

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dall'8 al 14 marzo 2012)

INDICE

CALDEROLI: su un presunto festeggiamento a palazzo Chigi (4-06516) (risp. GIARDA, ministro per i rapporti con il Parlamento)Pag.	5017	di un treno (4-05583) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5023
FLERES: sull'acquisizione da parte di Alitalia di WindJet e Blu Panorama (4-06714) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5018	OLIVA: sul rischio di infiltrazioni della criminalità nell'ambito delle manifestazioni degli autotrasportatori svoltesi recentemente in Sicilia (4-06650) (risp. DE STEFANO, sottosegretario di Stato per l'interno)	5025
GARAVAGLIA Mariapia: sul progetto di una variante lungo la strada statale 12, in provincia di Verona (4-06285) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5020	SPADONI URBANI: sulla riduzione dei collegamenti ferroviari in Umbria (4-06318) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5029
GRAMAZIO: sulla persecuzione dei cristiani nel mondo (4-06509) (risp. DASSU', sottosegretario di Stato per gli affari esteri)	5021	VALDITARA: su interventi di viabilità a Paderno Dugnano (Milano) (4-06154) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5031
LANNUTTI, GIAMBRONE: sulla vicenda di un passeggero aggredito da un cane a bordo		VICARI: sull'inadeguatezza dei servizi ferroviari in Sicilia (4-06315) (risp. PASSERA, ministro delle infrastrutture e trasporti)	5035



CALDEROLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Si chiede di sapere:

se corrisponda alla verità la notizia secondo cui la notte dell'ultimo giorno dell'anno 2011 si siano tenuti dei festeggiamenti presso la Presidenza del Consiglio dei ministri a Palazzo Chigi;

se la festa avesse le caratteristiche di manifestazione istituzionale ovvero di natura privata;

quanti fossero gli invitati alla festa e a che titolo vi abbiano partecipato;

se l'iniziativa sia stata effettivamente disposta dal Presidente del Consiglio dei ministri Mario Monti;

se tra gli invitati figurassero anche le persone care al presidente;

chi abbia sostenuto gli oneri diretti e indiretti della serata, con particolare riferimento alla sicurezza e agli straordinari per il personale addetto, e se gli stessi siano stati già corrisposti;

se non si ritenga inopportuno e offensivo verso i cittadini organizzare, in un momento di crisi come quella attuale, una festa in cui si utilizzino strutture e personale pubblici.

(4-06516)

(10 gennaio 2012)

RISPOSTA. - In relazione all'atto di sindacato ispettivo indicato in oggetto, concernente gli asseriti festeggiamenti che si sarebbero tenuti la notte dell'ultimo dell'anno presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, sulla base delle informazioni acquisite, si fa presente quanto segue.

In via preliminare si ricorda che in data 4 gennaio 2012, sul sito del Governo, il presidente Monti ha fornito immediate precisazioni in merito a quanto formava oggetto dell'annunciata presentazione dell'atto di sindacato ispettivo da parte del senatore Calderoli, secondo quanto riportato da alcune agenzie di stampa.

Si conferma al riguardo che non c'è stato alcun tipo di festeggiamento presso palazzo Chigi, ma si è tenuta presso l'appartamento, residenza di servizio del Presidente del Consiglio, una semplice cena di natura privata,

dalle ore 20 del 31 dicembre 2011 alle ore 00.15 del 1° gennaio 2012, alla quale hanno partecipato il professor Mario Monti e sua moglie, a titolo di residenti *pro tempore* nell'appartamento suddetto, nonché quali invitati la figlia e il figlio dei signori Monti, con i rispettivi coniugi, una sorella della signora Monti con il coniuge, quattro bambini, nipoti dei coniugi Monti, di età compresa tra un anno e mezzo e i sei anni.

Tutti gli invitati alla cena, che hanno trascorso a Roma il periodo dal 27 dicembre al 2 gennaio, risiedevano in un albergo della capitale, ovviamente a loro spese.

