dell'area e/o degli edifici oggetto dell'alienazione: nella seconda perizia il bene stimato risulta di consistenza minore rispetto a quello che emerge dalla prima;

recente apposizione di un vincolo storico-architettonico da parte della competente Soprintendenza, incidente sulla consistenza delle demolizioni/ricostruzioni, che comporta, a parità di volume, una riduzione della superficie commerciabile per i beni vincolati;

costi di recupero delle strutture già esistenti, che proprio a causa dell'apposizione del nuovo vincolo architettonico si attestano, nella seconda perizia, su valori superiori a quelli previsti in quella precedente;

diversi archi temporali dell'operazione di trasformazione del bene. Nella prima perizia è stato ipotizzato, in accordo con il committente, un arco temporale di due anni e mezzo (dall'acquisto alla completa commercializzazione), prevedendo l'immediata dismissione del bene ed il contestuale avvio delle attività di trasformazione; nella seconda, recependo il progetto preliminare redatto dal «nuovo» committente, si è ipotizzato un arco temporale di cinque anni che tiene conto della manifestata necessità dell'Azienda ospedaliera di continuare ad occupare l'immobile per circa

un anno e mezzo (tempo previsto per la consegna di un nuovo compendio ospedaliero, oggi in corso di costruzione). Nella seconda perizia, inoltre, la maggiore analiticità dei contenuti progettuali forniti dal committente ha permesso una più puntuale previsione di stima, ed una più accurata disamina dei costi e degli oneri di trasformazione.

L'Agenzia del territorio ha, altresì, chiarito che tutte le perizie di stima – e quindi quelle elaborate a livello sia provinciale che regionale – vengono visionate dal Referente regionale che garantisce la qualità del prodotto offerto, e che è richiedibile anche una ulteriore perizia in merito.

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

CASERO

(18 settembre 2008)

---

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

è di ieri la notizia che per i Comuni dell'area di Ugento (Lecce) si prospetta una stagione estiva ancor più difficile che in passato soprattutto per il problema degli incendi;

infatti, il distacco dei Vigili del fuoco volontari di Ugento, che fino a ieri aveva in dotazione un'autopompa serbatoio modello 190 Aps, da oggi non ha più un mezzo per affrontare le emergenze;

il patrimonio naturalistico dell'intera zona, ricchissimo di zone boschive, che abbraccia la costa che va da Mancaversa attraversando le Marine di Ugento fino ad arrivare a Torre Vado, ogni estate è minacciato da incendi devastanti i cui danni sino ad oggi sono stati limitati e fronteggiati proprio grazie alla bravura ed alla tempestività degli interventi dei vigili volontari eseguiti con il succitato mezzo;

il distacco volontario di Ugento, nato nel 1997, ha visto il numero dei volontari aderenti raddoppiarsi nel corso degli anni e nel periodo estivo garantisce una copertura per le microemergenze di 24 ore giornaliere;

nel 2007 i Vigili del fuoco di Ugento hanno registrato 619 interventi collocandosi al 17° posto a livello nazionale tra i distacchi dei vigili volontari sia per il numero che per la qualità delle prestazioni;

il mezzo 190 Aps era stato concesso nel 2004 dai Vigili del fuoco di Lecce, i quali oggi sono stati costretti a richiedere indietro il mezzo per una carenza di fondi che impedisce la riparazione degli altri quattro mezzi attualmente guasti;

la richiesta di finanziamento per l'acquisto di un mezzo è stata inoltrata alla Regione Puglia ma risulta ancora senza risposta,



l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza per dotare il distaccamento dei Vigili del fuoco volontari di Ugento di un mezzo che consenta un'adeguata ed indispensabile copertura del territorio.

(4-00034)

(21 maggio 2008)

RISPOSTA. – Il Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, su richiesta del Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Lecce, aveva, nel mese di aprile 2008, stanziato una somma di 50.000,00 euro per la riparazione delle quattro autopompe fuori servizio, alle quali fa cenno l'interrogante, di cui una assegnata al distaccamento volontario di Ugento.

Gli automezzi in questione furono immediatamente riparati e temporaneamente impiegati in occasione della visita del Santo Padre a Santa Maria di Leuca (LE).

Cessata l'esigenza, a far data dal 15 luglio 2008, l'autopompa è stata definitivamente dislocata presso il presidio di Ugento, dove attualmente si trova.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

PALMA

(12 settembre 2008)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

con delibera del 15 marzo 2005, il Consiglio di amministrazione del Consiglio per la ricerca e la sperimentazione in agricoltura (CRA) ha affidato al dottor Donato Antonacci l'incarico temporaneo di direttore della Sezione operativa periferica dell'Istituto sperimentale per la viticoltura dello stesso CRA, sede di Turi, in provincia di Bari;

a seguito dell'intervenuta adozione del piano di riorganizzazione delle strutture di ricerca del CRA, la predetta Sezione operativa periferica è stata trasformata in Unità di ricerca per l'uva da tavola e la vitivinicoltura in ambiente mediterraneo (UTV);

con delibera n. 133 del 2 agosto 2007, il Consiglio di amministrazione del CRA ha affidato l'incarico temporaneo di direttore della predetta UTV allo stesso dottor Antonacci;

considerato che:

il dottor Raffaele Lovino ha presentato ricorso al Tribunale amministrativo regionale (Tar) della Puglia contro l'affidamento della direzione temporanea al dottor Antonacci, reclamando la titolarità dell'incarico in ragione della maggiore anzianità di servizio;

nella citata delibera di affidamento di incarico del 2 agosto 2007 si legge che il CRA ha proceduto all'affidamento dell'incarico al dottor An-

tonacci «visti i *curricula* scientifici e professionali del CRA e la relativa anzianità nella qualifica»;

il Tar della Puglia con sentenza n. 657/2008 ha successivamente accolto il ricorso del dottor Lovino, sostenendo la fondatezza delle sue censure in ragione della mancata o non esplicitata valutazione comparativa dei *curricula* dei soggetti aspiranti, senza che nessuna motivazione sia stata adottata «al fine di giustificare la scelta adottata»;

con propria comunicazione del 28 aprile 2008, prot. n. 3585/3.3, il CRA ha provveduto ad informare il dottor Antonacci del conseguente annullamento dell'incarico temporaneo di direzione;

lo stesso CRA, con successiva deliberazione del 7 maggio 2008, ha conferito l'incarico di direzione dell'UTV di Turi al dottor Lorenzo Corino, dipendente del CRA presso la sede di Asti, conservandogli la sede di lavoro nella città piemontese e imputando le spese di trasferta connesse all'incarico temporaneo di direzione dell'UTV a carico delle risorse della stessa Unità di ricerca per l'uva da tavola e la vitivinicoltura di Turi,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi che hanno indotto il CRA a conferire l'incarico di direttore temporaneo dell'Unità di ricerca per l'uva da tavola e la vitivinicoltura in ambiente mediterraneo al dottor Corino, anziché riaffidarlo al già nominato dottor Antonacci e, in particolare, quali siano le nuove valutazioni comparative del merito scientifico che hanno giustificato tale scelta;

se, altresì, il Ministro in indirizzo non ritenga che la delibera CRA del 7 maggio 2008, nella parte in cui dispone l'assunzione a carico dell'ente dei maggiori oneri economici derivanti dalle connesse determinazioni (con riferimento particolare ai costi delle trasferte del nuovo direttore incaricato, in forza alla sede di Asti), sia in evidente contrasto con quanto esposto dal Ministero con propria nota n. 10554 del 14 giugno 2007 e dal Ministero dell'economia e delle finanze con propria nota n. 99693 del 25 luglio 2007;

quali iniziative, infine, intenda assumere ove i fatti esposti dovessero trovare conferma.

