SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 31

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 all'11 marzo 2009)

INDICE

ANTEZZA, CHIURAZZI: sugli adempimenti di natura formale relativi al credito d'imposta per investimenti (4-00488) (risp. MOLGORA, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) *Pag.* 697

BENEDETTI VALENTINI: sui collegamenti ferroviari in Umbria (4-00852) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 701

BIANCHI: sull'aeroporto Sant'Anna di Crotone (4-00688) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 704

BUTTI: sulla progettazione ed esecuzione di lavori di variante sulla strada statale «Briantea» relativi alla provincia di Como (4-00499) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 707

COMPAGNA ed altri: sulla riduzione dell'offerta dei servizi ferroviari nella provincia di Salerno (4-00862) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 710

COSTA ed altri: sul potenziamento della linea ferroviaria Lecce-Roma (4-00709) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 712

DE CASTRO ed altri: sull'esclusione del Corpo forestale dello Stato e del Comando Carabinieri operante presso il Ministero delle politiche agricole dai enti responsabili dei controlli antisofisticazioni alimentari (4-00612) (risp. ZAIA, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*) 713

FLERES: sulla carenza di assistenti sociali nel comune di Catania (4-00052) (risp. DAVICO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) 715

sul degrado di un palazzo di Catania (4-000221) (risp. DAVICO, *sottosegretario di Stato per l'interno*) *Pag.* 716

GIAMBRONE, BELISARIO: sui censimenti delle aree colpite da incendi boschivi in Sicilia (4-00984) (risp. ZAIA, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*) 717

LANNUTTI: sui controlli dei viaggiatori italiani nell'aeroporto di Nizza (4-00426) (risp. MANTICA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*) 720

LANNUTTI ed altri: sull'attività dell'ENAC (4-00565) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 722

MUSSO: sulla sospensione del servizio di una compagnia aerea minore operante a Salerno (4-01027) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 725

PORETTI, PERDUCA: su disservizi nei voli della compagnia aerea Iberia (4-00973) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 726

RUSCONI: sulla relazione annuale al Parlamento sullo stato delle montagne per l'anno 2008 (4-01074) (risp. ZAIA, *ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*) 728

VIMERCATI ed altri: su due incidenti a treni Eurostar a Milano (4-00404) (risp. MATTEOLI, *ministro delle infrastrutture e trasporti*) 729

TIPOGRAFIA DEL SENATO (290)

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

numerose imprese dislocate nelle aree territoriali del Mezzogiorno si trovano ad affrontare, da alcuni mesi, gravissimi problemi economici e finanziari a seguito della comunicazione da parte di Equitalia Servizi Srl di inadempienze per vizi sostanziali e formali legati alle modalità di utilizzo e riscossione del credito d'imposta per investimenti;

gran parte di queste imprese, molte delle quali di piccola e media dimensione, hanno avviato e concluso investimenti in beni strumentali sulla base delle agevolazioni d'imposta previste dall'articolo 8 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rispettando le varie procedure previste per ciascuna fase dell'investimento e per la riscossione dei relativi contributi, ad eccezione del mancato o ritardato invio del modello di comunicazione valutaria statistica (CVS) previsto dall'articolo 62, comma 1, lettera *a)* della legge n. 289 del 2002, con ciò incorrendo in un'inadempienza di natura esclusivamente formale;

il modello CVS è stato istituito per permettere all'amministrazione finanziaria di acquisire alcuni dati necessari al monitoraggio dei flussi di spesa connessi al credito d'imposta per investimenti e, quindi, non direttamente legati all'attuazione dei suddetti investimenti strumentali;

Equitalia Servizi Srl, sulla base delle disposizioni previste dall'articolo 48-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, che prevedono la verifica da parte dei soggetti pubblici di tutti gli adempimenti formali connessi al pagamento di benefici a soggetti privati, ha provveduto al blocco delle erogazioni dei contributi connessi al credito d'imposta per investimenti per tutti i soggetti che non hanno provveduto all'invio del modello CVS, nonché di tutti gli altri pagamenti dovuti dalla pubblica amministrazione di importo superiore a 10.000 euro;

tale situazione ha determinato, di fatto, una situazione di paralisi finanziaria per le imprese interessate, molte delle quali rischiano ora un assurdo fallimento,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo intendano promuovere una semplificazione della normativa relativa al credito d'imposta per investimenti, rimuovendo quegli adempimenti di natura esclusivamente formale che rischiano di creare particolari disagi alle imprese;

se ritengano opportuno adottare apposite misure per rimuovere il blocco delle erogazioni dei contributi connessi al credito d'imposta per investimenti, messo in atto da Equitalia Servizi Srl per inadempienze di natura esclusivamente formale, che rischia di avere pesanti ripercussioni

sulle imprese interessate e più in generale sullo sviluppo di un nuovo tessuto imprenditoriale nelle aree territoriali del Mezzogiorno;

se ritengano opportuno che il blocco dei pagamenti di importo superiore a 10.000 euro da parte delle pubbliche amministrazioni per inadempimenti di natura esclusivamente formale sia compatibile con le esigenze di continuità operativa e di sviluppo delle imprese;

quali iniziative intendano adottare per rimuovere i richiamati ostacoli.

(4-00488)

(26 agosto 2008)

Risposta. – Con l'atto di sindacato ispettivo cui si risponde, si chiede di sapere quali interventi si intenda adottare al fine di evitare che alle imprese che abbiano omesso o ritardato l'invio del cosiddetto modello CVS (comunicazione valutaria statistica) per la fruizione del credito d'imposta per gli investimenti nelle aree svantaggiate (articolo 8 della legge 23 dicembre 2000, n. 388) non venga riconosciuto il contributo connesso a detto credito d'imposta, né venga disposto nei loro confronti il blocco dei pagamenti di importo superiore a 10.000 euro da parte delle pubbliche amministrazioni (articolo 48-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602), a causa del mancato adempimento di obblighi di natura esclusivamente formale.

Al riguardo, si osserva che la disciplina agevolativa introdotta dall'articolo 8 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, ha previsto, a favore delle imprese che effettuano nuovi investimenti nelle aree svantaggiate del Paese, la concessione di un credito d'imposta in compensazione, in via automatica.

A seguito delle modifiche operate sulla materia dall'articolo 10 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, è stata prevista, ai fini del riconoscimento del credito d'imposta, la presentazione di un'istanza telematica all'Agenzia delle entrate per consentire all'amministrazione finanziaria, mediante il monitoraggio del flusso di fruizione dei crediti, di attribuire l'agevolazione entro precisi limiti di spesa annua.

Per coloro che avevano conseguito il diritto al credito d'imposta prima dell'8 luglio 2002, in particolare, l'articolo 62, comma 1, lettera *a)*, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, ha previsto l'obbligo di inviare, a pena di decadenza dal beneficio conseguito automaticamente, una comunicazione (il cosiddetto modello CVS) relativa all'investimento realizzato o avviato.

Riguardo alla richiesta formulata di intervenire sulla normativa relativa alla fruizione del credito d'imposta, prevedendo che gli «adempimenti di natura esclusivamente formale» non costituiscano un impedimento all'effettiva fruizione del credito spettante, il Dipartimento delle finanze ha precisato che la presentazione del modello CVS è prevista a pena di decadenza dal contributo di cui si tratta, per «la ricognizione degli investimenti realizzati e, in particolare, quelli concernenti le tipologie degli in-

vestimenti, gli identificativi dei contraenti con i quali i soggetti interessati intrattengono i rapporti necessari per la realizzazione degli investimenti, le modalità di regolazione finanziaria delle spese relative agli investimenti, l'ammontare degli investimenti, dei contributi fruiti e di quelli ancora da utilizzare, nonché di ogni altro dato utile ai predetti fini», ai fini della concessione dell'agevolazione nei limiti degli stanziamenti previsti in bilancio.

Essendo, pertanto, espressamente prevista dalla norma la decadenza dal beneficio in caso di mancato o ritardato invio del modello, tale adempimento non può considerarsi secondario.

In tal senso, la Corte costituzionale, con ordinanza n. 124 del 20 marzo 2006 (Rel. Gallo), nel pronunciarsi sulla questione di legittimità costituzionale dell'articolo 62, comma 1, lettera *a)*, della legge n. 289 del 2002, ha rilevato che, a seguito delle modifiche operate dall'articolo 10 del decreto-legge n. 138 del 2002, il quale ha previsto il previo assenso dell'amministrazione finanziaria alla fruizione delle agevolazioni per investimenti nelle aree svantaggiate, «la previsione della decadenza dal contributo appare adeguata e coerente non eccedendo i limiti dell'ampia discrezionalità riservata al legislatore in materia di agevolazioni».

Peraltro, nella fase di passaggio dal regime fondato sulla fruizione automatica del contributo a quello fondato sulla sua fruizione previo assenso, la sollecita acquisizione di dati esaurienti assume una speciale importanza in relazione alle imprese che hanno già conseguito in via automatica il contributo.

Dette imprese, infatti, in base alla disciplina prima vigente avevano fornito all'amministrazione finanziaria soltanto i pochi dati richiesti per fruire del credito d'imposta. Pertanto, la Corte costituzionale ha ritenuto che, considerata l'esigenza di una tempestiva integrazione di detti dati, non è irragionevole che il mancato rispetto del termine fissato per la loro comunicazione sia sanzionato con la decadenza dal contributo automaticamente conseguito.

Va altresì precisato che un'eventuale modifica della disposizione che ha previsto l'adempimento in esame, al momento non troverebbe alcuna giustificazione in quanto il termine di presentazione del modello (28 febbraio 2003) è già ampiamente scaduto.

Si ritiene peraltro opportuno ricordare che, da ultimo, l'articolo 2 del decreto-legge 3 giugno 2008, n. 97, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2008, n. 129, ha previsto che per la fruizione del credito d'imposta automatico,- di cui all'articolo 1, commi da 271 a 279, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, concesso alle imprese che effettuano nuovi investimenti nelle aree svantaggiate, i soggetti interessati inoltrino, in via telematica, all'Agenzia delle entrate un apposito formulario per i progetti di investimento che risultano già avviati prima della data di entrata in vigore dello stesso decreto-legge.

Per quanto riguarda, inoltre, il blocco delle erogazioni dei contributi connessi al credito d'imposta per investimenti per tutti i soggetti che non hanno provveduto all'invio del modello CVS, nonché di tutti gli altri pa-

gamenti dovuti dalle pubbliche amministrazioni di importo superiore a 10.000 euro, da parte della società Equitalia Servizi Spa, ai sensi dell'articolo 48-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica n. 602 del 1973, il predetto Dipartimento ha rappresentato che il blocco nella fruizione del credito d'imposta per gli investimenti non consegue all'applicazione del citato articolo 48-*bis*, come asserito nell'interrogazione, bensì al mancato invio del modello CVS, a pena di decadenza; l'agevolazione in esame si sostanzia, infatti, nell'utilizzo, in compensazione, di un credito d'imposta e non nell'erogazione di un contributo in denaro.

Come è noto, l'articolo 48-*bis* citato prevede che le pubbliche amministrazioni e le società a prevalente partecipazione pubblica, prima di effettuare pagamenti a qualunque titolo per importi pari o superiori a 10.000 euro, accertino se il beneficiario sia inadempiente all'obbligo derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento per un ammontare complessivo pari almeno a tale importo. Se all'esito della verifica emergono situazioni di morosità, il soggetto pubblico sospende il pagamento, in misura pari all'importo del debito riscontrato, rimanendo libero di pagare gli importi eccedenti.

Pertanto, il richiamo alla disciplina relativa al citato blocco dei pagamenti potrebbe essere, in realtà, riferito ai casi in cui le imprese abbiano indebitamente utilizzato in compensazione il credito d'imposta per gli investimenti a causa del mancato adempimento prescritto a pena di decadenza.