Gli oneri della serata sono stati sostenuti, per intero, sulle disponibilità personali del professor Monti. Si ricorda, peraltro, che il Presidente ha rinunciato alle remunerazioni previste per le posizioni di Presidente del Consiglio e di Ministro dell'economia e delle finanze.

Gli acquisti sono stati effettuati personalmente dalla signora Monti presso alcuni negozi siti in piazza Emerenziana (tortellini e dolce) e in via Cola di Rienzo (cotechino e lenticchie). La cena è stata preparata e servita in tavola dalla signora Monti. Non vi è perciò stato alcun onere diretto o indiretto per spese di personale.

*Il Ministro per i rapporti con il Parlamento*

GIARDA

(24 febbraio 2012)

---

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

nei giorni scorsi è stata annunciata l'integrazione (fusione) di Alitalia con la compagnia aerea siciliana WindJet oltre che con la Blu Panorama, determinando una vera rivoluzione nell'assetto della compagnia aerea di bandiera e della compagnia siciliana;

i vertici di Alitalia hanno spiegato che le ragioni dell'integrazione sono da ricercarsi nella complicata situazione che il trasporto aereo sta vivendo, che ha suggerito tale operazione di sintesi di progetti, di impegni e di investimenti;

tuttavia, nonostante sia già stato siglato il protocollo d'intesa tra l'Alitalia e la WinJet, nonché quello con la Blu Panorama, le successive fasi d'integrazione dovranno essere poste al vaglio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) e portate in approvazione agli organismi statutari delle tre società;

l'ambizioso progetto di integrazione coerente con i processi di consolidamento nel settore del trasporto aereo, a livello nazionale e interna-

zionale, sarebbe finalizzato a realizzare un aumento della competitività e lo sviluppo della capacità di affrontare e gestire le variabili del quadro macroeconomico. Secondo Alitalia, grazie alle sinergie rese possibili dall'integrazione, l'intento è di moltiplicare le opportunità di attrarre i flussi turistici internazionali;

dal momento dell'effettiva integrazione, in cabina di comando ci sarà, naturalmente, Alitalia, anche se il marchio WindJet resterà e verrà integrato nel nuovo sistema che servirà ad Alitalia per gestire le due nuove società;

l'interrogante ricorda che la compagnia aerea siciliana WindJet e la Blu Panorama sono compagnie *low cost*, che hanno permesso a milioni di passeggeri di volare con tariffe basse, registrando una notevole crescita per l'aumento della flotta e di scali raggiunti;

oggi più che mai, il trasporto aereo resta per la Sicilia e per i siciliani l'unico mezzo rapido e funzionale per il raggiungimento di qualsiasi meta. Con l'acquisizione delle compagnie *low cost* da parte dell'Alitalia, nonostante i buoni propositi, sembrerebbe esistere il concreto rischio di tornare ad un monopolio, costringendo i siciliani a pagare tariffe altissime. Inoltre, accanto alla possibile lievitazione dei prezzi dei biglietti aerei, potrebbe verificarsi una riduzione delle rotte, con enormi disagi per i passeggeri, nonché una riduzione del personale viaggiante,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda intervenire, per gli aspetti di propria competenza, al fine di verificare: innanzitutto, se Alitalia in questo momento si trovi nelle condizioni economiche per affrontare una tale spesa; se il progetto di integrazione dei due marchi sia compatibile con le esigenze dei viaggiatori, consumatori, garantendo a quest'ultimi di viaggiare a prezzi modici; e in particolare, se il piano tariffario subirà delle modifiche; inoltre, che lo svolgimento delle trattative con Alitalia sia posto all'attenzione dell'AGCM, chiamata a esprimere un parere.

(4-06714)

(31 gennaio 2012)

RISPOSTA. - Il Consiglio di amministrazione di Alitalia ha avviato il processo finalizzato a conseguire un'integrazione con le compagnie Blue Panorama Airlines e WindJet sulla base di protocolli di intesa sottoscritti nel mese di gennaio 2012.