(4-00216)

(24 giugno 2008)

RISPOSTA. – Nell'affidare l'incarico di reggenza dell'Unità di ricerca per l'uva da tavola e la vitivinicoltura in ambiente mediterraneo al dottor Lorenzo Corino con delibera n. 63/08 del 7 maggio 2008, il Consiglio per la ricerca e la sperimentazione in agricoltura ha tenuto conto, al fine di individuare la figura professionale idonea ad assicurare una buona ed efficace gestione dell'Unità, in via tendenziale dell'anzianità di servizio ma, soprattutto, delle professionalità scientifiche, delle capacità gestionali e dell'attività svolta, nell'ambito di quelle esistenti tra i ricercatori afferenti all'ex Istituto sperimentale per la viticoltura e tra i ricercatori presenti nella sopra citata Unità.

Al riguardo, si comunica che l'analisi dei CV dei potenziali candidati è stata effettuata considerando le seguenti componenti principali:

- l'anzianità di servizio;
- l'attività di ricerca svolta;
- il coordinamento di progetti di ricerca;
- le esperienze di formazione scientifica e professionale svolte all'estero;
- le esperienze di direzione presso le strutture del CRA;
- la capacità gestionale.

Dalla valutazione comparativa effettuata, è emerso che il dottor Corino, oltre ad avere una maggiore anzianità di servizio rispetto al dottor Antonacci, ha maturato una valida attività di ricerca documentata nei lavori scientifici pubblicati su riviste nazionali ed internazionali; ha avuto esperienze di formazione professionale all'estero e di ricerca in diverse strutture italiane; ha avuto esperienze di coordinamento di progetti; ha maturato buone capacità progettuali dando impulso e visibilità all'istituzione di appartenenza; ha ricoperto incarichi di direzione per molti anni ed è stato direttore straordinario e ordinario di sezione a seguito di apposito concorso.

È stato altresì componente del Comitato nazionale della sperimentazione agraria.

Il dottor Antonacci, pur maturando una valida attività di ricerca documentata nei lavori scientifici pubblicati su riviste nazionali ed internazionali, nonché esperienze di coordinamento di progetti, ha mostrato buone capacità progettuali tuttavia di minor rilievo rispetto all'attività scientifica svolta dal dottor Corino.

In aggiunta a quanto esposto, si rappresenta che la scrivente amministrazione, nella scelta del dottor Lorenzo Corino, ha tenuto conto anche del contenzioso in essere tra il dottor Antonacci ed il dottor Lovino, nonché della circostanza che, in passato, nella struttura in questione vi sono state diverse diatribe tra lo stesso dottor Antonacci ed un altro ricercatore, che talvolta hanno fatto mancare la necessaria serenità per lo svolgimento proficuo dell'attività di quella sede.

Inoltre, l'affidamento dell'incarico non comporta in alcun modo il riconoscimento di elementi retributivi aggiuntivi a carico dell'amministrazione, essendo il dottor Corino ricercatore di ruolo del CRA.

Allo stesso vengono rimborsate esclusivamente eventuali spese di trasferta per l'espletamento delle proprie funzioni istituzionali, come per il restante personale dell'ente.

*Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*

ZAIA

(17 settembre 2008)

DE ECCHER. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che, ad opinione dell'interrogante, presso il nuovissimo «Museion» di Bolzano è stata esposta in questi giorni una presunta opera d'arte di tale Martin Kippenberger alta oltre un metro e raffigurante una rana verde crocifissa; da un lato, sulla vicenda sono puntualmente e tempestivamente intervenuti il Vescovo monsignor Egger, il quale ha affermato che: «esiste il diritto al rispetto dei sentimenti religiosi», e lo stesso Presidente della Provincia Durnwalder, che ha parlato di «offesa alla fede della popolazione locale»; dall'altro, manca purtroppo allo stato ogni concreto provvedimento anche perché, così sostiene il Procuratore della Repubblica, il reato di vilipendio della religione risulta abolito da tempo;

ritenuto, ad avviso dell'interrogante, che:

non sia a questo punto ulteriormente tollerabile una tendenza, divenuta prassi, che vede l'arte sempre più lontana da ogni riferimento al comune sentire ed artificiosamente collocata su un piano di mera autoreferenzialità, legittimata unicamente dai soliti soggetti più o meno prezzolati, sempre interessati ed arbitrariamente qualificati come esperti o critici;

meccanismi di questa natura, ormai purtroppo consolidati, concorrono a determinare un progressivo processo di diseducazione soprattutto nei confronti delle nuove generazioni cui viene impropriamente insegnato come tutto possa assumere valenza artistica al di fuori qualsiasi valutazione e reale condivisione;

sia a questo punto necessaria una radicale inversione di tendenza cui il nuovo Governo deve responsabilmente concorrere con segnali forti ed immediatamente percettibili,

l'interrogante chiede di sapere:

se sia accettabile che a Bolzano, dopo aver già vilipeso in passato, sempre sotto la copertura delle manifestazioni culturali, il sentimento nazionale, venga ora gravemente colpita la sensibilità religiosa della popolazione, come testimonia inequivocabilmente il riferimento del Presidente della Provincia alle centinaia e centinaia di telefonate di protesta direttamente ricevute;

quali iniziative possano essere realisticamente attivate per garantire la gente comune a fronte dell'arroganza e dell'intolleranza del solito gruppo limitato di presunti intellettuali chiusi nel loro ristretto e superato ambito ideologico;

se sussistano gli spazi, nel caso in esame, per una censura pubblica che anticipi ed in qualche modo indichi gli indirizzi che la nuova maggioranza intende assumere nel settore.

(4-00058)

(27 maggio 2008)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione si ritiene per la prima volta opportuno esprimere sia un giudizio quale Ministro per i beni e le attività culturali, sia un giudizio personale e ciò in relazione alla precipua particolarità dell'opera in esame.

Come Ministro per i beni e le attività culturali, per quanto riguarda l'aspetto squisitamente «artistico», ci si riferisce alle notizie acquisite dalla Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea la quale ha riferito che l'artista Martin Kippenberger ha lavorato per diversi anni in Tirolo sulla creazione di opere che affrontano il vissuto quotidiano con uno sguardo, a volte volutamente banale, che affronta la tragicità della vita, con particolare riferimento al suo personale vissuto di dolore.

L'opera allude al tema dell'alcolismo in Tirolo, rappresentando la condizione di sofferenza degli uomini che perdono la propria dignità avvicinandosi ad una condizione animale. È evidente che un'opera assume certamente un significato simbolico maggiore nel momento in cui viene inserita in un contenitore come il museo che, per sua stessa natura, le conferisce un valore artistico.

Si ritiene, peraltro, che sarebbe stato preferibile considerare, in via preliminare, le possibili reazioni e fornire, quindi, una risposta immediata e circostanziata, predisponendo fin dall'inizio un'adeguata attività didattica e informativa che tenesse conto della diversificazione culturale e sociale del pubblico dell'arte contemporanea.