Tenuto conto che alla fruizione del credito non spettante consegue il recupero del relativo debito mediante iscrizione dell'importo corrispondente nella cartella esattoriale, può ipotizzarsi che, a fronte del mancato adempimento dell'obbligo di versamento delle relative somme dovute, la società preposta al servizio di riscossione abbia proceduto al blocco di eventuali pagamenti da effettuarsi da parte di pubbliche amministrazioni a favore delle imprese stesse.

In particolare, Equitalia Spa ha fatto presente che, al fine di verificare eventuali inadempienze all'obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle, i soggetti pubblici, attraverso una procedura interamente automatizzata, possono inoltrare una specifica richiesta alla stessa Equitalia, la quale, consultando una banca dati alimentata dalle società partecipate, provvede, entro 5 giorni lavorativi, a comunicare ai richiedenti la sussistenza o meno di un inadempimento da parte del beneficiano del pagamento (articoli 2 e 3 del D.M. n. 40 del 2008).

Una volta ricevuto l'esito della verifica, il soggetto pubblico sospende l'erogazione del pagamento, segnalando tale circostanza alle società partecipate, il cui compito sarà, quindi, di recuperare il credito iscritto a ruolo e non assolto, avviando un pignoramento presso terzi sulle somme sospese.

In proposito, Equitalia Spa ha precisato che, in adempimento alla specifica disciplina in materia, a fronte di una richiesta di verifica da parte di un soggetto pubblico circa l'esistenza di una morosità in capo al bene-

ficiario di un pagamento, le società partecipate non possono sottrarsi all'obbligo di provvedere al tempestivo riscontro della stessa richiesta.

In tale riscontro, le società del gruppo Equitalia si limitano a comunicare al soggetto pubblico i casi in cui sussiste un inadempimento di importo superiore a 10.000 euro nel versamento di somme iscritte a ruolo e non procedono in alcun modo a verificare la presenza o meno di «irregolarità formali» compiute dal beneficiario del pagamento, irregolarità di cui esse, tra l'altro, non hanno modo di venire a conoscenza, in quanto l'accertamento delle stesse esula completamente dal loro ambito di operatività.

In considerazione di ciò, le società partecipate non possono assumere autonome iniziative nel bloccare l'erogazione di somme nei confronti di soggetti creditori di pubbliche amministrazioni.

Infine, una volta acquisita l'informazione della sospensione di un pagamento da parte di un soggetto pubblico, le società del gruppo Equitalia, nello svolgimento del compito istituzionale di riscuotere i crediti pubblici iscritti a ruolo ad esse affidati in carico, provvedono esclusivamente al recupero coattivo di tali crediti, mediante il pignoramento presso terzi.

Alla luce delle precedenti considerazioni, può ritenersi risolta *ab origine* la problematica sollevata circa l'esigenza di prevedere la non operatività del blocco sui pagamenti delle pubbliche amministrazioni, di cui all'articolo 48-*bis* del decreto del Presidente della Repubblica n. 602 del 1973, in presenza di inadempimenti di obblighi di natura formale, in quanto la mancata presentazione del modello CVS ha, come si è detto, diversa natura.

Il Dipartimento delle finanze ritiene, comunque, che, in via generale, l'esigenza primaria di assicurare all'erario la riscossione delle somme dovute non consente di operare, in fase applicativa della norma, distinzioni basate sulla natura, formale o sostanziale, dei presupposti che hanno determinato l'iscrizione nelle cartelle esattoriali.

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

(5 marzo 2009)

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

la rimodulazione dei servizi ferroviari, la stesura dei nuovi orari, la riorganizzazione delle percorrenze e dei treni, le decisioni in materia di stazioni ferroviarie e biglietterie da parte di Trenitalia, per quanto riguarda specificamente l'Umbria, minacciano di emarginare, ancor più di quanto già non sia avvenuto, le stazioni di Spoleto, Fossato di Vico e Orvieto;

in particolare, come sottolineano in maniera corale le vibratissime proteste che si levano dai territori, appare semplicemente assurdo che per privilegiare esclusivamente le esigenze di città più grandi e dei collegamenti velocissimi, si penalizzino tutti gli utenti dei più comuni servizi fer-

roviari ed ancor di più i cosiddetti pendolari, quasi tutti tali per ineludibili esigenze di lavoro;

ancor più in particolare, appare, a giudizio dell'interrogante, inaccettabile:

che si sopprimano in gran parte le fermate dei treni più qualificati e necessari e che si stia praticamente per chiudere la biglietteria in una città come Spoleto, che primeggia per identità culturale e turistica oltre a rappresentare una realtà demografica, istituzionale e commerciale non indifferente, con forti legami quotidiani sia con Roma che con le Marche, nonché riferimento territoriale di un vasto *hinterland* comprendente anche la periferica e non collegata zona montana della Valnerina;

che si sopprimano quasi tutte le fermate e si chiudano tutti i servizi nella stazione di Fossato di Vico, destinata a servire città importanti come Gubbio e Gualdo Tadino, poli essenziali di un territorio assai vasto e sostanzialmente privo di idonei collegamenti alternativi, configurando una situazione gravissima nel contesto interregionale tanto da aver mobilitato enti locali, sindacati, partiti e associazioni di categoria per un'azione di difesa che sembrava aver trovato qualche ragionevole ascolto;

che si riduca a livelli assolutamente inappropriati e inspiegabilmente punitivi il servizio, il corredo di fermate treni in andata e ritorno, il presidio della stazione, in una città come Orvieto, la quale non solo svetta come centro di prioritario riferimento turistico e culturale, economico e produttivo, ma costituisce anche il principale centro di partenza e di arrivo per i così numerosi pendolari impegnati per ragioni di lavoro a Roma e in varie altre località del Lazio e della Toscana, cittadini che rischiano pesantissime conseguenze in termini economici e di condizione di vita quotidiana,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, non ritenga necessario intervenire, con la massima urgenza, presso la dirigenza di Trenitalia affinché – nel più ampio panorama strategico nazionale – essa riveda le determinazioni concernenti i territori dell'Umbria e, previa approfondita consultazione con gli enti locali più direttamente coinvolti, maturi migliori decisioni, riferite, per le oggettive ragioni esposte in premessa, al mantenimento del livello dei servizi ferroviari nelle città di Spoleto, Orvieto, Fossato di Vico, Gubbio, Gualdo Tadino, con conferma dei principali treni Intercity ed Eurostar, al consolidamento dei servizi di biglietteria e vigilanza/assistenza ed al miglioramento delle condizioni di fruibilità dei servizi per i pendolari infraregionali e interregionali.

(4-00852)

(26 novembre 2008)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione parlamentare cui si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 26 novembre 2008, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Si premette che l'intero sistema degli Eurostar in servizio tra Perugia-Ancona-Rimini e Roma è in forte perdita specie a causa delle frequentazioni insufficienti dei treni. Si evidenzia che per tale motivo il Ministero ha ammesso le due coppie di Eurostar da e per Perugia al contributo pubblico al fine di consentirne il mantenimento nel 2008.

In riferimento all'orario 2008-2009, Ferrovie dello Stato fa sapere che la rimodulazione del servizio intervenuta il 14 dicembre 2008 ha consentito di riorganizzare il servizio al fine di incrementare il numero dei viaggiatori.

In particolare, la coppia di Eurostar 9335/9320 Roma-Rimini e viceversa è stata resa periodica, prevedendone l'effettuazione nel solo periodo estivo, con prolungamento su Ravenna, che è quello di maggiore affluenza.

Invece, per l'altra coppia Roma-Rimini e viceversa, nonché per le due coppie Roma- Ancona e viceversa, è stata attuata una velocizzazione che consente di ridurre sino a 30-40 minuti i tempi di percorrenza complessivi.

Ferrovie dello Stato è intervenuta sia mediante l'utilizzo di materiale rotabile che sfrutta appieno le caratteristiche della linea sia con la riduzione del numero delle fermate tra cui Spoleto e Fossato di Vico-Gubbio al fine di rispondere all'esigenza manifestata dalla clientela di ridurre i tempi di percorrenza con la capitale. Inoltre tale riorganizzazione consentirà di attrarre ulteriore traffico su collegamenti con un risultato economico negativo che grava pesantemente sul bilancio di Trenitalia. Questi treni, infatti, operano in regime di mercato e vengono effettuati a rischio di impresa senza alcuna contribuzione pubblica.

Peraltro, Ferrovie dello Stato sottolinea che i volumi di traffico espressi dalle stazioni in cui i treni non effettuano più fermata risultavano alquanto ridotti. In particolare, per ciascuno degli Eurostar velocizzati, i dati rilevati dal sistema informatico di prenotazione nel 2008 hanno evidenziato una media di circa 14 passeggeri al giorno che utilizzavano la stazione di Spoleto in arrivo o partenza.

Tuttavia, continuano a fermare a Spoleto quattro Eurostar giornalieri, due coppie, in servizio tra Perugia e Roma. A questi si aggiunge la fermata della nuova coppia di Eurostar Ancona-Roma e viceversa, sostitutiva del precedente collegamento regionale denominato «Gentile da Fabriano», nonché, nel periodo estivo, la fermata della coppia Eurostar periodica attestata a Ravenna. In totale, quindi, le fermate Eurostar di Spoleto sono otto.

Per quanto riguarda la stazione di Orvieto, infine, va precisato che con il nuovo orario non è stata attuata alcuna riduzione dell'offerta di servizi ferroviari di media/lunga percorrenza.

Infine per quanto riguarda il servizio di biglietteria si ravvisa che Trenitalia sta attualmente definendo un progetto di razionalizzazione della propria rete di vendita finalizzata a riequilibrare il rapporto costi/ricavi. Infatti ad oggi, per alcuni canali di vendita, esso è notevolmente sbilan-

ciato, con perdite assolutamente insostenibili per il gruppo Ferrovie dello Stato determinate da costi nettamente superiori agli introiti realizzati.

Per quanto concerne specificatamente la vendita diretta, quindi, sulla base del conto economico di ciascuna biglietteria, Ferrovie dello Stato assumerà le determinazioni conseguenti circa il relativo mantenimento in servizio nei tempi e con le modalità in corso di verifica.

Si evidenzia infine che la problematica in questione è attualmente ancora oggetto di confronto con le organizzazioni sindacali.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
Matteoli

(2 marzo 2009)

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

l'aeroporto Sant'Anna di Crotone rientra tra quelli individuati ai sensi del regolamento CEE 23 luglio 1992, n. 2408/92, in quanto su rotta considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione;

la rete viaria, ferroviaria e marittima da e per Crotone è assolutamente insufficiente a garantire un servizio pubblico reale, e il citato aeroporto rimane pertanto l'unico concreto collegamento tra la provincia di Crotone e il resto d'Italia e conseguentemente d'Europa;

nonostante le difficoltà registrate nella gestione dei voli da parte delle compagnie che hanno operato e operano in regime di servizio pubblico, l'incremento di passeggeri negli ultimi anni è stato costante, segnando un 20 per cento di crescita annuo, superando la soglia dei 100.000 passeggeri/annui e l'incremento si è registrato nonostante l'aeroporto non sia sfruttato al massimo delle sue potenzialità;

dopo l'ammodernamento della vecchia aerostazione, per il rilancio del Sant'Anna sono necessari la costruzione della nuova torre di controllo, l'ampliamento della pista di volo, l'adeguamento dei piazzali e l'installazione del sistema ILS per l'atterraggio strumentale, nonché il potenziamento dei collegamenti e dello svincolo con la statale 106, per un totale di oltre 40 milioni di euro;