In ordine all'avvio di tale procedura, il Ministero ha interessato l'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) per i chiarimenti del caso.

L'ente ha fatto presente che, ad oggi, non è ancora pervenuta alcuna comunicazione ufficiale in merito alla vicenda dell'acquisizione, da parte di Alitalia, dei vettori WindJet e Blue Panorama e di avere, pertanto, inoltra-

to formale richiesta di chiarimenti ai tre vettori interessati, al fine di avviare le eventuali iniziative di competenza.

Circa il timore che tale operazione possa determinare una forte concentrazione in unico soggetto, si evidenzia che il progetto stesso dovrà essere notificato all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, al fine della prescritta autorizzazione.

In ogni caso, pur non potendo intervenire presso le compagnie aeree per indirizzarne le politiche tariffarie e di traffico, in base al regime di liberalizzazione di cui al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, l'amministrazione verificherà che la procedura si svolga correttamente ed assicura, per quanto di competenza, che seguirà con la massima attenzione l'evolversi della vicenda, ponendo in essere, per quanto possibile, ogni azione volta a tutelare l'utenza siciliana, al fine di garantire la funzionalità dei collegamenti ed il contenimento dei costi.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(28 febbraio 2012)

---

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

la strada statale 12 attraversa la Regione Veneto, nella quale tocca per primo il Comune di Gazzo Veronese, poi di Nogara, di Isola della Scala e di Buttapietra, giungendo sino a Verona;

è stato completato il progetto preliminare relativo alla nuova strada che attraversa i Comuni a sud di Verona, con la finalità di agevolare il traffico ed evitare il ripetersi di incidenti,

si chiede di sapere:

se e quando a quanto risulta al Ministro in indirizzo l'opera sia stata inserita nei piani aziendali ANAS;

se al Governo risulti che la Regione Veneto ne abbia stabilito la priorità.

(4-06285)

(29 novembre 2011)

RISPOSTA. - Si comunica che il 1° giugno 2011 è stata stipulata una convenzione tra la Regione Veneto, l'Anas e la società Veneto strade,

avente per oggetto la progettazione della variante lungo la strada statale 12, da Buttapietra sud alla tangenziale di Verona.

La convenzione prevede che la società Veneto strade redigerà il progetto preliminare, nonché quello definitivo, con la supervisione tecnica dell'Anas, la Regione Veneto provvederà al finanziamento sia della progettazione preliminare che di quella definitiva e l'Anas assumerà l'onere di mettere in atto tutte le procedure necessarie per la raccolta dei pareri e delle approvazioni, previsti dalla normativa vigente, sia sul progetto preliminare che su quello definitivo.

Ad oggi, la Veneto strade, in conformità con le indicazioni contenute nella convenzione, ha provveduto ad avviare le attività relative alla progettazione preliminare della variante esterna ai centri abitati lungo la statale 12 e non ha ancora completato il progetto preliminare.

Si fa presente, infine, che l'intervento è incluso nell'area d'inseribilità del piano investimenti Anas 2007-2011 ma, allo stato, risulta privo di copertura finanziaria.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(12 marzo 2012)

---

GRAMAZIO. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Premesso che:

la strage avvenuta il giorno di Natale nelle chiese della Nigeria impone a tutto il mondo civile ed in particolare ai cattolici di chiedere agli organismi europei ed internazionali di fermare il massacro dei cristiani nel mondo;

Papa Benedetto XVI nell'appello di Natale e del giorno di Santo Stefano ha rivolto un duro monito che esorta ad unire le forze e a fermare il massacro. Benedetto XVI ha anche affermato che nei tempi di maggior persecuzione l'elogio dei martiri rinfranca il faticoso cammino dei fedeli,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Governo intenda assumere affinché l'Unione europea a *in primis* e l'Organizzazione delle Nazioni Unite compiano tutti i passi necessari per mettere un argine al sangue versato nelle chiese, fenomeno che a giudizio dell'interrogante rappresenta l'ultimo atto della campagna islamica volta a distruggere l'Occidente, nonché una vera e propria dichiarazione di guerra.