Personalmente si ritiene che l'opera esposta al Museion di Bolzano non solo ferisca il sentimento religioso di tante persone che nella croce vedono il simbolo dell'amore di Dio ma che offenda il buon senso e la sensibilità anche di chi non si riconosce in quel simbolo.

Ferma restando la libertà creativa di ogni artista, il Ministro sarebbe felice se le istituzioni pubbliche o comunque le istituzioni finanziate dal pubblico non esaltassero soltanto l'arte della dissacrazione, dell'inutile provocazione e del non senso, perché l'arte è anche ricerca del significato e della bellezza.

*Il Ministro per i beni e le attività culturali*

BONDI

(19 settembre 2008)

DE ECCHER. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

i collegamenti ferroviari regionali fra Verona e Bolzano sono del tutto inadeguati a rispondere alle esigenze degli utenti;

sulla stampa locale sono presenti spesso articoli che riferiscono dei disagi subiti dai pendolari a causa di frequenti ritardi e di improvvise soppressioni di convogli;

da ultimo, nell'arco di poche ore, il 1° luglio 2008, il treno regionale proveniente da Bolzano e diretto a Verona delle ore 16.45 è stato prima «cancellato» per un «inconveniente tecnico» e successivamente «annullato per un guasto ad un locomotore»;

i disagi subiti hanno determinato la costituzione di un comitato spontaneo di protesta che sta valutando, anche a fronte dell'esistenza di un contratto di servizio con la Provincia autonoma di Trento, l'eventualità di avviare nei confronti delle Ferrovie dello Stato un'azione legale al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti;

le Ferrovie dello Stato asseriscono che diventa sovente «necessario sopprimere qualche treno per ristabilire l'equilibrio dei viaggi dei convogli rispetto all'orario cadenzato istituito sulla linea ed evitare così l'effetto domino con conseguenti ritardi successivi»,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, per quanto a sua conoscenza, la situazione descritta in premessa rappresenti una realtà straordinaria ed anomala o si manifesti invece con le medesime caratteristiche sull'intero territorio nazionale;

se e con quali azioni di competenza intenda intervenire al fine di eliminare i disagi descritti o quantomeno produrre dei significativi miglioramenti stante il ruolo fondamentale e socialmente rilevante del trasporto pubblico, tenuto conto anche che il bacino di utenza è rappresentato soprattutto da pendolari e che l'utilizzo del treno incide sia sul traffico che sulla tutela dell'ambiente.

(4-00294)

(9 luglio 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione relativa alla situazione dei servizi ferroviari a carattere regionale sulla linea Verona-Bolzano, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Ferrovie dello Stato fa conoscere che sulla linea del Brennero (Verona-Trento-Bolzano) i collegamenti a carattere regionale presentano complessivamente un indice puntualità tra i più elevati d'Italia che in alcuni giorni sfiora il 100%.

Sulla linea in questione, nel 2007 è stato introdotto il sistema cadenzato che prevede collegamenti in partenza da Bolzano-Trento-Verona ogni ora e tra Bolzano-Trento-Rovereto/Ala ogni 30 minuti (con la sola interruzione di due ore – dalle 10,00 alle 12,00 – per la manutenzione ordinaria della linea).

Il nuovo assetto dell'offerta, se da un lato produce un notevole incremento delle corse (da/per Verona del 50%; da/per Rovereto/Ma del 60%), consentendo di servire adeguatamente tutte le località interessate e, dall'altro, anche per la presenza sulla stessa linea di un notevole traffico internazionale sia merci che passeggeri può, in talune circostanze di particolare turbativa alla circolazione – creare il cosiddetto «effetto domino», per cui l'inconveniente verificatosi per un treno si ripercuote a cascata su tutti gli altri in circolazione nella medesima fascia oraria.

Pertanto nei casi di treni regionali con un ritardo in partenza che si avvicina ai 30 minuti, tecnicamente è opportuno procedere alla soppressione di tale singola corsa sia per la prossimità della partenza del treno successivo sia per ristabilire il corretto cadenzamento.

Al riguardo, Ferrovie dello Stato comunica che sulla direttrice del Brennero sono stati realizzati importanti lavori infrastrutturali che hanno riguardato la sostituzione di 20 chilometri di binari nella tratta Trento-Bolzano (intervento concluso il 5 settembre 2008) nonché l'attivazione del nuovo ACEI (Apparato centrale elettrico itinerari) della stazione di Bolzano avvenuta il 27 luglio e che consente, peraltro, la partenza in contemporanea dei collegamenti con destinazione Trento e Merano.

Per quanto riguarda, in particolare, gli inconvenienti verificatisi nella giornata del 1° luglio 2008 evidenziati nell'atto cui si risponde, Ferrovie dello Stato conferma che essi hanno riguardato la soppressione, determinata dal guasto di un locomotore, di due collegamenti; il treno regionale 10910 (p. Verona h. 7,09/a Bolzano h. 9,21) e il regionale 2269 (p. Bolzano h. 8,31/a. Verona h. 10,15).

Per quanto concerne i rapporti con la clientela pendolare, le strutture territoriali di Trenitalia effettuano periodicamente incontri con le relative organizzazioni, per verificare congiuntamente l'andamento del servizio, le problematiche emergenti e le soluzioni praticabili.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

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

fino ad oggi le opere pubbliche realizzate con capitali privati, a mezzo dello strumento giuridico del *project financing*, si potevano proporre solo con piani economici finanziari asseverati;

l'asseverazione sull'idoneità dei piani poteva essere svolta da una banca o da una società di revisione e intermediari finanziari;

le notizie circolanti sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrà essere vagliato dal Consiglio dei ministri, prefigurano una ipotesi di esclusione delle società di revisione dell'attività di asseverazione, riservandola alle sole banche,

l'interrogante chiede di sapere:

se la notizia dell'esclusione delle società di revisione dell'attività di asseverazione dei piani economici finanziari nel caso dell'utilizzo dello strumento del *project financing* corrisponda al vero;

in caso affermativo, se non ritenga di reintrodurre nel decreto la possibilità che tale attività sia svolta anche da parte delle società di revisione, considerato che le stesse, per poterla svolgere, sono autorizzate dal Ministero dello sviluppo economico dopo attenta valutazione dei requisiti giuridici/professionali richiesti e successivi continui controlli: infatti le so-

cietà di revisione, oltre a garantire la piena professionalità nel controllo dei piani, offrono quella doverosa terzietà che le banche, erogatrici dei finanziamenti, non hanno.

(4-00468)

(1° agosto 2008)

RISPOSTA. – Il terzo decreto legislativo recante ulteriori modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ha, in effetti, operato l'esclusione delle società di revisione dall'attività di asseverazione dei piani economico-finanziari nel caso di *project financing*.