è stato sottoscritto un Accordo di programma quadro che, nell'ambito degli interventi del Piano operativo nazionale (Pon) Trasporti, assicura la copertura finanziaria delle azioni nello strumento di programmazione messo a disposizione dai fondi strutturali 2000-2006 e 2007- 2013 e destinati all'ampliamento ed al potenziamento dello scalo crotonese;

nella stessa Regione Calabria vi è una spinta verso la costruzione di un nuovo aeroporto nel comune di Cassano allo Ionio, a soli 60 chilometri dallo scalo crotonese;

la spesa prevista per costruire *ex novo* un altro aeroporto è di 28,5 milioni di euro, mentre nel territorio di Crotone già esiste uno scalo;

tali fondi potrebbero in alternativa essere destinati all'ammodernamento della strada statale 106 ionica, che collega la zona della sibaritide a

quella di Crotone, così che l'aeroporto Sant'Anna potrebbe accogliere le utenze della sibaritide, ben 380.000 abitanti e l'intervento sarebbe oltretutto positivo anche per tutti coloro che anche per motivi diversi utilizzano la statale, notoriamente letale ed annoverata tra le strade più pericolose d'Europa;

si potrebbe pensare alla realizzazione di una metropolitana leggera, che non solo potrebbe collegare al meglio il territorio dell'alto ionio cosentino alla provincia di Crotone, ma anche collegare i due aeroporti, del Sant'Anna e di Lamezia Terme, per connetterli e poter garantire così agli utenti un'offerta aerea diversificata e facilmente raggiungibile;

sull'aeroporto di Crotone incombe, attualmente, la minaccia della scomparsa di traffico aereo a meno che le manifestazioni di interesse da parte di vettori internazionali per il nuovo bando degli oneri di servizio si concretizzino;

è necessario che gli stessi vettori abbiano la certezza, che potrà essere assicurata solo dopo il potenziamento dello scalo, di poter operare in un aeroporto all'avanguardia. Un'offerta concreta entro il 20 ottobre 2008 potrebbe far cadere in una grave paralisi lo scalo aeroportuale crotonese, con conseguenze significative ai danni dei lavoratori, dell'utenza e di tutto il territorio, che già vivono lo scotto dell'assenza infrastrutturale. Crotone è difficilmente raggiungibile e questo le impedisce qualsiasi tipo di sviluppo, sia turistico sia di altro genere,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare affinché l'aeroporto di Crotone possa rimanere punto di riferimento per i suoi oltre 100.000 passeggeri annui e possa anche potenziare la sua offerta;

quali provvedimenti sia possibile adottare nel caso nessuna compagnia manifestasse un concreto interesse per gli oneri di servizio relativi all'aeroporto Sant'Anna;

se il Ministro in indirizzo non ritenga che la realizzazione di un nuovo aeroporto in Calabria, nella zona della sibaritide, che costerebbe oltre 20 milioni di euro, non risulti essere troppo onerosa rispetto ad un più razionale progetto che preveda un potenziamento del già esistente aeroporto Sant'Anna di Crotone e ad un ammodernamento della strada statale 106 Jonica, nonché la progettazione e conseguente realizzazione di una metropolitana leggera che connetta l'Alto ionio cosentino, la provincia di Crotone e quella di Lamezia Terme.

(4-00688)

(17 ottobre 2008)

Risposta. – Si conferma che negli ultimi anni l'aeroporto di Crotone ha registrato un incremento del flusso di passeggeri in transito, passando dai 52.285 del 2000 ai 105.991 del 2007, con un tasso di crescita medio pari al 13 per cento.

Per quanto attiene agli interventi di sostegno al traffico del citato aeroporto, si premette che, al fine di assicurare la continuità territoriale della

città di Crotone, l'art. 52 della legge n. 488 del 2001, ha dato al Ministero la competenza di imporre oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi di linea effettuati tra lo scalo di Crotone e i principali aeroporti nazionali.

Su tale base sono stati imposti oneri di servizio pubblico per la prima volta con decreto del 19 novembre 2002, successivamente con decreto del 7 luglio 2005 e da ultimo con decreto dell'8 agosto 2008 che ha recepito le conclusioni dell'apposita Conferenza di servizi tra Stato, Regione Calabria ed ENAC ed ha individuato nelle rotte Crotone-Roma Fiumicino e Crotone-Milano Linate i collegamenti da sottoporre ad un regime onerato.

Durante i lavori di detta Conferenza di servizi, chiusa il 6 maggio 2008, è emerso l'interesse locale anche per la rotta Crotone-Bologna, che avrebbe dovuto essere finanziata mediante fondi regionali.

Il costo previsto per detto ulteriore collegamento con Bologna, così come risulta dagli atti della Conferenza, ammonta a circa 607.000 euro annui.

In attesa che la Regione Calabria formalizzi con apposito provvedimento tale stanziamento, il Governo italiano ha bandito una gara, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea* il 31 ottobre 2008, per l'affidamento delle rotte Crotone-Roma FCO e Crotone-Milano LIN che è andata deserta.

Sulla base dei nuovi stanziamenti previsti dalla legge finanziaria per il 2009 si sta valutando la possibilità di bandire una nuova gara, previa rivisitazione dei parametri della precedente in termini di contributo pubblico e/o livello di servizio richiesto.

Premesso ciò, per quanto attiene agli interventi infrastrutturali, si informa che attualmente è in corso, a cura della società di gestione, l'elaborazione di un piano di ottimizzazione infrastrutturale che, fra i suoi principali interventi, prevede il prolungamento della pista di volo. Queste opere trovano copertura economica all'interno del pacchetto dei finanziamenti comunitari PON. Tuttavia risulta che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha disposto pronunciamento interlocutorio negativo, circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alle opere di prolungamento della pista di volo dell'aeroporto di Crotone presentata dalla società Aeroporto Sant'Anna Crotone S.p.A.

Per quanto attiene alla realizzazione dell'aeroporto di Sibari si porta a conoscenza che il progetto è stato proposto dalla Regione Calabria, la quale ha anche organizzato alcune Conferenze dei servizi locali sul tema. Nell'ambito dell'Intesa istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Calabria « APQ Regione Calabria (art. 2, comma 3, dell'Accordo di programma quadro » Sistema delle infrastrutture di trasporto, sottoscritto in data 29 luglio 2002 dal Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture, Regione Calabria, ANAS, RFI, ENAC ed ENAV) è stato stabilito uno stanziamento di 104.000.000 euro in favore di tutti gli aeroporti della Calabria.

Lo scalo in oggetto non rientra tra le proposte di pianificazione e di sviluppo del sistema aeroportuale nazionale che, ai sensi dell'art. 11,

comma 2, lettera *c)*, del decreto-legge n. 250 del 1997, sono soggette ad approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture. Lo stesso APQ, all'art. 2, prevede infatti che l'ENAC debba esprimere solo la propria valutazione tecnica circa la fattibilità dell'intervento; nel suddetto APQ, come riferito dall'ENAC, era stato previsto il finanziamento del 1º lotto dei lavori per un importo di 11.330.000 euro. Sarà inoltre necessario un successivo lotto di completamento per un importo di 10.360.000 euro, ottenibile tramite una successiva rimodulazione dello stesso APQ, che sarà possibile solo dopo l'acquisizione del parere favorevole della Conferenza dei servizi; le somme sopra citate risultano, come riferito dall'ENAC, già assegnate alla Regione Calabria.

Considerato, inoltre, che dai dati di traffico 2006 (fonte Assaeroporti) i tre aeroporti calabresi attualmente aperti al traffico commerciale hanno coperto un volume di traffico passeggeri pari all'1,64 per cento (2.024.105) del volume totale in Italia (122.889.091), in assenza di un piano nazionale degli aeroporti la cui adozione attiene alle funzioni di indirizzo del Ministero, nonché dell'individuazione degli aeroporti nazionali e regionali, appare non condivisibile l'opportunità del costruendo aeroporto della Sibaritide. Inoltre su richiesta del Ministro *pro tempore*, l'ENAC ha esaminato degli studi e ha partecipato anche ad alcune di queste Conferenze dei servizi, non mancando di rappresentare perplessità su punti di difficoltà tecnico-operativa. Nello specifico, l'ENAC ritiene che l'esigenza di questo nuovo aeroporto non sia riconducibile, a livello di pianificazione generale, ad una necessità di potenziamento trasportistico della rete complessiva rispetto al bacino di riferimento.

Infine, si evidenzia che, qualora si addivenisse all'apertura di detto scalo, dovrebbero essere completamente rivisti i piani di sviluppo aeroportuale degli altri aeroporti interessati dallo spostamento del bacino di utenza.

In conclusione, il Ministero non può che concordare con l'interrogante circa la necessità di un diverso e più proficuo utilizzo dei fondi destinati all'aeroporto di Sibari la cui valutazione riguarda, tuttavia, la sfera d'intervento politica sia nazionale sia, in gran parte, regionale, tenuto conto del nuovo assetto istituzionale introdotto dalla riforma del Titolo V della Costituzione.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

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

la strada statale 342 Briantea, che collega Bergamo con Varese, nel tratto Como-Varese attraversa i centri abitati di Montano Lucino, Villa Guardia, Lurate Caccivio, Olgiate Comasco, Solbiate, Malnate;

il tratto più critico è quello compreso fra il chilomentro 69 e il chilometro 73, in quanto comporta l'attraversamento con strettoie del centro storico di Olgiate Comasco (tra il chilometro 69 e il chilometro 70), della frazione Somaino e del centro storico di Solbiate (tra il chilometro 71 e il chilometro 73);

il traffico giornaliero diurno, in base ai dati rilevati dalle ore 7 alle ore 19 nel centro di Olgiate Comasco il 29 aprile 2004, è di circa 18.000 veicoli. Precisamente 17.973 di cui 15.167 auto, 1.090 furgoni, 510 camion, 128 bus di linea, 19 altri bus, 74 articolati, 417 moto ed altri veicoli. Se a questi dati si aggiungono i veicoli in transito nelle restanti dodici ore dalle 19 alle 7, il volume di traffico va ad attestarsi a non meno di 30.000 mezzi giornalieri;

il carico di traffico rappresenta un fattore di grave dequalificazione della qualità della vita nel centro della città di Olgiate Comasco e del vicino comune di Solbiate con pesante inquinamento dell'aria e forte compromissione della sicurezza pubblica. Basti dire che solamente negli ultimi due anni nel tratto di attraversamento di Olgiate Comasco, fra il chilometro 69 e il chilometro 71 si sono verificati otto incidenti mortali, che vanno ad aggiungersi alla funesta serie degli anni precedenti;

a partire dal 1960 si parlava di realizzare una variante esterna al centro di Olgiate, in concomitanza con la variante realizzata a Binago; ma nulla fu fatto. Dal 1968 si prospettò la realizzazione dell'autostrada pedemontana Bergamo-Biella, le cui vicende progettuali si sono contorte ed arenate per decenni, per essere poi riprese recentemente su un percorso alternativo più a sud, che non porterà alcun sollievo alla comunicazione tra Como e Varese. Di fatto, però, a giudizio dell'interrogante, le ventilate soluzioni autostradali hanno offerto, in questi decenni, all'ANAS l'alibi per la più assoluta inerzia in ordine alle migliorie, da apportare alla strada statale 342, di sua competenza;

nel 1991 per iniziativa dell'amministrazione provinciale fu approntato uno studio trasmesso all'ANAS, effettuato dagli ingegneri Taiana e Zanetti, per definire i tracciati di variante della Como-Varese;

nella conferenza dei servizi presso la Regione Lombardia tenutasi nel 1998 in ordine al rifinanziamento della società Pedemontana, è esplicitamente emersa l'assoluta indisponibilità dell'ANAS a qualsiasi intervento sulla strada statale 342, finché restava in campo l'ipotesi autostradale, peraltro meramente teorica e difficilmente realizzabile nella situazione di fatto;

a questo punto il Comune di Olgiate Comasco ha progettato ed avviato la costruzione di una variante comunale di circonvallazione raccordata alla statale Briantea e alla provinciale 23 Lomazzo-Bizzarone, per liberare il centro storico dal traffico di puro transito;

al fine di inserire l'intervento comunale in un progetto organico funzionale alla realizzazione delle «Varianti di Solbiate e Olgiate Comasco della S.S. 342 Briantea» ha fatto seguito il 22 dicembre 1999 un protocollo d'intesa tra la Regione Lombardia e il Comune di Olgiate Comasco, conseguente agli accordi di programma quadro tra Regione ed ANAS

per il collegamento delle province di Varese e Como all'aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000;

grazie allo stanziamento di 55 miliardi di lire (finalizzato alla realizzazione del cosiddetto Peduncolo di Vedano e delle varianti agli abitati di Olgiate Comasco e di Solbiate) sembrava aprirsi finalmente una prospettiva concreta di soluzione ad un problema pluridecennale di comunicazione, che penalizza oltremodo l'economia dell'area collinare di frontiera con il Canton Ticino, oltre che la qualità della vita e la sicurezza pubblica;

si è pervenuti ad una convenzione tra ANAS, Regione Lombardia e amministrazione provinciale, che da parte sua avrebbe provveduto alla progettazione preliminare della variante di Olgiate Comasco-Solbiate alla statale 342, da trasmettere all'ANAS per le successive fasi definitive ed esecutive;

il Comune di Olgiate Comasco ha provveduto a progettare ed eseguire a suo carico un primo tronco, appaltato nel 2000 e completato nel 2005. Una variante del percorso in corso d'opera, apportata dalla nuova amministrazione nel 2001, non ha inficiato la fattibilità di completamento successiva, per cui gli altri enti firmatari dell'accordo di programma erano impegnati ad agire, come emerso dalla riunione svoltasi il 13 luglio 2001 presso la Regione;

nella riunione del 2 agosto 2007 presso la sede compartimentale ANAS di Milano, gli enti partecipanti hanno approvato il progetto relativo al percorso di completamento della variante di Olgiate e Solbiate, confermato in via definitiva nella conferenza di servizi del 15 luglio 2008;

ora tocca all'ANAS procedere alle fasi successive, e soprattutto recuperare la copertura finanziaria già prevista nell'accordo quadro 1999 per Malpensa, che pare si sia ridotta a 9 milioni di euro, contro i circa 20 milioni necessari;

vista la pressante necessità di pervenire finalmente alla soluzione di un gravissimo problema di comunicazione tra Como e Varese, è assolutamente necessario che l'ANAS dia priorità all'approvazione del progetto ed acquisizione nei programmi di prossimo appalto, al reintegro del finanziamento necessario e all'esecuzione dell'opera,

si chiede di sapere:

quali misure di propria competenza intenda adottare il Governo per monitorare il completamento della variante di Olgiate e Solbiate;

se il Governo si adopererà affinché vengano rispettati i tempi di esecuzione dei lavori relativi alla variante.

(4-00499)

(4 settembre 2008)

Risposta. – L'intervento relativo alla variante alla strada statale 342 «Briantea» tra i centri abitati di Olgiate Comasco e Solbiate, previsto nell'Area di inseribilità del programma ANAS 2007-2011, è finanziato per 9,8 milioni di euro con fondi provenienti dalla Regione Lombardia e dalla

legge n. 345 del 1997 « Malpensa 2000, a fronte di una previsione di costo di circa 23,6 milioni di euro.

L'intervento è tuttavia compreso nell'ambito del «potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese» e, quindi, non strettamente correlabile all'accessibilità Malpensa come voce di infastrutturazione compresa nella legge obiettivo.

Il valore presunto era di 20,6 milioni di euro di cui 6.832.285,79 a valere sulle risorse regionali *ex* art. 1 , comma 3, della legge n. 345 del 1997 e per 3.000.000 a valere su risorse regionali di cui alla legge regionale di bilancio n. 41 del 2004 e successive modifiche ed integrazioni.

In considerazione dell'insufficiente finanziamento, il Ministero e la Regione Lombardia il 26 marzo 2007 hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa per «L'accessibilità ferroviaria e stradale all'Aeroporto Internazionale di Malpensa e il potenziamento della viabilità di adduzione in provincia di Varese», che all'art. 4 (Interventi di lungo periodo – Scenario infrastrutturale 2015) contiene la dichiarazione congiunta di impegno per individuare la completa copertura finanziaria dell'intervento.

Il progetto preliminare dell'opera in questione, predisposto dalla Provincia di Como con la supervisione tecnica di ANAS, prevede un'arteria stradale di cat. C – una corsia per senso di marcia e banchine laterali – con estesa di 4 chilometri.

ANAS approverà in linea tecnica il citato progetto preliminare, che verrà successivamente trasmesso alla Regione Lombardia per la valutazione di compatibilità ambientale.

Dopo la conclusione di tale *iter* la Provincia di Como avvierà la progettazione definitiva, ai fini dell'appalto integrato, a cura di ANAS.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

COMPAGNA, FASANO, PARAVIA, ESPOSITO. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

il 14 dicembre 2008, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, sono stati preannunciati ulteriori ridimensionamenti per la stazione di Sapri e per tutto il territorio a sud di Salerno;

in particolare si prevederebbe la cancellazione dei due treni Eurostar 9372 e 9377 che effettuano la tratta Roma-Reggio Calabria, la riduzione del servizio manovra, nonché la scomparsa del locomotore diesel che, oltre agli spostamenti nell'ambito dello scalo ferroviario, garantisce il soccorso dei convogli in avaria lungo la linea;

la soppressione delle fermate dei due treni Eurostar determinerebbe «buchi» di otto ore dal Cilento a Roma e viceversa;

diverrebbe così impossibile usufruire di collegamenti diretti con la Capitale dalle 2 alle 10 di mattina e in senso inverso dalle 17 alle 23;

verrebbero a crearsi disagi per pendolari e vacanzieri napoletani e salernitani che finora si sono serviti del treno per raggiungere le coste cilentane, lucane e calabresi;

si farebbero ancora più difficili i collegamenti per il Nord Italia, attualmente con soli due convogli notturni previsti per e da Milano in partenza da Sapri e in arrivo nello scalo del Golfo di Policastro, utilissimi per molti pendolari che lavorano al Nord,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno che si provveda a garantire ai cittadini servizi ferroviari funzionanti ed efficaci anche nelle regioni del Mezzogiorno, soprattutto in termini di collegamento per e da Roma, ripristinando quindi l'orario precedente dei treni Eurostar 9372 e 9377, nonché reintroducendo i quattro collegamenti interregionali quotidiani da Reggio Calabria e da Cosenza per Napoli.

(4-00862)

(26 novembre 2008)

Risposta. – In merito alle variazioni d'offerta regionale sulla relazione Reggio Calabria/Cosenza-Napoli si evidenzia che la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da appositi contratti di servizio che definiscono il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

In attesa della definizione dei nuovi contratti di servizio e i relativi corrispettivi, Ferrovie dello Stato informa che, a partire dal 14 dicembre 2008, ha attuato una riperimetrazione dei servizi, rimodulando lievemente i volumi dell'offerta.

In tale ambito, sono stati limitati nel percorso alcuni treni con basse frequentazioni specie su parte della tratta coperta, quali:

– la coppia di regionali 2431/2424 Napoli-Cosenza e viceversa, di competenza della Regione Campania (con una frequentazione inferiore ai 10 viaggiatori nella tratta Sapri-Cosenza), è stata limitata alla stazione di Sapri (Napoli-Sapri e viceversa).

– i regionali 2428/2433 Reggio Calabria-Napoli e viceversa, di competenza della Regione Calabria, sono stati attestati rispettivamente: il regionale 2428 a Paola (Reggio Calabria-Paola) ed il regionale 2433 a Sapri (Sapri-Reggio Calabria).

In riferimento invece al servizio di Eurostar, si evidenzia che Sapri era collegata con Roma da quattro coppie di Eurostar sino al 13 dicembre 2008, mentre, con il nuovo orario in vigore dal 14 dicembre 2008, per una di queste coppie, ossia per l'Eurostar 9372/9377, è stata attuata una velocizzazione che consente di ridurre considerevolmente i tempi di percorrenza complessivi con un risparmio di circa un'ora sull'intero tragitto.

Quest'ultimo risultato, ottenuto sia attraverso l'utilizzo della tratta ad Alta velocità tra Roma e Napoli sia con la riduzione del numero di fermate, tra cui Sapri, risponde all'esigenza espressa dalla clientela di ridurre

i tempi di percorrenza sulla relazione con Roma. Tale rimodulazione dell'offerta consente a Trenitalia di attrarre ulteriore traffico su una coppia di collegamenti che opera in regime di mercato e, quindi, a rischio di impresa.

Inoltre, i dati del 2008 raccolti dal sistema informatico di prenotazione hanno rilevato minori frequentazioni sulle fermate soppresse. In particolare, sono stati registrati in media meno di 25 viaggiatori al giorno in salita a Sapri sulla coppia 9352/9357 velocizzata.

Continuano a fermare a Sapri gli altri sei Eurostar in servizio sulla direttrice tirrenica sud.

Relativamente ai collegamenti verso Milano, la stazione di Sapri è attualmente servita da una coppia di Intercity Notte (ICN 751/752), così come nel precedente orario. Inoltre, durante l'arco della giornata esistono alternative di viaggio con interscambio nelle stazioni di Salerno, Napoli o Roma, soprattutto con i treni dell'Alta velocità, i cui tempi di percorrenza risultano sensibilmente inferiori a quelli del collegamento notturno diretto.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

COSTA, GALLO, NESSA, LICASTRO SCARDINO, SARRO, VETRELLA, SACCOMANNO, MAZZARACCHIO, POLI BORTONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

attualmente i treni che da Lecce arrivano a Napoli via Bari e Foggia richiedono tutti un cambio a Caserta o Benevento;

il tempo di percorrenza va da un minimo di 5 ore e 22 minuti fino ad un massimo di 6 ore e 43 minuti, per coprire una distanza che è comunque ben maggiore del percorso su gomma;

tempi simili e scomodi cambi sono necessari anche nella tratta inversa da Napoli a Lecce;

attualmente esiste un treno Eurostar Taranto-Roma che transita anche da Potenza a Salerno, il quale ha tempi di percorrenza di sole 4 ore, malgrado 6 diverse fermate in centri minori di Basilicata e Campania, con tre fermate a Napoli considerato che transita sulla linea sotterranea usata anche dalla metropolitana;

considerato che l'intera linea Lecce-Brindisi-Taranto risulta elettrificata, si ritiene che l'Eurostar possa partire da Lecce allungando la percorrenza di circa 110 chilometri corrispondenti circa ad un'ora inclusa una fermata a Brindisi;

con questo accorgimento si raggiungerebbe Napoli nelle stazioni più comode per l'accesso alla città, direttamente dal Salento, senza cambi e con evidenti vantaggi sia per i viaggiatori che per l'economia dell'area ionico-salentina, anche in vista del suo sempre più rapido sviluppo turistico;

i tempi di percorrenza sarebbero nell'ordine delle 5 ore, e quindi comunque molto minori rispetto alla linea via Foggia;

l'assenza di cambi renderebbe il viaggio più agevole per i viaggiatori con bagaglio, gli anziani ed i portatori di *handicap*;

inoltre, con l'istituzione di questo treno si costituirebbe un collegamento aggiuntivo tra Roma ed il Salento, in grado di ampliare significativamente il bacino di utenza da e per il Salento vista la notevole densità di popolazione delle zone attraversate,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza, pianificando e programmando la realizzazione del progetto sopra esposto al fine di migliorare notevolmente il servizio all'utenza con conseguenti enormi benefici anche per l'intera economia del Mezzogiorno.

(4-00709)

(23 ottobre 2008)

RISPOSTA. – Con il nuovo orario ferroviario, in vigore dal 14 dicembre 2008, l'offerta di lunga e media percorrenza sulla direttrice Taranto-Roma e viceversa è rimasta pressoché invariata.

La coppia di Eurostar Taranto-Napoli-Roma 9360/9363 e viceversa, che presentava perdite economiche notevoli a causa dell'inadeguatezza dei volumi di frequentazione, è stata inserita per consentirne il mantenimento tra i treni ammessi nell'anno 2008 al contributo pubblico (servizio universale).