Tale decisione deriva da un'attenta valutazione operata da esperti del settore rispetto alle modalità ed ai contenuti dell'attività di asseverazione nell'esperienza concreta della finanza di progetto.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

GARAVAGLIA Mariapia. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali*. – Premesso che:

il decreto ministeriale 9 novembre 2007 fissa i criteri e modalità di erogazione dei contributi in favore delle attività musicali, in corrispondenza degli stanziamenti del Fondo Unico dello spettacolo (FUS) di cui alla legge 30 aprile 1985, n. 163;

per il 2008 la quota assegnata dal FUS a favore del Teatro Arena di Verona è pari a 14.100.000 euro;

nei giorni scorsi, il Ministro per i beni e le attività culturali, sen. - Sandro Bondi, durante la presentazione a Roma del cartellone verdiano 2008, ha annunciato la presentazione di un disegno di legge per «valorizzare e promuovere solo le iniziative culturali di eccellenza», subordinando gli stanziamenti statali alla qualità degli spettacoli;

nella stessa occasione il Ministro ha tracciato una lista dei teatri e delle manifestazioni che avrebbero accesso alla nuova ripartizione dei fondi; in tale lista non appare il Teatro Arena di Verona;

tale notizia ha suscitato grande allarme soprattutto in considerazione del fatto che il Teatro Arena di Verona dà vita a una delle manifestazioni culturali di eccellenza a livello nazionale; inoltre, il Teatro Arena di Verona accoglie un numero di spettatori pari, solo per la stagione estiva, a una media di mezzo milione di persone;

considerato inoltre che, per la sua natura unica e particolare, il Teatro Arena di Verona necessita di manutenzioni e restauri superiori a quelli di qualsiasi altro teatro nazionale,

si chiede di sapere se quanto riportato in premessa risponda al vero e, qualora lo fosse, se, in sede di presentazione effettiva del disegno di legge citato in premessa, il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno inserire



tra le fondazioni lirico-sinfoniche ammesse al finanziamento il Teatro Arena di Verona.

(4-00211)

(24 giugno 2008)

RISPOSTA. – Lo Stato considera l'attività svolta dalle fondazioni lirico-sinfoniche di rilevante interesse generale, in quanto intesa a favorire la diffusione dell'arte musicale e l'educazione musicale della collettività.

In tal senso il legislatore, prima con la legge n. 800 del 1967 e poi con la legge n. 163 del 1985, si è preoccupato di individuare e disciplinare idonei meccanismi di finanziamento per sostenere l'attività delle suddette istituzioni, che, di fatto, si presentano come strutture con alti costi di produzione e con livelli di personale artistico e tecnico di altissima specializzazione.

Tali circostanze hanno comportato inevitabilmente costi fissi rilevanti che non sempre è possibile ridimensionare nel breve periodo, caratteristica comune a tutte le istituzioni che offrono «beni pubblici» sul mercato.

Una maggiore efficienza di gestione, pertanto, dovrebbe comportare migliori livelli di efficienza amministrativa e gestionale ma certamente non dovrebbe comportare riduzioni di personale artistico e, in una certa misura, tecnico.

L'efficienza, intesa anche come capacità degli enti di reperire nuove e più organiche forme di finanziamento aggiuntive, può in qualche modo mettere in pericolo la vita stessa delle fondazioni liriche, quantomeno quelle economicamente più fragili, se nel contempo vengono a mancare le risorse «certe» provenienti dal settore pubblico.

Ne discende che il volume di risorse necessarie per far funzionare la macchina artistica di una fondazione lirico-sinfonica non reperito – in genere – in una più o meno piccola città metropolitana, che, oltretutto, farebbe ricadere completamente il peso finanziario di tale struttura sulla comunità locale.

La parsimonia, tuttavia, nel nostro caso significa una perdita secca di produzione artistica per la collettività; pertanto ci si trova nella più o meno consapevole situazione di «circolo vizioso» per cui diminuire la produzione artistica comporta un «guadagno» per l'amministrazione che finanzia mentre il medesimo comportamento produce una perdita per coloro che non potranno usufruirne.

Le ridimensionate risorse pubbliche hanno inciso in modo determinante su tutte le fondazioni: in una logica meramente aziendalistica qualunque impresa che vede ridurre le proprie risorse «certe» da un anno all'altro del 10% subisce necessariamente dei contraccolpi sull'equilibrio di bilancio.

Tali considerazioni si scontrano con la circostanza che il settore pubblico non è in grado di far fronte alle crescenti esigenze finanziarie degli enti mentre le fondazioni avrebbero, in misura diversa, gli strumenti ne-

cessari non solo per ampliare le proprie attività ma anche per far conseguire benefici collaterali all'intera collettività.

In questa sede non si può non fare cenno al costo del personale che oltre a rappresentare la maggiore fonte di spesa, in alcuni casi costituisce un costo fuori controllo a fronte di una attività non sempre capace di giustificarlo.

Sebbene l'Opera si identifichi con le masse artistiche e tecniche, ed è pertanto corretto un approccio di tutela e valorizzazione del personale, tuttavia è evidente che per costruire un piano di sostenibilità di lungo periodo bisogna affrontare alcuni nodi cruciali che dovranno prendere in considerazione ed effettuare scelte di politica economica generale e di politica aziendale anche sui contratti di lavoro integrativi del contratto collettivo nazionale di lavoro.

Infine il tema della patrimonializzazione delle fondazioni lirico-sinfoniche è ancora lontano dall'essere sostenibile.

Se si considera la definizione di fondazione correntemente utilizzata di «patrimonio per uno scopo», si deve ritenere che l'uso perpetuo degli immobili non rappresenta un bene fungibile o vendibile sul mercato e pertanto non è una risorsa finanziaria per la fondazione, se si eccettuano alcuni ricavi dall'affitto degli spazi e simili ma che, tuttavia, incidono sul bilancio per una percentuale estremamente ridotta.

Allo stesso tempo, mentre per le fondazioni che operano in contesti ricchi non è difficile reperire le fonti finanziarie necessarie allo sviluppo ed alla tenuta complessiva dei conti, ciò non accade in contesti meno fortunati e soprattutto nelle regioni del Sud e delle Isole.

Tale divario geografico non è mai stato affrontato con la dovuta consapevolezza e comporta il rischio di un inevitabile tracollo di importanti istituzioni proprio nelle regioni nelle quali più auspicabile sarebbe un intervento statale in grado di coniugare la crescita economica con la crescita culturale e sociale del territorio.

Anche in questo caso, la politica del Paese si intreccia con quella dell'amministrazione della singola fondazione che deve coprire costi naturalmente crescenti con risorse decrescenti e far fronte a fabbisogni finanziari di notevole valore con risorse sempre più esigue.

In definitiva, lo scenario che si delinea richiama all'attenzione della politica e della società la necessità di un investimento forte, non solo nelle fondazioni lirico-sinfoniche ma in tutto il settore culturale, e, soprattutto, una precisa individuazione di obiettivi, strumenti operativi e strategie che vadano ben oltre la mera analisi di bilancio e che siano, invece, il frutto di una maggiore consapevolezza, sul piano sia formale che sostanziale, dell'importanza strategica che la cultura e lo spettacolo hanno per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese.

Occorre pertanto ripensare il ruolo delle fondazioni e della produzione di musica lirica nel rinnovato contesto sociale; molte delle potenzialità della maggior parte delle fondazioni appaiono sacrificate.

Ampliando e sviluppando quanto già indicato dal legislatore nazionale con la legge n. 800 del 1967 e con il decreto legislativo n. 367 del

1996, sta emergendo l'esigenza di riesaminare, con apposito provvedimento legislativo, non solo il contesto dell'azione governativa in materia di finanziamento del settore lirico-sinfonico ma anche il profilo giuridico di alcune delle più importanti istituzioni liriche e sinfoniche, attraverso il riconoscimento alle stesse di quel ruolo che già di fatto hanno acquisito nella storia culturale del nostro Paese con la messa a disposizione del pubblico, nazionale ed internazionale, di un livello di produzione artistica elevato.

In tale ottica si assicura che sarà attentamente valutato il ruolo e l'importanza che storicamente l'Arena di Verona ha rivestito e riveste nel panorama delle fondazioni lirico-sinfoniche del nostro Paese.

Proprio per raggiungere tale obiettivo si porta a conoscenza dell'interrogante che in data 16 settembre 2008 è stato nominato il Capo di Gabinetto del Ministro, dottor Salvatore Nastasi, commissario straordinario della fondazione lirico-sinfonica Arena di Verona.

Il provvedimento, che ha una durata di 60 giorni, si è reso necessario per affrontare la delicata situazione patrimoniale della fondazione ed è stato deciso in accordo con il Sindaco di Verona, Flavio Tosi.

*Il Ministro per i beni e le attività culturali*

BONDI

(19 settembre 2008)

---

LANNUTTI, PEDICA, CARLINO, MASCITELLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

la signora Santa Terenzi Minicucci, in occasione delle elezioni del 13 e 14 aprile 2008, si recava presso la biglietteria della stazione ferroviaria di Lecce per acquistare un biglietto di andata e ritorno, Lecce-Roma, con tariffa elettorale agevolata, per raggiungere il proprio seggio elettorale;

la signora, in previsione di un eventuale ballottaggio elettorale, chiedeva un biglietto di andata e ritorno con una fascia di permanenza nel luogo di residenza di 16 giorni;

in seguito alla richiesta di acquisto la signora si è sentita rispondere che la biglietteria non poteva emettere il biglietto a tariffa ridotta perché richiedeva un periodo di permanenza superiore a dieci giorni;

conseguentemente, la signora si vedeva costretta ad acquistare un biglietto di sola andata non potendo, così, usufruire della speciale riduzione per il cittadino elettore;

salita sul treno raccontava dell'accaduto al capotreno che rilevava un errore della biglietteria della stazione di Lecce, poiché, per regolamento, i biglietti elettorali hanno un periodo di utilizzazione di venti giorni;

la stessa risposta, sulla durata di validità di venti giorni, le veniva fornita da un'agenzia viaggi di Roma al momento dell'acquisto del biglietto di ritorno dopo aver votato per i ballottaggi;

la signora scriveva ai vertici delle Ferrovie dello Stato per denunciare l'ingiustizia subita e chiedere il rimborso dello sconto previsto dalla legge elettorale per il cittadino elettore;

Ferrovie dello Stato, nella persona del Responsabile divisione passeggeri, respingeva la richiesta di rimborso della signora perché non avente diritto in quanto la durata dei biglietti per gli elettori è sì di venti giorni, ma il periodo decorre per il viaggio di andata dal decimo giorno antecedente il secondo giorno di votazione e per il viaggio di ritorno fino alle ore 24 del decimo giorno a partire dal secondo giorno di votazione, si chiede di sapere:

se sia corretta l'interpretazione di Ferrovie dello Stato relativamente alla normativa che prevede la validità di venti giorni per un biglietto andata e ritorno a tariffa agevolata per gli elettori;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che un'applicazione così restrittiva della normativa non sia compatibile con la natura del servizio pubblico e le agevolazioni concesse ai cittadini per eventi di rilevanza pubblica quali sono le consultazioni elettorali;

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

(4-00350)

(15 luglio 2008)

RISPOSTA. – In merito all'interrogazione parlamentare riguardante le agevolazioni tariffarie previste in favore degli elettori, in occasione delle consultazioni elettorali, si rappresenta quanto segue.

Ferrovie dello Stato fa conoscere che le agevolazioni tariffarie previste per gli elettori residenti nel territorio nazionale e all'estero che si recano nella località sede elettorale di iscrizione per esercitarvi il diritto di voto (in occasione di elezioni politiche regionali, provinciali, comunali, delle consultazioni elettorali per i rappresentanti d'Italia al Parlamento europeo nonché di quelle referendarie indette con decreto del Presidente della Repubblica), sono stabilite dal decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, e disciplinate nel dettaglio da una specifica Convenzione stipulata fra Trenitalia e il Ministero dell'interno, che definisce, fra l'altro, le disposizioni applicative per le agevolazioni di cui trattasi.

Per quanto attiene specificatamente alla validità dei biglietti per i viaggi degli elettori residenti sul territorio nazionale, è stabilito che il periodo di utilizzazione, fissato in 20 giorni, per il viaggio di andata decorra dal decimo giorno antecedente il secondo giorno di votazione (questo compreso), mentre per il viaggio di ritorno si estenda fino alle ore

24.00 del decimo giorno a partire dal secondo giorno di votazione (quest'ultimo escluso).

Il medesimo periodo di utilizzazione è previsto anche nel caso di un secondo turno di consultazioni mentre non sono ammesse proroghe di validità per i viaggiatori che, avendo partecipato al primo turno di consultazione, intendano rimanere nella località sede del seggio elettorale fino all'espletamento delle successive operazioni di voto.

La suddetta regolamentazione è, peraltro, riportata sugli avvisi al pubblico esposti nelle stazioni e sul sito *Internet* di Trenitalia.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

---

MAGISTRELLI, AMATI, TONINI, MORRI, ROSSI Nicola, SBARBATI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

i servizi ferroviari rappresentano per molti professionisti, lavoratori e studenti l'unica possibilità di raggiungere il posto di lavoro e di studio;

la qualità dei servizi ferroviari d'interesse regionale è carente;

in particolare la puntualità spesso disattesa determina grave malcontento da parte dell'utenza;

i pendolari rappresentano quotidianamente sulla stampa il mancato rispetto dei tempi di arrivo e partenza dei treni, con conseguenti gravi disagi sul lavoro;

l'affidabilità dei servizi ferroviari non è garantita, in quanto accade che, senza alcuna preventiva informazione, i treni vengano soppressi, anche con i viaggiatori già a bordo;

il livello di pulizia dei treni risulta carente e le *toilette* sono sovente inagibili perché chiuse;

onde evitare la contrazione dei servizi la Regione Marche dal 2001 finanzia con proprie risorse servizi aggiuntivi, per circa 1,2 milioni di euro;

anche la sicurezza, che rappresenta la principale aspettativa degli utenti, risulta in alcuni casi disattesa;

il verificarsi di incidenti, come ad esempio quello occorso il 3 giugno 2008 alla stazione di Ancona, mette in discussione la sicurezza del servizio, nonostante RFI e Trenitalia abbiano investito proprio nella sicurezza molte risorse in nuove tecnologie;

i collegamenti tra la capitale e Ancona sono stati ridotti considerevolmente e dal 2002 ad oggi sono state tagliate due coppie di treni Eurostar da Ancona a Roma e viceversa;

negli ultimi anni il collegamento Roma-Ancona si è trasformato in collegamento Roma-Ancona-Rimini;

a dicembre 2007 Trenitalia ha soppresso la fermata degli Eurostar 9327 e 9332 ad Ancona, di fatto trasformando i collegamenti Roma-An-

cona in collegamenti Roma-Rimini, senza alcuna possibilità di revisione, nonostante le obiezioni sollevate da parte delle istituzioni marchigiane;

inoltre vi è stata la soppressione della fermata di Senigallia, città turistica di primo piano nelle regione Marche, importante snodo per i passeggeri sia nell'affollatissimo periodo estivo sia nel periodo invernale;

la soppressione della fermata di Ancona arreca gravi disagi per tutti gli utenti marchigiani del centro-sud, in quanto tale servizio rappresenta il collegamento più frequentato da e per Roma, che permette a molti marchigiani di svolgere attività lavorative nella capitale e di rientrare direttamente nel capoluogo senza disagi;

il raddoppio della tratta Orte-Falconara rappresenta l'infrastruttura indispensabile per avvicinare le Marche al Lazio e a Roma in particolare;

la suddetta opera, finalizzata a rendere maggiormente rapidi i collegamenti tra Lazio, Umbria e Marche in modo da ridurre la congestione del traffico privato, in sintonia con le politiche nazionali sulla mobilità, è stata finanziata ma i lavori, già in corso di realizzazione, sono in grave ritardo;