Il collegamento tra Lecce e Napoli resta assicurato via Bari/Foggia con interscambio a Caserta.

Infine, Trenitalia fa presente che con il nuovo orario di dicembre 2008 tutti gli Eurostar giornalieri tra Lecce, Bari e Roma sono stati oggetto di velocizzazione, con riduzione dei tempi di percorrenza anche tra Lecce e Napoli; in particolare, il nuovo Eurostar Fast in partenza da Lecce per Roma alle ore 5.39 consente di raggiungere Napoli in 4 ore e 51 minuti effettuando un cambio a Caserta.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

DE CASTRO, BERTUZZI, PIGNEDOLI, RANDAZZO, ANTEZZA, MONGIELLO, PERTOLDI, ANDRIA, DI GIOVAN PAOLO. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

in data 9 settembre 2008 il Nucleo antisofisticazioni e sanità dell'Arma dei Nas Carabinieri e l'organizzazione professionale agricola Coldiretti hanno sottoscritto un accordo di collaborazione contro le truffe a tavola e le contraffazioni e le sofisticazioni degli alimenti;

il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, attraverso l'Ispettorato per il Controllo della qualità (ICQ) alle dirette dipen-

denze del Ministro, è l'organo istituzionale incaricato del controllo ufficiale dei prodotti agroalimentari e dei mezzi tecnici di produzione, con funzioni di prevenzione e repressione delle frodi;

l'Ispettorato di cui sopra opera anche in concorso con altri organi di controllo che agiscono sul territorio nazionale, quali il Comando Carabinieri per la sanità (NAS), i Nuclei di polizia tributaria della Guardia di finanza, il Corpo forestale dello Stato, la Polizia di Stato e l'Arma dei Carabinieri, il Comando Carabinieri politiche agricole (art. 6 del decreto-legge n. 282 del 1986, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 462 del 1986);

il Corpo forestale dello Stato contribuisce alla sicurezza agroalimentare del cittadino, effettuando controlli sulla qualità dei prodotti. Tra le funzioni riconosciute al Corpo dalla normativa vigente rientrano i controlli e le attività per garantire la sicurezza alimentare del consumatore e la biosicurezza in genere;

il Comando Carabinieri politiche agricole, posto alle dipendenze funzionali del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali per esercitare i poteri ispettivi devoluti al dicastero, è il reparto specializzato dell'Arma dei Carabinieri deputato al contrasto della «criminalità in agricoltura», in ogni sua forma nel settore agricolo e alimentare, a tutela sia degli operatori economici sia dei consumatori;

con l'approvazione del decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 121 del 2008, sono state confermate le norme varate nel 2006 che prevedono che le funzioni relative all'alimentazione rientrino fra le attribuzioni del Ministero;

nell'ambito delle organizzazioni professionali agricole la Coldiretti è uno dei principali interlocutori del Ministero,

si chiede di sapere quali siano le motivazioni che hanno portato all'esclusione del Corpo forestale dello Stato e del Comando Carabinieri politiche agricole nelle attività investigative contro le frodi, le contraffazioni e le sofisticazioni degli alimenti, di cui all'accordo di collaborazione tra l'organizzazione agricola professionale Coldiretti e il Comando Carabinieri Nas siglato in data 9 settembre 2008.

(4-00612)

(2 ottobre 2008)

Risposta. – Si fa presente il Comando dei Carabinieri, operante presso questa amministrazione, con nota n. 45-1.2 del 18 febbraio 2009, ha comunicato quanto segue.

In primo luogo, si ritiene opportuno far presente che il protocollo d'intesa in questione, atto di natura bilaterale senza effetti verso terzi, individua strategie comuni e possibili sinergie utili, a quelle parti contraenti, per il perseguimento dei rispettivi obiettivi e compiti, nel rispetto delle diverse competenze e finalità.

L'accordo di collaborazione tra Coldiretti e Comando Carabinieri tutela della salute, in realtà, è mirato ad ambiti attinenti alla nocività per la salute dei prodotti alimentari di competenza di quel Comando.

Oltremodo difficile, inoltre, sarebbe trovare comuni da accordi, in cui fossero coinvolti pluralità di soggetti di eterogenea natura con finalità e compiti di diversa natura anche sotto il profilo giuridico.

Infine, si rileva che il citato Comando, peraltro impegnato sul fronte della tutela della qualità alimentare e contrasto alle frodi in commercio circa prodotti di origine registrata, ha concordato con la medesima Coldiretti, analogo documento che verrà, a breve, formalizzato.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali
Zaia

(9 marzo 2009)

FLERES. – *Al Ministro del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

da una inchiesta curata dal «Quotidiano di Sicilia» pubblicata il 3 maggio 2008, sono emersi dati preoccupanti relativamente alla carenza di assistenti sociali nel comune di Catania;

tali dati dimostrano che a fronte di 117.315 richieste di assistenza da parte dell'utenza dei 17 centri sociali territoriali, di 400 bambini in affidamento e 1.020 minori indigenti da seguire, la dotazione di assistenti sociali risulta complessivamente di sole 64 unità;

l'ultimo concorso per l'assunzione di assistenti sociali è stato espletato nel 1990 e le relative assunzioni hanno avuto inizio nel 1991, tuttavia, malgrado la pianta organica preveda 110 unità nel ruolo di assistente sociale, dal 1990 ad oggi non sono stati banditi altri concorsi,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di garantire un'adeguata dotazione organica agli uffici degli assistenti sociali del Comune di Catania, evitando un drastico calo della qualità del servizio.

(4-00052)

(22 maggio 2008)

Risposta. – Come è noto, il nuovo Titolo V della Costituzione ha collocato le autonomie territoriali su un piano di pari dignità istituzionale accanto allo Stato, ampliandone la sfera di autonomia, già elemento fondante della nostra Costituzione.

Per questo motivo, eventuali interventi da parte dell'amministrazione statale, al di fuori delle specifiche previsioni normative che li contemplano, rischierebbero di configurarsi come atti di indebita ingerenza, a maggior ragione in Sicilia, nella quale la materia delle autonomie locali è affidata per Statuto alla Regione.

Si risponde quindi sulla base degli elementi forniti dalla Prefettura di Catania.

In particolare, per quanto riguarda le iniziative da intraprendere per garantire un'adeguata dotazione organica agli uffici degli assistenti sociali del Comune di Catania, la Direzione servizi socio-sanitari dell'ente ha promosso uno studio per la rimodulazione complessiva dell'organizzazione del servizio sociale: è stato, infatti, deciso di accorpare attività e interventi nel quadro dei percorsi d'integrazione socio-sanitari voluti dalla legge n. 328 del 2000, per meglio rispondere alle esigenze della popolazione e mantenere adeguati livelli di qualità dei servizi.

L'attuale dotazione organica del Comune di Catania, riferita al profilo professionale di «assistente sociale», prevede 120 dipendenti, ma al momento solamente 87 risultano occupati, con una carenza di 33 posti, a causa del blocco delle assunzioni, nel settore degli enti locali, disposto negli anni precedenti.

La crisi finanziaria che ha colpito il Comune di Catania non permette la copertura dei posti resisi vacanti nel corso degli anni.

L'amministrazione comunale, per mantenere la qualità del servizio, ha operato una riduzione dei servizi sociali attraverso la predetta rimodulazione dell'organizzazione territoriale. In tal modo si è proceduto a recuperare livelli di efficacia e ad ottimizzare l'azione di sostegno alla popolazione.

L'amministrazione ha inoltre operato attuando delle variazioni di competenze attribuite al servizio sociale professionale, al fine di evitare servizi impropri o di mero carattere amministrativo, nella considerazione che gli stessi possono essere svolti da dipendenti con diversa qualifica professionale.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
DAVICO

(27 febbraio 2009)

FLERES. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

gli inquilini dello stabile di viale Grimaldi n. 19 a Catania subiscono quotidianamente la fuoriuscita d'acqua da una fogna a cielo aperto che si trova nel terreno antistante l'edificio ed invade sistematicamente gli scantinati ed i *garage*;

tale situazione, oltre a mostrare uno spettacolo poco edificante, rappresenta un reale rischio igienico per gli inquilini del palazzo;

ormai da troppo tempo sia il Comune che l'Istituto autonomo case popolari, investiti del problema, si scaricano vicendevolmente la responsabilità degli interventi necessari ad ovviare alla suddetta situazione,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano porre in essere, nell'ambito delle proprie specifiche competenze, al fine di garantire agli inquilini dello stabile di viale Grimaldi n. 19 a Catania

la giusta agibilità e il decoro dell'immobile in cui risiedono, eliminando il problema sopra esposto.

(4-00221)

(24 giugno 2008)

Risposta. – È da premettere che la disciplina degli enti locali in Sicilia, Regione a statuto speciale, ascrive al Presidente della Regione ed all'Assessore regionale con delega alle autonomie locali il regime dei controlli ordinari sugli organi dei Comuni, con riferimento allo scioglimento del Consiglio comunale, alla nomina di commissari ed ai poteri di rimozione e sospensione degli amministratori locali, eccezion fatta per le ipotesi residuali di competenza statale (gravi motivi di ordine pubblico e scioglimento per infiltrazioni mafiose).

Nessuna valutazione e intervento è, pertanto, possibile da parte del Ministero al di fuori delle suddette ipotesi.

Per quanto concerne, in particolare, la questione sollevata dall'interrogante relativa ai problemi di agilità e decoro nello stabile di via Grimaldi n. 19 a Catania, la competente Prefettura ha reso noto che con ordinanza n. 092 del 4 giugno 2008 il Commissario straordinario del Comune di Catania aveva segnalato all'Istituto autonomo Case popolari la presenza di liquami maleodoranti, nel plesso di alloggi popolari siti in via Grimaldi n. 19, tali da creare grave pregiudizio per la salute e l'igiene pubblica.

La precaria situazione è stata tempestivamente risolta nel mese di luglio 2008 a seguito dell'intervento del Dirigente dell'Istituto autonomo Case popolari.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno
Davico

(27 febbraio 2009)

GIAMBRONE, BELISARIO. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dell'interno.* – Premesso che:

ai sensi dell'articolo 10, comma 2, della legge n. 353 del 2000, «Legge-quadro in materia di incendi boschivi, è previsto che i comuni devono provvedere a censire, tramite apposito catasto, i soprassuoli già percorsi dal fuoco nell'ultimo quinquennio, avvalendosi anche dei rilievi effettuati dal Corpo forestale dello Stato. Il catasto è aggiornato annualmente. L'elenco dei predetti soprassuoli deve essere esposto per trenta giorni all'albo pretorio comunale, per eventuali osservazioni. Decorso tale termine, i comuni valutano le osservazioni presentate ed approvano, entro i successivi sessanta giorni, gli elenchi definitivi e le relative perimetrazioni;

da diversi anni, molte associazioni lavorano sul territorio siciliano per tenere alta l'attenzione sugli incendi, visti come nuove forme di criminalità, che distruggono, oltre al patrimonio ambientale, le attività agricole, turistiche e culturali di tutta l'Isola. In particolare, nel 2007 si è costituito presso la Regione Sicilia il comitato «Addio incendio» con la finalità di ottenere da parte delle istituzioni preposte l'adempimento di tutti gli obblighi previsti dalle normative emanate per la prevenzione degli incendi – ed in special modo nelle zone boschive, agricole e ove si svolgono attività turistiche – (legge n. 353 del 2000, decreto del Ministro dell'interno del 20 dicembre 2001 e provvedimenti successivi) tra cui l'attuazione delle norme che prevedono: il commissariamento dei Comuni inadempienti; la mappatura dei terreni bruciati; l'installazione e l'uso delle torrette di avvistamento; l'incremento degli organici dei Vigili del fuoco;

i cittadini riuniti nel suddetto comitato «Addio incendio» sono i destinatari nonché i beneficiari della legge citata, pertanto, gli stessi cittadini, a tutela dei loro diritti lesi, possono denunciare le mancate risposte da parte delle istituzioni, come omissioni di atti d'ufficio ai sensi dell'articolo 328 del codice penale;

il comitato «Addio incendio» ha chiesto formalmente, il 12 dicembre 2008, a 82 Comuni della provincia di Palermo, informando per conoscenza la Prefettura del capoluogo siciliano e le procure della Repubblica di Palermo e di Termini Imerese, di comunicare con solerzia, entro e non oltre 30 giorni dalla ricezione della richiesta, la data della delibera di Consiglio comunale istitutiva del catasto previsto dalla citata legge n. 353 del 2000, nonché la data di costituzione dello stesso, gli elenchi definitivi e le relative perimetrazioni dei soprassuoli già percorsi dal fuoco nell'ultimo quinquennio;

la Sicilia, nel processo di cambiamento climatico, è posta in una prospettiva di desertificazione accelerata dagli incendi;

si chiede di sapere in quale modo i Ministri in indirizzo intendano, ciascuno secondo le rispettive competenze, fare in modo che venga rispettata la legge n. 353 del 2000, in particolare provvedendo a sollecitare i Comuni siciliani, e quelli palermitani in particolare, perché procedano al necessario censimento dei terreni percorsi dal fuoco, anche al fine di prevenire futuri incendi.