Trenitalia ha presentato il Catalogo per la stesura dei contratti di servizio per l'anno 2008;

tale catalogo prevede un considerevole aumento dei costi per le Regioni, e per le Marche di circa 10 milioni di euro;

la Regione Marche sta predisponendo gli atti necessari per la redazione del Piano regionale relativo al Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), in attuazione del Quadro strategico nazionale 2007-2013, nel quale sono previsti considerevoli investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e per l'elettrificazione della tratta Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli;

la Regione Marche, oltre alla suddetta misura, partecipa al progetto interregionale per il rinnovo del materiale rotabile: progetti Cardine, FAS Nazionale,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, intenda intraprendere nei confronti di Trenitalia ed RFI per migliorare l'infrastruttura e gli *standard* dei servizi ferroviari offerti alla clientela e per favorire nelle Marche il ricorso al treno che rappresenta il sistema di trasporto a minor impatto ambientale.

(4-00130)

(11 giugno 2008)

RISPOSTA. – Il 14 marzo 2008 è stato sottoscritto un accordo tra il Ministro dei trasporti *pro tempore* e l'Amministratore delegato di Trenitalia S.p.A.; tale accordo individua un perimetro di servizi di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza mantenuti in esercizio, ancorché caratterizzati da risultati economici negativi, a fronte dello stanziamento di 104 milioni di euro disposto dalla legge finanziaria per il 2008 (art. 2, comma 252). Esso costituisce una soluzione «ponte», nelle more dell'espletamento dell'indagine conoscitiva prevista all'articolo 2, comma 253, della legge

finanziaria per il 2008 e della conseguente ridefinizione del perimetro dei «servizi di utilità sociale», da regolare con contratto di servizio.

L'accordo include, in linea di principio, i servizi intercity notte, intercity e assimilabili; tuttavia considerato il *budget* disponibile nonché le alternative di trasporto esistenti, esso non comprende i servizi prestati sulla «rete forte», inclusa la direttrice in questione. Pertanto le determinazioni relative al treno oggetto dell'atto di sindacato ispettivo ricadono nelle autonome scelte dell'impresa ferroviaria.

Va peraltro evidenziato che nella seduta dello scorso 27 marzo 2008 il CIPE ha esaminato la proposta metodologica, presentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, relativa a criteri e modalità per la ridefinizione del perimetro dei servizi erogati sulla «rete forte».

Allo stato, è stata avviata l'indagine di cui al citato comma 253 e sono stati avviati contatti e incontri con l'impresa ferroviaria, allo scopo di individuare criteri e procedure per la ridefinizione di detto perimetro nonché in vista di rimodulazioni o riorganizzazioni dei servizi nel breve periodo.

Naturalmente, in tale sede si dovrà procedere a nuova valutazione del paniere da sottoporre a regolazione e dunque potranno essere inclusi anche servizi oggi differiti all'autonomia aziendale. L'ampiezza del nuovo perimetro dipenderà, a parità di altre condizioni, dalle risorse che saranno stanziate nel bilancio dello Stato.

Relativamente ai servizi regionali, si osserva che, a fronte della rilevata carenza di fondi, ed allo scopo di definire il fabbisogno di risorse necessario a garantire il mantenimento dell'attuale livello dei servizi, è stato a suo tempo attivato un tavolo tecnico tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia S.p.A.. A seguito dell'emanazione del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 60, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 102, che ha all'uopo stanziato 80 milioni di euro, il Ministero dell'economia e delle finanze sta effettuando approfondimenti e verifiche in ordine ai lavori del predetto tavolo.

Inoltre, il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria» all'articolo 63, comma 4, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha previsto ulteriori stanziamenti a favore del gruppo Ferrovie dello Stato per ulteriori 300 milioni di euro.

Con riferimento ai collegamenti ferroviari nella regione Marche, Ferrovie dello Stato fa presente che dall'analisi dei dati relativi ad un arco di tempo significativo, gennaio 2006-maggio 2008, si evince un netto miglioramento complessivo dell'andamento del servizio.

Il confronto tra i dati di puntualità degli ultimi tre anni evidenzia una crescita progressiva dei treni in arrivo entro i 5 minuti dall'orario previsto, passando da un valore medio del 91 per cento nell'anno 2006 al 96 per cento nell'anno 2008, mentre la media percentuale dei treni in arrivo entro i 15 minuti dall'orario previsto passa dal 96 per cento del 2006 al 99 per cento circa del 2008.

Nello stesso periodo si registra anche una flessione nella percentuale dei treni soppressi, si passa, infatti, da un valore medio dello 0,51 per cento nel 2006 allo 0,32 per cento nel 2008.

Inoltre Ferrovie dello Stato ricorda che l'offerta ferroviaria diurna di media e lunga percorrenza in regime di libero mercato, non usufruendo di alcuna contribuzione pubblica, deve potersi sostenere con i ricavi da traffico.

Alcuni collegamenti Eurostar della relazione Roma-Ancona-Rimini e viceversa hanno registrato perdite economiche di notevole entità, determinate soprattutto dall'inadeguatezza dei volumi di frequentazione, pertanto, al fine di migliorare il conto economico di tali treni, con l'orario di dicembre 2007, Trenitalia ha ritenuto opportuno aumentare, per la relazione Roma-Rimini, la velocità commerciale, rendendoli più competitivi, sia riducendo il numero delle fermate intermedie scarsamente utilizzate, sia evitando, per una sola delle quattro coppie di Eurostar previsti (ES 9325 in partenza da Rimini e ES 9332 in partenza da Roma), il doppio percorso Falconara-Ancona-Falconara, con un recupero di 23 minuti sul tempo di percorrenza complessivo.

Va considerato, peraltro, che il servizio veloce di qualità tra Roma e Ancona è comunque assicurato da tre coppie di collegamenti diretti Eurostar in partenza da Ancona alle ore 6.10, 15.08 e 18.05 e da Roma alle 7.36, 9.38 e 15.45) e da un servizio Eurostar Link tra Ancona e Falconara e viceversa, in coincidenza con l'arrivo e partenza della coppia di ES Roma-Rimini e Rimini-Roma. A questi, si aggiunge il collegamento regionale veloce di qualità denominato «Gentile da Fabriano», che copre il medesimo percorso Ancona-Roma e viceversa, con tempi analoghi a quelli degli Eurostar.

Con riferimento al potenziamento della linea ferroviaria Orte-Falconara, si segnala che la linea in questione, interamente elettrificata, ha una lunghezza di 205 km di cui 134 a binario unico, attualmente è interessata da un programma di opere da realizzare per fasi funzionali, mirato al raddoppio dei binari dell'intera linea. Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello-Foligno (15,4 km) e Montecarotto-Jesi-Falconara (26 km), per un totale di 70,4 km, pari a circa il 35 per cento dell'intera estesa.

Il programma per il completamento del raddoppio, previsto nel Contratto di programma 2007-2011 tra il Ministero delle infrastrutture e la società Rete ferroviaria italiana e aggiornato il 18 marzo 2008, è articolato in più progetti e comprende, per le opere ricadenti nel territorio umbro, le tratte Terni-Spoleto e Spoleto-Campello, la tratta Foligno-Fabriano che interessa il territorio umbro e marchigiano e le tratte Fabriano-Posto di Movimento 228, Posto di Movimento 228-Castelplanio e Castelplanio-Montecarotto, in territorio marchigiano. Il CVI (Costo a vita intera) per il raddoppio della linea Orte-Falconara ammonta a circa 3.350 milioni di euro, di cui 329 milioni di euro disponibili.

Di seguito si forniscono specifici elementi relativi alle predette tratte.



Terni-Spoleto: il progetto preliminare per il raddoppio della tratta è stato approvato con prescrizioni dal CIPE con delibera n. 68 del 29 maggio 2005. Il CVI è di 532 milioni di euro, di cui, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al prosieguo delle attività. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella B «Opere prioritarie da avviare»;

Spoleto-Campello: sono in corso le attività realizzative per il raddoppio della tratta. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2010;

Foligno-Fabriano: nell'ambito delle procedure autorizzative previste per i progetti di cui alla legge 443/2001, a marzo 2006 il CIPE ha approvato in linea tecnica con prescrizioni e raccomandazioni il progetto preliminare del raddoppio della tratta.

Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguimento delle attività il cui CVI è di 1.919 milioni di euro;

Fabriano-Posto di Movimento 228: è una stazione tecnica dedicata al superamento dei treni, sono in corso le attività realizzative per il raddoppio della tratta. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere corso». L'attivazione all'esercizio ferroviario del doppio binario è prevista nel 2009;

Posto di Movimento 228-Castelplanio: la società Rete ferroviaria italiana ha trasmesso il progetto preliminare del raddoppio della tratta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito della procedura autorizzativa prevista dalla legge 443/01. A causa del parere negativo espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali per la zona di Genga, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale che è stata giudicata positivamente dalla locale Soprintendenza e successivamente dallo stesso Ministero. L'*iter* approvativo della progettazione preliminare è ancora in corso.

Il Contratto di programma 2007-2011, aggiornamento 2008, prevede l'investimento nella Tabella D «Opere previste a completamento del piano», per le quali, allo stato attuale, non sono disponibili i finanziamenti necessari al proseguimento delle attività, ammontanti a 573 milioni di euro;

Castelplanio-Montecarotto: sono in corso le attività di revisione della progettazione esecutiva del raddoppio della tratta per recepire le prescrizioni inserite nel decreto di compatibilità ambientale di recente emanato dai competenti Ministeri. Il Contratto di programma 2007-2011 include il progetto in Tabella A «Opere corso».

Una volta completate le citate attività di revisione si procederà con l'affidamento delle opere necessarie al raddoppio della tratta che si prevede di attivare all'esercizio ferroviario nel 2012.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

POLI BORTONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

negli ultimi tempi si assiste ad un vorticoso aumento degli incidenti stradali che procurano quotidianamente troppe vittime;

a fronte del fenomeno, occorre intervenire per sensibilizzare l'opinione pubblica, le famiglie e soprattutto i giovani sul tema della sicurezza stradale;

tale opera risulta essere più proficua se effettuata attraverso i mezzi radiofonici, televisivi e la stampa locale;

già negli anni scorsi il Ministero, attraverso la sua organizzazione periferica, ha portato avanti una pregevole campagna di informazione,

l'interrogante chiede di sapere se sia intenzione del Ministro in indirizzo di promuovere un'efficace sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale, attraverso i *media* e la stampa locale, sì da informare sui pericoli che possono derivare da disattenzioni o dall'assunzione di sostanze stupefacenti e, più in generale, ad informare sulle cause che possono determinare incidenti stradali.

(4-00422)

(29 luglio 2008)

RISPOSTA. – Nella consapevolezza che il problema degli incidenti stradali è una emergenza di assoluto rilievo per il nostro Paese, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sempre fattivamente operato nel campo della comunicazione in materia di sicurezza stradale, soprattutto per assicurare una adeguata informazione ai cittadini sui pericoli della strada e per aggiornare le conoscenze e le capacità dei conducenti.

Negli ultimi anni l'azione di comunicazione del Ministero si è incentrata, attraverso i canali *media* più opportuni nazionali e locali, in funzione degli obiettivi da raggiungere e i pubblici di riferimento, in particolar modo sui giovani e sull'abuso di alcool.

Visti i rilevanti successi ottenuti, è in fase di predisposizione, per il prossimo anno, una nuova campagna nazionale mirata a rafforzare l'azione già avviata ed implementare la stessa, concentrando parte della comunicazione anche sulle problematiche derivanti dall'uso di sostanze stupefacenti.

A breve termine, poi, una incisiva azione di sensibilizzazione dell'opinione pubblica è prevista in occasione della seconda giornata europea

della sicurezza stradale del 13 ottobre 2008 il cui tema centrale è la sicurezza nelle aree urbane, proprio in relazione all'elevatissimo numero di incidenti e decessi che si verificano purtroppo quotidianamente nelle città.

Al riguardo, sono state individuate dall'amministrazione cinque linee fondamentali di intervento: messa in sicurezza della mobilità su ciclomotori e motocicli; messa in sicurezza della mobilità di pedoni e ciclisti; messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola; messa in sicurezza dei percorsi casa-lavoro; limitazione della velocità e *Police enforcement*, in relazione alle quali verranno realizzati convegni e giornate di approfondimento in vari uffici sul territorio.

Si conclude assicurando che la questione della sicurezza della circolazione stradale rientra tra i principali punti su cui il Governo intende concentrare i propri sforzi per limitare al massimo la serie di incidenti che funestano il Paese.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

---

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'interno.* – Premesso che:

domenica 31 agosto 2008, prima giornata del campionato calcistico nazionale, presso la stazione ferroviaria di Napoli centrale, i tifosi della squadra calcistica del Napoli hanno letteralmente preso d'assalto il treno Intercity 520 Modigliani delle ore 9.24 per raggiungere la città di Roma, dove si sarebbe svolto il previsto incontro calcistico tra la squadra supportata e quella locale;

Trenitalia ha voluto, per l'occasione, rendere possibile il trasporto di un grosso contingente di tifosi del Napoli attraverso l'emissione di un numero elevato di biglietti speciali riservati alle tifoserie;

l'elevato numero di tifosi che, per raggiungere lo stadio della Capitale in tempo per l'inizio dell'incontro, si è riversato sul treno Intercity, unitamente agli atti e agli atteggiamenti violenti consumati e dimostrati dai tifosi stessi, ha costretto i normali fruitori del servizio ferroviario a notevoli disagi tanto che, anche invitati dal personale delle Forze dell'ordine, si sono dovuti rassegnare a scegliere altri mezzi e altre soluzioni per raggiungere le proprie destinazioni;

secondo quanto dichiarato dal Questore di Napoli, tutti i tifosi che si sono avvalsi di tale treno erano in possesso di regolare titolo di viaggio emesso da Trenitalia;