(4-00984)

(13 gennaio 2009)

Risposta. – Si fa presente che il Corpo forestale dello Stato, con nota n. 30/M del 12 febbraio 2009, ha comunicato quanto segue.

Nel mese di agosto 2007, data l'assoluta gravità della situazione sugli incendi e l'eccezionale rischio di diminuzione degli interessi primari a causa del propagarsi degli incendi su tutto il territorio nazionale, il Presidente del Consiglio dei ministri ha varato un provvedimento normativo a carattere d'urgenza coinvolgendo tutte le strutture operative nazionali del Servizio nazionale di protezione civile ed individuando nella persona del

Capo del Dipartimento il soggetto responsabile per l'adozione di ogni indispensabile provvedimento per assicurare la tutela delle popolazioni interessate.

In data 28 agosto il Presidente del Consiglio dei ministri ha firmato l'ordinanza di protezione civile n. 3606 recante «Disposizioni urgenti per fronteggiare lo stato di emergenza in atto nei territori delle regioni Lazio, Campania, Puglia, Calabria e della regione Siciliana in relazione agli eventi calamitosi determinati dalla diffusione di incendi e dai fenomeni di combustione».

Con riferimento alle esigenze di natura tecnica, organizzativa ed informatica con il decreto commissariale n. 1 (7 settembre 2007) il Corpo forestale dello Stato ha avviato specifiche attività di supporto alle amministrazioni preposte (Dipartimento della Protezione civile, soggetti attuatori, Comuni) per la consegna delle rilevazioni (perimetrazione incendi) effettuate dal Corpo forestale dello Stato e per la fornitura di servizi nel Sistema informativo della montagna.

In particolare, sulla base dei rilievi effettuati dal Corpo forestale dello Stato alla data del 31 agosto 2007 e presenti nel Sistema informativo della montagna, sono stati individuati tutti i comuni, delle regioni interessate dall'ordinanza, nel cui territorio è stata effettuata la perimetrazione di almeno un incendio nel quadriennio 2004-2007. Per la regione Siciliana, per la quale non erano disponibili perimetrazioni degli incendi, grazie ad un accordo tra l'AGEA, il Corpo forestale dello Stato ed il Corpo forestale della Regione Siciliana, è stato avviato uno specifico progetto riservato alle aree boschive percorse dal fuoco.

Nell'ottobre 2007 l'AGEA ha effettuato il rilevamento aero-fotografico della Sicilia; il processo che ne è conseguito (telerilevamento, georeferenziazione e digitalizzazione dei poligoni) ha consentito di mettere a disposizione degli Ispettorati dipartimentali forestali la perimetrazione delle aree percorse dal fuoco nel 2007. Tale banca dati è stata resa disponibile nel portale del Sistema informativo della montagna per la consultazione ed estrazione delle particelle catastali interessate all'apposizione del vincolo da parte dei Comuni.

Ad oggi i Comuni che hanno chiesto l'accredito al SIM (una lista dei quali è a disposizione degli interroganti) possono accedere al portale www.simontagna.it –Sistema informativo della montagna – per consultare gli incendi rilevati ed individuare le particelle incendiate ricomprese nel perimetro dell'incendio al fine di avviare l'istituzione del catasto incendi.

Per l'anno 2008, a fine dicembre, è stato stipulato un accordo con la Regione Siciliana, che farà il rilevamento GPS a terra delle aree percorse dal fuoco nel corso dell'estate 2008 e fornirà al SIM i poligoni che, al ter-

mine del ciclo di caricamento, digitalizzazione e validazione, sarà messo a disposizione dei Comuni che ne faranno richiesta.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali
ZAIA

(9 marzo 2009)

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

all'aeroporto internazionale di Nizza, la pratica del «palpeggio manuale anche nelle parti intime» sui corpi dei viaggiatori, è una prassi di controllo consolidata alla quale tutti devono sottoporsi, sia i cittadini dei Paesi aderenti al Trattato di Schengen (i non stranieri) che gli altri, pena il mancato imbarco;

in data 27 luglio 2008, al varco dell'aeroporto internazionale di Nizza, l'interrogante veniva sottoposto, insieme ad altri cittadini provenienti dallo spazio Schengen, ai suddetti controlli di ingresso e, nonostante le ripetute proteste, l'esibizione dei passaporti ed il conseguente intervento della polizia francese, non vi era alcuna possibilità di prendere l'aereo, senza sottoporsi al consueto «palpeggio anche nelle parti intime»;

gli addetti alla polizia aeroportuale hanno affermato che le disposizioni del governo francese non prevedono alcuna deroga neppure per i cittadini in possesso di un passaporto diplomatico o di un passaporto di servizio, come deputati, senatori, consiglieri regionali ed altre cariche dello Stato rispetto alla tecnica invasiva del «palpeggio»;

la lotta al terrorismo è una priorità di tutti i Paesi, specie quelli che applicano la Convenzione di Amsterdam, per evitare che malintenzionati possano infiltrarsi con armi ed altri apparati offensivi, all'interno degli aeroporti per espletare forme di pirateria aerea;

in tutti gli aeroporti sono in funzione complessi meccanismi di prevenzione, dove la vigilanza, spesso privata, ha lo scopo di evitare che possano essere introdotti strumenti offensivi, quali armi o altri apparati atti a minacciare la sicurezza dei viaggiatori;

negli aeroporti italiani, efficienti servizi di vigilanza, coadiuvati da *metal detector* ed altri sofisticati strumenti, effettuano uno *screening* accurato sui bagagli e sui passeggeri, evitando che possano passare anche i più piccoli contenitori di liquidi. Solo nel caso di ripetuti segnali rossi del *metal detector*, gli addetti alla vigilanza provvedono a verificare, mediante la tecnica del *metal detector* manuale passato attorno ai passeggeri ed in alcuni casi del «palpeggio», la presenza di eventuali armi o altri strumenti offensivi, nascosti tra o negli indumenti;

considerato che:

il Trattato di Schengen, firmato nel 1985 tra Francia, Germania, Belgio, Lussemburgo e Paesi Bassi ha stabilito la costituzione di un territorio senza frontiere, chiamato spazio Schengen dal nome della città lussemburghese nella quale sono stati firmati i primi accordi;

tale cooperazione intergovernativa si è poi estesa a tredici Stati con la firma del trattato di Amsterdam nel 1997. In virtù di detto trattato, le decisioni adottate dal 1985 in poi dai membri dello spazio Schengen e le strutture operative create sono state integrate nell'Unione europea il 1° maggio 1999;

sono state adottate norme comuni in materia di visti, diritto d'asilo e controllo alle frontiere esterne per consentire la libera circolazione delle persone all'interno dei Paesi firmatari senza turbare l'ordine pubblico;

per conciliare libertà e sicurezza, inoltre, la libera circolazione è stata affiancata dalle cosiddette «misure compensative», volte a migliorare il coordinamento tra polizie, dogane e amministrazioni giudiziarie, nonché a combattere, in particolare, il terrorismo e la criminalità organizzata. A tal fine, si è creato il complesso Sistema d'informazione Schengen (SIS), che consente di scambiare dati sull'identità delle persone e sulla descrizione degli oggetti ricercati;

lo Spazio Schengen è l'insieme dei territori nazionali dei Paesi che applicano la Convenzione: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Islanda, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna e Svezia;

la frontiera interna è l'insieme delle frontiere terrestri comuni dei Paesi dello spazio Schengen, i loro aeroporti adibiti al traffico interno ed i porti marittimi adibiti ai collegamenti regolari, per passeggeri, esclusivamente con gli altri porti situati nel territorio dei Paesi dello spazio Schengen;

la frontiera esterna è il perimetro esterno dello spazio Schengen dai cui valichi di frontiera lo straniero può entrare, e cioè le frontiere terrestri e marittime, nonché gli aeroporti ed i porti marittimi delle Parti contraenti, che non siano frontiere interne (è da considerarsi volo «esterno» qualunque volo in provenienza da o con destinazione esclusiva verso territori di Stati terzi);

sono considerati non stranieri i cittadini di tutti i Paesi dell'Unione europea e dello spazio economico europeo: Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Liechtenstein, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna e Svezia;

sono considerati stranieri i cittadini di tutti gli altri Paesi ai quali è permesso l'ingresso, il soggiorno o il transito nell'intero spazio Schengen solo se in possesso di un passaporto o di altro documento di viaggio riconosciuto valido per l'attraversamento delle frontiere da tutti gli Stati Schengen,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga che quanto accaduto a cittadini italiani il 27 luglio 2008 all'aeroporto internazionale di Nizza sia in contrasto con il Trattato di Schengen sulla libera circolazione delle persone nell'ambito dei paesi dell'area Schengen;

quali iniziative urgenti ritenga di dover assumere, per quanto di propria competenza, al fine di assicurare il rispetto dei diritti dei cittadini

italiani nel caso di cui in premessa, anche alla luce dei trattati e delle convenzioni internazionali.

(4-00426)

(29 luglio 2008)

Risposta. – Il Ministero ha prontamente interessato le Rappresentanze diplomatiche e consolari italiane in Francia per avere informazioni in merito al caso segnalato.

Sia la nostra Ambasciata a Parigi che il nostro Consolato generale a Nizza hanno comunicato di non essere a conoscenza dell'episodio occorso al senatore Lannutti il 27 luglio 2008.

La nostra Ambasciata a Parigi ha comunque richiesto un incontro al Quai d'Orsay per sensibilizzare le competenti autorità francesi riguardo alla necessità di una corretta applicazione da parte della Polizia francese della normativa internazionale vigente sulle modalità di controllo dei passeggeri negli aeroporti.

Nell'incontro del 7 novembre 2008 con i responsabili della Direzione delle convenzioni e della collaborazione giudiziaria la suddetta Ambasciata ha consegnato ed illustrato alla controparte una nota verbale, che richiama le autorità francesi al rispetto della Convenzione di Vienna sulle relazioni consolari e ai comuni principi di diritto in materia.