è indubbio che gravi responsabilità, per aver contribuito ad arrecare nocimento all'ordine pubblico, e per la violazione dei diritti dei singoli viaggiatori a favore delle comitive delle tifoserie, siano da attribuire proprio a Trenitalia che, prevedendo l'evento speciale del trasporto di un elevato numero di passeggeri con tanto di emissione di biglietti speciali

riservati alle tifoserie, non ha previsto anche l'utilizzo di treni e/o di carrozze aggiuntivi per garantire un servizio adeguato ai viaggiatori;

il sovraffollamento dei treni senza prenotazione obbligatoria è un'eventualità che costituisce insopportabili disagi per i viaggiatori (oltre che un pessimo biglietto da visita per i turisti) e che si verifica costantemente soprattutto in coincidenza di periodi ed eventi prevedibili quali le ore di punta dei lavoratori pendolari, i fine settimana e gli esodi feriali,

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

verificare che sia rispettato il limite massimo di passeggeri per i treni senza prenotazione obbligatoria (ovvero tutti i treni Trenitalia ad eccezione dei servizi Eurostar e Alta Velocità) viaggianti sul territorio nazionale come da omologazione, in particolar modo per quelli che sono utilizzati in tratte, orari e periodi dell'anno di maggior frequentazione;

pianificare in modo più efficiente ed adeguato il trasporto ferroviario dei passeggeri in concomitanza con eventi speciali previsti e con i periodi e gli orari di maggiore frequentazione;

verificare se non sussistano delle responsabilità personali per quanto accaduto nella stazione di Napoli Centrale la mattina del 31 agosto 2008;

garantire ai viaggiatori cui è stato reso impossibile l'accesso e l'utilizzo del servizio ferroviario di cui sopra il rimborso di ogni spesa aggiuntiva da questi affrontata per raggiungere le proprie destinazioni e il risarcimento completo di ogni disagio derivante dall'accaduto;

garantire l'ordine pubblico in occasione delle trasferte delle tifoserie calcistiche, onde evitare che allo stato di diritto venga sostituito quello di emergenza, per cui tutto è giustificato pur di mantenere la situazione sotto controllo.

(4-00489)

(2 settembre 2008)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione, si forniscono i seguenti elementi di risposta forniti da Ferrovie dello Stato S.p.A.

Ferrovie dello Stato non ha emesso alcun biglietto speciale riservato ai tifosi del Napoli (peraltro, tale tipologia non esiste tra i titoli di viaggio previsti nell'organizzazione di vendita aziendale); i tifosi, in possesso di regolare biglietto, avevano provveduto all'acquisto di titoli di viaggio ordinari attraverso i normali canali di vendita.

In previsione della partita di cui trattasi, il gruppo FS aveva segnalato alle autorità di Pubblica sicurezza i treni che avrebbero potuto essere utilizzati dalle tifoserie, l'organizzazione predisposta per il controllo dei titoli, la disponibilità di posti offerti nella fascia oraria interessata sulla relazione Napoli-Roma.

Successivamente, sono stati costantemente monitorati sia l'andamento delle prenotazioni effettuate sia quello della disponibilità di posti liberi (risultati oltre 6.000). La sera del sabato precedente (30 agosto), la Questura

di Napoli ha richiesto, in particolare, il rinforzo della composizione dell'Intercity Plus 520, in partenza alle ore 9,24 del 31 agosto e a tale richiesta si è adempiuto prevedendo l'inserimento, da Napoli, di 4 carrozze.

Nei due giorni precedenti l'inizio del campionato di calcio, l'azienda ferroviaria ha diffuso comunicati stampa, invitando quanti intendevano spostarsi in treno per seguire la propria squadra a provvedere per tempo all'acquisto del biglietto e alla relativa prenotazione.

Tra il 30 e la mattina del 31 agosto sono stati venduti, per la relazione Napoli-Roma, solo 800 biglietti per tutti i treni Intercity programmati (cioè, la stessa tipologia dell'IC 520) e per l'intero volume di traffico viaggiatori.

Sin dal primo mattino del 31 agosto, nella stazione di Napoli Centrale, il personale ferroviario, in sinergia con le Forze dell'ordine, ha iniziato le operazioni di filtro a terra per il controllo dei titoli di viaggio, che hanno consentito, per tutta la mattina e senza difficoltà, la partenza di piccoli gruppi di tifosi diretti a Roma e in possesso di regolare biglietto. In particolare, constatata l'ampia disponibilità di posti (oltre 900) sull'Intercity 704 in partenza alle ore 8,24, venivano di ciò informate le Forze dell'ordine al fine di indirizzarvi i tifosi presenti in stazione e scaglionare, così, le relative partenze.

La partenza della maggior parte dei tifosi veniva, però, a concentrarsi sull'IC 520 delle ore 9,24, probabilmente per una precisa scelta dei medesimi di partire insieme sullo stesso treno nonostante la disponibilità di altri collegamenti.

Durante l'attività di controllo predisposta per l'IC 520, dopo la verifica dei titoli di viaggio dei primi 500 tifosi e di circa 200 viaggiatori ordinari, sono iniziati i disordini nel corso dei quali gli altri *supporter* hanno «forzato» il filtro senza poter essere controllati, salendo sul treno fermo al binario 24, sul quale si sono verificati ripetuti episodi di minacce e intimidazione sia ai passeggeri che al personale ferroviario, che hanno costretto la maggior parte dei passeggeri presenti a bordo ad abbandonare il convoglio.

La mancanza delle condizioni di sicurezza necessarie al regolare esercizio ferroviario ed a garantire l'incolumità del personale e dei clienti venutasi a creare sia a bordo treno che in stazione impediva la partenza del treno IC 520.

Alle ore 12.30, a seguito di ordinanza *ex art. 2 T.U.L.P.S.* del Prefetto di Napoli, l'IC 520 è partito per Roma con a bordo circa 50 viaggiatori ordinari (rimasti a bordo per loro manifesta volontà) e 1.200-1.300 tifosi.

Agli altri viaggiatori scesi dall'IC 520 è stata prospettata la possibilità di utilizzare gli altri treni programmati, anche di categoria superiore (senza, ovviamente, alcun sovrapprezzo) – come, in particolare, l'Eurostar 9440 – con l'ausilio dei quali raggiungere le rispettive destinazioni finali.

Lungo il percorso i tifosi hanno più volte azionato il freno di emergenza causando ulteriori ritardi alla circolazione. L'IC 520 è giunto a Roma Termini alle ore 15.23 completamente vandalizzato.

Ferrovie dello Stato prevede normalmente un adeguato rafforzamento dell'offerta in occasione dei periodi di maggior afflusso: per l'estate 2008 (luglio-settembre), sono stati programmati, ad esempio, 270 treni straordinari, per complessivi 132.000 posti in più.

Tutti i treni di media/lunga percorrenza di Trenitalia sono prenotabili e per la maggior parte di essi (circa il 75%) la prenotazione/assegnazione del posto è compresa nel prezzo del biglietto e viene effettuata all'atto dell'acquisto.

Relativamente, infine, al quesito inerente ai rilievi di ordine pubblico, si rimanda a quanto riferito dal Ministro dell'interno in sede di audizione presso la Commissione 1<sup>a</sup> del Senato della Repubblica tenutasi il giorno 17 settembre scorso.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MATTEOLI

(17 settembre 2008)

---