Le controparti del Quai d'Orsay hanno assicurato l'intervento del loro Ministero per richiamare al rispetto della suddetta Convenzione di Vienna sulle relazioni consolari.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri
Mantica

(26 febbraio 2009)

LANNUTTI, MASCITELLI, BELISARIO. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che

il Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), Vito Riggio, molto solerte nel minacciare la revoca della licenza ad Alitalia, ad avviso degli interroganti, probabilmente più per fare pressioni che per tutelare i diritti dei viaggiatori, non ha avuto gli stessi comportamenti restrittivi in merito alla licenza di altri vettori con problemi superiori alla compagnia di bandiera, che per interi mesi estivi hanno tenuto in ostaggio i passeggeri, senza offrire garanzie e *standard* minimali di affidabilità previsti dalla carta dei diritti dei passeggeri;

il presidente Riggio, nel corso di una sua partecipazione alla trasmissione radiofonica di Radio 24 del 22 settembre 2008, riferisce che Alitalia vola con una licenza provvisoria e che se, nel giro di 3-4 giorni, non arriverà un piano finanziario di emergenza con riduzione dei costi, la licenza sarà sospesa;

l'Enac, come da proprio mandato istituzionale, svolge una attività di monitoraggio e controllo delle compagnie aeree;

proprio meno di un anno fa, il 4 ottobre 2007, fu lo stesso Enac a rendere noto che, a seguito del perdurare di una situazione di crisi finanziaria della compagnia aerea Alpi Eagles S.p.A. e in considerazione del fatto che tale stato di crisi provocava continui disservizi ai passeggeri, veniva emanato un provvedimento di sospensione della licenza della Alpi Eagles con contestuale rilascio di una licenza provvisoria fino al 20 ottobre 2007;

in questi ultimi mesi si sono verificati disagi e disservizi per i passeggeri a seguito delle inadempienze finanziarie del vettore Alpi Eagles nei confronti delle società di gestione aeroportuale (si tratta di violazioni relative agli obblighi di pagamento di tasse, diritti e tariffe) per i servizi resi negli aeroporti e nei confronti di Eurocontrol;

la crisi di Alpi Eagles si protraeva dal maggio 2007, con gravissimi disagi alla qualità dei servizi, specie nei mesi di luglio ed agosto 2007, senza che il presidente Riggio, nonostante le denunce effettuate dalle associazioni dei consumatori con centinaia di passeggeri alla mercè della compagnia rimasti a terra, intervenisse con tempestività a garanzia dei diritti dei viaggiatori;

anche nel caso di VolareWeb, la compagnia aerea alla quale, in data 24 novembre 2004, venne sospesa la licenza per un mese, l'Enac non dimostrò la stessa solerzia, a giudizio degl'interroganti, sospetta che il presidente Riggio pratica in questi giorni su Alitalia, non reagendo agli enormi disagi ad oltre 200.000 clienti che avevano in mano biglietti acquistati anche per le vacanze natalizie e di capodanno 2005, divenuti nel frattempo carta straccia, senza alcuna garanzia per i clienti che avevano prenotato e pagato per il servizio;

a giudizio degli interroganti, l'Enac che ha dimostrato in questi anni, in particolare sotto la presidenza Riggio, di intervenire tardivamente e solo dopo che i disagi si sono verificati, come dimostrò il caos dell'aeroporto di Fiumicino nell'estate del 2007, invece di utilizzare due pesi e due misure, avrebbe il compito di garantire l'imparzialità e la trasparenza nelle sue decisioni,

si chiede di sapere quali iniziative urgenti di competenza il Ministro in indirizzo intenda assumere, a fronte della mancata imparzialità di gestione da parte dell'Enac, al fine di restituire correttezza e trasparenza ad un ente importante per la sicurezza dei voli e del mercato, garantendo una maggiore tutela dei diritti dei viaggiatori.

(4-00565)

(24 settembre 2008)

Risposta. – La società Alpi Eagles è stata oggetto, nel corso del 2007, di controlli e verifiche di carattere operativo ed economico-finanziario da parte dell'ENAC. In particolare, all'inizio della stagione estiva sono stati rilevati numerosi disservizi, in termini di ritardi, cancellazioni e mancate

risposte ai reclami dei passeggeri sul *network* della compagnia, nonché il costante ricorso alla pratica del *wet lease* senza le preventive comunicazioni all' ENAC.

Al fine di rimuovere le problematiche che interessavano la continuità manageriale ed organizzativa della società, si sono tenuti vari incontri fra questa e l'ENAC, il quale ha avviato un monitoraggio della compagnia. Conseguentemente, l'ENAC ha predisposto un piano di rientro dei rilievi emersi in merito ai quali la compagnia ha assunto formali impegni di rispetto, adottando le azioni conseguenti.

Alla fine del mese di agosto 2007, la SAVE, società di gestione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, ha segnalato all'ENAC l'esistenza di un debito a carico di Alpi Eagles per circa 3,5 milioni di euro. Ciò ha indotto l'ENAC ad avviare una verifica sulla persistenza dell'idoneità economico-finaziaria della società in applicazione della normativa in materia di rilascio e mantenimento delle licenze costituita dal regolamento CEE n. 2407/92.

Con nota in data 31 agosto 2007, è stata richiesta ad Alpi Eagles la documentazione espressamente prevista nei casi di difficoltà finanziarie: una situazione debitoria complessiva nei confronti di tuffi i fornitori della società; i piani di rientro concordati con i singoli creditori.

Con la stessa nota, l'ENAC comunicava alla compagnia che, in caso di mancato riscontro entro il 10 settembre 2007, doveva considerarsi aperto dalla stessa data il procedimento di sospensione della licenza.

La società Alpi Eagles contestava la sua presunta condizione debitoria e, omettendo di inviare la documentazione richiesta, richiedeva un incontro che, pur fissato dall'ENAC, è stato rinviato per indisponibilità della compagnia stessa.

Contestualmente, l'ENAC ha avviato un'indagine sull'esistenza di analoghe situazioni debitorie sugli altri scali utilizzati da Alpi Eagles dalla quale è emerso che, alla fine del mese di settembre 2007, il debito complessivo della Compagnia per i servizi aeroportuali (diritti, canoni, tariffe, eccetera) ammontava a circa 9 milioni di euro. Anche l'analisi del bilancio 2006 e gli accertamenti effettuati presso Eurocontrol hanno evidenziato una rilevante situazione debitoria gravante su Alpi Eagles.

Per questi motivi, ENAC ha emanato un provvedimento di sospensione della licenza di esercizio della compagnia, peraltro convalidata il 25 gennaio 2008 dal TAR Lazio.

È in corso una procedura fallimentare nei confronti di Alpi Eagles.

L'ENAC ha effettuato analoghe indagini istruttorie anche nei confronti della compagnia Volare Web.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(2 marzo 2009)

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

per l'aeroporto di Salerno (Costa d'Amalfi), operante dal mese di agosto 2008, non era presente in origine una compagnia aerea di riferimento, bensì solo un'agenzia di viaggi e *broker* di servizi aerei, la Global Aviation Network Unipersonale s.r.l. (GAN), facente riferimento ad un «*partner* tecnico» quale la compagnia aerea spagnola Orion Air per operare su Milano, Torino, Barcellona e Bucarest;

la citata GAN ha emesso biglietti aerei usufruendo successivamente degli aeromobili Orion Air per la sua clientela;

il 19 dicembre 2008, in maniera del tutto imprevista ed incontrollata, nonostante molti utenti avessero ricevuto una *e-mail* di conferma del volo fino a due giorni prima della partenza, i voli sono stati «sospesi», o per meglio dire annullati;

secondo Orion Air, GAN non le avrebbe corrisposto gli importi relativi ad alcuni voli, mentre quest'ultima, in un comunicato stampa, ha imputato l'interruzione dei servizi soprattutto alla crisi finanziaria ed al caro greggio, oltre che alla politica locale;

alcune fonti riportano che più di 3000 consumatori hanno acquistato biglietti da GAN senza che vi siano notizie relative a rimborsi, sostituzione di biglietti per voli su aeroporti limitrofi o compensazioni di sorta, ed hanno anche dovuto sostenere costi ingenti per l'acquisto di altri biglietti (da altre compagnie) per poter trascorrere le vacanze di Natale in famiglia;

in vista della riorganizzazione del mercato aereo sarebbe opportuno che l'Ente nazionale per l'aviazione civile vigilasse non solo sulle compagnie in procinto di ricevere concessioni pubbliche ma anche su quelle che, d'un tratto, senza preavviso, sospendono i servizi;

tale vicenda non ha trovato grande risalto sulla stampa nazionale, probabilmente offuscata dalle concomitanti proteste dei lavoratori di Alitalia a Fiumicino,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo abbia disposto o non ritenga utile disporre dettagliati accertamenti ed eventuali provvedimenti in merito alla vicenda.

(4-01027)

(22 gennaio 2009)

Risposta. – Il vettore aereo operativo Orion Air è di nazionalità spagnola e titolare di licenza di trasporto aereo in corso di validità rilasciata da altro Stato membro.

Di conseguenza, il vettore in questione non è assoggettato a ricevere «concessioni pubbliche» da parte dello Stato italiano bensì usufruisce della liberalizzazione dell'accesso al mercato del trasporto aereo voluta dal legislatore comunitario prima con l'emanazione dei regolamenti CEE n. 2407/92 e n. 2408/92, successivamente assorbiti nel regolamento CE 1008/08.

L'Ente nazionale per l'aviazione civile – ENAC, designato dal decreto legislativo n. 69 del 2006 quale organismo responsabile della corretta applicazione delle disposizioni del regolamento CE n. 261/04 in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, ha avviato, attraverso la Direzione aeroportuale di Napoli, accertamenti sulle possibili violazioni delle citate disposizioni comunitarie sull'aeroporto di Salerno Pontecagnano in data 18 dicembre 2008.

Le risultanze degli atti istruttori avviati per l'evento richiamato dall'interrogante hanno portato all'elevazione del verbale di contestazione avverso il vettore aereo operativo Orion Air per mancata riprotezione e mancata assistenza in occasione della cancellazione del volo OI.103 Salerno-Malpensa del 18 dicembre 2008, ai sensi dell'art. 5, comma 1, lettere *a)* e *b)*, del citato regolamento CE n. 261/04. I comportamenti contestati sono assoggettati dal decreto legislativo n. 69 del 2006 a sanzione amministrativa di natura pecuniaria da 10.000 a 50.000 euro. Il verbale di accertamento e contestazione è stato notificato alla Orion Air il 12 gennaio 2009.

Infine, per quanto concerne le vicende della GAN (Global Aviation Network Unipersonale s.r.l.), si informa che, essendo una società di servizi, essa non rientra tra i soggetti sottoposti alla certificazione, alla vigilanza e al controllo da parte di ENAC.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 2 gennaio 2009, il volo Madrid-Roma n. 3678 delle ore 16.20, gestito per i servizi a terra dalla compagnia aerea Iberia, è decollato con quattro ore di ritardo;

i passeggeri hanno dovuto attendere tre ore in sala di attesa e un'ora nell'aeromobile;

i passeggeri non hanno avuto l'assistenza prevista dal Regolamento (CE) n. 261/2004 e che l'unica opzione offerta è stata quella di scendere dall'aereo e perdere così il diritto al titolo di viaggio;

analoga situazione si era verificata il 29 dicembre 2008 per il volo Roma-Madrid n. 3677 delle ore 10.20 gestito per i servizi a terra dalla compagnia aerea Iberia, che è partito con circa 2 ore di ritardo durante le quali i passeggeri in classe economica non hanno potuto usufruire di assistenza e hanno subito anche un ritardo di 45 minuti nell'apertura della postazione di consegna bagagli;

la durata del volo Madrid-Roma, e viceversa, è di due ore e 10 minuti e i ritardi accumulati sono rispettivamente del doppio o uguali al periodo di navigazione;

l'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (ADUC) ha pubblicamente denunciato tale situazione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno che l'Ente nazionale per l'aviazione civile adotti iniziative nei confronti della compagnia aerea.

(4-00973)

(7 gennaio 2009)

RISPOSTA. – I due distinti episodi occorsi ai passeggeri assistiti dalla società Iberia il 29 dicembre 2008 e 2 gennaio 2009 hanno interessato un vettore estero.

Si precisa, al riguardo, che a seguito della liberalizzazione del mercato, così come sancito dal regolamento CEE n. 2407/92 e dal regolamento CEE n. 2408/92, successivamente confluiti nel regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1008/08 del 24 settembre 2008, i vettori in possesso di licenza aerea rilasciata da uno dei Paesi comunitari sono liberi di utilizzare gli scali aeroportuali degli altri Paesi membri.

Relativamente al volo Madrid-Roma n. 3678 delle ore 16.20 del 2 gennaio 2009, si porta a conoscenza che l'organismo competente ad accertare gli eventi ed eventualmente a sanzionare il vettore è quello spagnolo, come stabilito all'art. 16, comma 1, del regolamento CE n. 261/04 (competenza territoriale dei National Enforcement Bodies) e come riconfermato dagli accordi intervenuti a novembre 2008 e pubblicati sul sito dell'Unione europea.

Per quanto concerne il volo Roma-Madrid n. 3677 delle ore 10.20 del 29 dicembre 2008, si rileva che, in caso di ritardo del volo, le tutele assicurate dal citato regolamento comunitario, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lettera *a)*, scattano qualora il ritardo sia almeno di due ore.

In ogni caso, il considerando n. 18 nella premessa dei regolamento CE n. 261/04 stabilisce che il vettore può essere esonerato dal prestare le forme di assistenza previste qualora ciò possa ulteriormente ritardare il volo.

Riguardo infine al ritardo bagagli sul volo Roma-Madrid n. 3677 lamentato dagli interroganti, si ritiene che l'inconveniente sia riferibile alla consegna dei bagagli presso l'aeroporto di arrivo a Madrid.

Alla luce di quanto esposto, non si ravvedono iniziative di competenza che l'ENAC passa adottare, in quanto gli episodi sopra riferiti riguardano la qualità dei servizi erogati da un vettore estero su scalo nazionale e disservizi verificatisi su scalo estero.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti

MATTEOLI

(2 marzo 2009)

RUSCONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la legge 31 gennaio 1994, n. 97, concernente nuove disposizioni per le zone montane, si propone il fine di salvaguardare e valorizzare le zone di montagna stesse;

in particolare, l'articolo 24, comma 4, della suddetta legge, prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze, entro il 30 settembre di ciascun anno, sentita l'Unione nazionale comuni comunità enti montani, presenti al Parlamento una relazione annuale sulla stato della montagna, con particolare riferimento all'attuazione della legge stessa ed al quadro delle risorse da destinare al settore da parte delle amministrazioni dello Stato;

ai sensi dell'articolo 7, comma 4, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 giugno 2002, la suddetta relazione è predisposta annualmente dal Comitato tecnico interministeriale per la montagna (CTIM), istituito – con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica del 13 aprile 1994 – con il compito di garantire una coordinata attuazione della legge 31 gennaio 1994, n. 97 e di riferire, anche attraverso la relazione in oggetto, delle tematiche inerenti allo sviluppo e alla tutela della montagna sotto il coordinamento e la valutazione del CIPE, organo cui lo stesso Comitato afferisce;

considerato che:

diversamente da quanto avvenuto per gli anni precedenti, a tutt'oggi non risulta ancora presentata al Parlamento la relazione sulla stato della montagna relativa all'anno 2008;

tale situazione impedisce, tra l'altro, al Parlamento di poter legiferare con l'esatta cognizione del quadro evolutivo del sistema dei poteri ed istituzionale per la montagna, considerato che la relazione sullo stato della montagna italiana dà conto delle attività svolte in merito dalle autonomie locali, dalle Regioni e da gli organi centrali dello Stato, nonché delle azioni internazionali per la montagna, con particolare riferimento all'Unione europea e informa sugli impegni assunti in tema di formazione, ricerca e informazione per i sistemi montani;

la mancata presentazione della relazione per l'anno 2008 risulta ancora più grave soprattutto se si considerano le rilevanti modifiche introdotte nel corso dell'anno 2008 circa l'assetto organizzativo e finanziario degli enti delle comunità montane, nonché la recente approvazione di nuove norme che hanno modificato importanti aspetti del funzionamento della *governance* della montagna italiana,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi per cui non si è proceduto nei termini stabiliti alla presentazione al Parlamento della XIV relazione annuale dello stato della montagna;

se e quando si ritenga opportuno predisporre la citata relazione al fine di renderne disponibile il testo alle istituzioni interessate nonché all'opinione pubblica.

(4-01074)

(3 febbraio 2009)

Risposta. – In riferimento all'interrogazione, concernente le richieste di chiarimento sulla mancata presentazione al Parlamento della «XIV Relazione sullo stato della montagna italiana per l'anno 2008», il Corpo forestale dello Stato, con nota n. 107/M del 13 febbraio 2009, ha comunicato quanto segue.

Premesso che la predisposizione di tale documento è di diretta responsabilità del Comitato tecnico interministeriale per la montagna (CTIM), in capo al CIPE, si precisa che il Ministero ha contribuito alla stesura di una parte della relazione in questione, per quanto di sua competenza, così come di consueto richiesto dal citato Comitato.

Al riguardo, si riferisce che questa amministrazione, in adempimento della richiesta della Presidenza del Consiglio dei ministri – Segreteria del CIPE – Comitato interministeriale per la montagna di comunicazione delle azioni intraprese nel periodo 1° luglio 2007-30 giugno 2008, per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo della montagna ovvero degli ostacoli incontrati per la messa a punto delle azioni stesse, ha già fornito, con l'allegata nota del 28 maggio 2008, n. 11249, il proprio contributo per la redazione della citata relazione.

Si coglie l'occasione per riferire che, stando ad informazioni provenienti dalla Segreteria del CTIM, sarebbe in via di definizione un provvedimento di rideterminazione dei componenti del detto Comitato e sarebbero quindi state chieste alle varie amministrazioni interessate le necessarie designazioni.

Il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali

Zaia

(9 marzo 2009)

VIMERCATI, BASSOLI, ADAMO, FILIPPI Marco, DONAGGIO, MAZZUCONI, BOSONE, ROILO, GALPERTI, FONTANA. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

risulta agli interroganti che, nell'arco di una sola settimana (precisamente il 14 e il 21 luglio 2008), due treni Eurostar si sono «spezzati» durante il percorso ferroviario da/per la stazione di Milano centrale, al deposito di Martesana;

l'assenza di passeggeri a bordo dei treni ha per fortuna evitato il prodursi di conseguenze che altrimenti sarebbero state disastrose;

nonostante tale incidente non abbia causato danni a persone, tuttavia ha destato forte preoccupazione nei cittadini e in particolare negli utenti del servizio ferroviario, soprattutto in coloro che, anche quotidianamente, usufruiscono del servizio Eurostar nella tratta interessata,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga di fornire maggiori e più dettagliate informazioni in ordine alla dinamica degli incidenti di cui in premessa;

se non intenda assumere iniziative di competenza volte al monitoraggio degli *standard* di sicurezza dei treni di cui si avvale Trenitalia S.p.A.;

quali provvedimenti urgenti di competenza intenda adottare al fine di assicurare agli utenti del servizio ferroviario la garanzia di una maggiore sicurezza.

(4-00404)

(23 luglio 2008)

Risposta. – Relativamente agli episodi del 14 e 22 luglio 2008 avvenuti presso la stazione di Milano Centrale, il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Milano ha archiviato l'inchiesta che era stata aperta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano in quanto «l'evento ipotizzato – consistente nel pericolo che la rottura dei tenditori potesse provocare danno a persone o cose – non risulta essersi verificato».

Da quanto risulta appare quindi che non sono state riscontrate carenze di sorta nel processo manutentivo dei treni ETR 500 in questione e che la sicurezza di viaggiatori e lavoratori non è mai stata a rischio.

Tale affermazione non si basa quindi semplicemente su affermazioni di Ferrovie dello Stato, ma deriva dai risultati di un'indagine dalla magistratura che si è fondata su una relazione di consulenza tecnica effettuata da un docente del Politecnico di Milano.

Risulta quindi in modo incontrovertibile che i due episodi si sono verificati per errore umano.

D'altra parte, in merito al sistema SCMT che realizza una protezione automatica della marcia del treno, si informa che da quando è iniziata l'installazione di tale sistema sulla rete ferroviaria italiana (2003) e sul materiale rotabile di Trenitalia ivi transitante, gli incidenti interessanti la circolazione ferroviaria si sono ridotti di oltre il 65 per cento, consolidando il primato dell'Italia a livello europeo.

Sotto l'aspetto della sicurezza connessa alle condizioni di lavoro dei macchinisti, si premette che in tutto il mondo, pur non disponendo dei sistemi di sicurezza avanzati come quelli installati sulla rete e sui treni di Ferrovie dello Stato, si utilizzano moduli di condotta con un solo macchinista. Si informa che l'orario di lavoro, secondo l'attuale normativa contrattuale applicata da Trenitalia, prevede limiti alla condotta dei treni di 7

ore per servizi di andata e ritorno e di 4 ore e 30 minuti per i servizi di sola andata o di solo ritorno.

Per quanto concerne la sicurezza della circolazione ferroviaria in generale, si fa presente che con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano; il Ministero ha funzioni di indirizzo e sorveglianza dell'agenzia stessa nonché, attraverso apposito organismo investigativo, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.

In considerazione di quanto sopra e tenuto conto dell'attuale transizione verso le nuove tecnologie di sicurezza e del conseguente attrezzaggio in corso delle rete ferroviaria e dei rotabili con le tecnologie per la sicurezza ed il controllo della marcia dei treni, il Ministro, con apposito atto di indirizzo del 30 giugno 2008 ha previsto, tra l'altro, che l'agenzia:

– provvede ad una prima organizzazione delle strutture avendo cura di garantire la terzietà, la non discriminatorietà, l'indipendenza e l'autorevolezza delle decisioni;

– assicura la cura dei rapporti con l'Agenzia ferroviaria europea in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, fornendo al Ministero le necessarie informazioni per lo svolgimento delle attività volte all'integrazione ed all'interoperabilità dei sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria;

– cura il monitoraggio delle attività in corso ed interviene al fine di favorire il processo di migrazione verso le nuove tecnologie per il controllo della marcia dei treni, promuovendo anche l'emanazione di eventuali prescrizioni di esercizio;

– avvia il riordino del quadro normativo concernente la sicurezza ferroviaria.

L'agenzia ha correttamente avviato le proprie attività e sta quindi rilasciando le certificazioni di sicurezza per la circolazione del materiale rotabile, ha assunto importanti decisioni, in particolare circa l'utilizzo di dispositivi atti al controllo della vigilanza del macchinista nell'ambito del sottosistema di bordo dei rotabili.

L'agenzia, inoltre, si è immediatamente adoperata per la soluzione delle principali criticità relative alla sicurezza della circolazione ferroviaria emerse nel corso dell'attività ispettiva avviata, quali ad esempio le questioni relative alle porte di accesso delle carrozze adibite al trasporto viaggiatori ed alle operazioni di manutenzione svolte dalle imprese ferroviarie. Infine, si è attivata per favorire l'attuazione dei programmi delle imprese ferroviarie per il completamento dell'installazione a bordo dei treni dei sistemi di protezione della marcia del treno.

Il Ministero, attraverso la Direzione generale per il trasporto ferroviario che svolge operativamente le funzioni di vigilanza sull'agenzia, collabora attivamente alle attività avviate dall'ANSF.

Per quanto riguarda i richiamati episodi di «spezzamento» di treni ETR 500, il Ministero, anche a fronte di quanto riferito dall'agenzia in merito agli episodi di cui si tratta, è intervenuto direttamente, non solo a fronte dei propri compiti istituzionali di vigilanza e di regolazione, ma anche in qualità di azionista di Ferrovie dello Stato.

Tra l'altro, si è provveduto a richiamare l'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. affinché siano attivati tempestivi provvedimenti per conseguire la necessaria efficienza ed efficacia dei processi volti al mantenimento di idonei livelli di sicurezza.

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti
MATTEOLI

(2 marzo 2009)

€ 4,00