(4-06509)

(10 gennaio 2012)

RISPOSTA. - I recenti attentati ai danni di minoranze religiose in Nigeria rappresentano il segnale di una tendenza che mette in pericolo i principi della libertà di religione e, più in generale, i diritti e le libertà fondamentali che dovrebbero costituire la base della convivenza pacifica e dell'ordine internazionale.

Per tale motivo l'Italia si muove da tempo e con determinazione, anche sulla base di mozioni parlamentari che impegnano il Governo in tal senso, affinché l'argomento sia oggetto di una rinnovata attenzione sul piano internazionale e di un'azione più efficace da parte di tutte le istanze che possono svolgere un ruolo attivo come le Nazioni Unite e, soprattutto, l'Unione europea.

In ambito comunitario, è stato, tra l'altro, elaborato a partire dal 2010 un "piano d'azione", per dare impulso a varie misure di tutela della libertà religiosa da parte dell'Unione e svolgere un esercizio di monitoraggio volto all'elaborazione periodica di un rapporto sullo stato della libertà religiosa nel mondo. Ultimamente, in occasione del Consiglio affari generali del 23 gennaio, il ministro Terzi ha sollevato la questione della libertà di religione e di credo per sensibilizzare i *partners* UE sulla gravità dei recenti episodi che hanno colpito una serie di minoranze religiose in varie parti del mondo.

In ambito Nazioni Unite, abbiamo contribuito in modo sostanziale all'adozione della risoluzione contro ogni forma di intolleranza e discriminazione religiosa, promossa dall'Unione ed adottata dall'Assemblea generale nel dicembre 2011. Grazie all'azione dell'Italia, la risoluzione contiene elementi specifici che richiamano l'aumento degli episodi di violenza contro gli appartenenti a minoranze religiose e il dovere di ogni Stato di esercitare la massima vigilanza per prevenirli e punirne i responsabili. Al riguardo, l'Italia ha comunque sottolineato a più riprese la necessità di sostenere l'amministrazione Jonathan, che si sta impegnando attivamente per contrastare il terrorismo.

In ambito bilaterale, l'ambasciata italiana ad Abuja sta monitorando con estrema attenzione le vicende nigeriane ed ha espresso il cordoglio del Governo per le vittime degli attentati, ma ha anche invitato le autorità locali ad impegnarsi a garantire la sicurezza nel Paese e a perseguire con decisione i colpevoli dei crimini.

Tra le piccole ma significative ed utili iniziative messe in campo dal Ministero, con la collaborazione di altri enti del nostro Paese, va citato un corso di formazione per 20 ufficiali nigeriani con competenze in materia di sicurezza e controllo delle frontiere (materia fortemente connessa alla questione della lotta al terrorismo), finanziato dal Ministero, che è in corso di svolgimento nella seconda metà di gennaio presso l'accademia della Guardia di finanza di Orvieto.

*Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*

DASSU'

(13 marzo 2012)

---

LANNUTTI, GIAMBRONE. - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e della salute.* - Premesso che

sui treni IC, ICN e sui treni regionali sono ammessi animali di piccola taglia custoditi nell'apposito contenitore di dimensioni non superiori a 70x30x50 e che per singolo viaggiatore è permesso il trasporto di un cane di qualsiasi taglia purché munito di museruola e guinzaglio;

il regolamento Trenitalia sancisce l'impossibilità per gli animali ammessi in carrozza di occupare posti destinati ai viaggiatori;

risulta all'interrogante che la normativa vigente non è correttamente applicata, nella specie risulta che in data 23 dicembre 2008 un passeggero pagante e con posto prenotato è stato aggredito e morso dal cane presente nel suo scompartimento senza museruola, né tantomeno allocato nell'apposito contenitore come previsto dal regolamento Trenitalia relativo al trasporto di animali;

riconoscendo i gravi danni arrecati al passeggero dall'incuria di chi, preposto al rispetto delle regole, avrebbe dovuto garantirne l'incolumità, viene data tramite raccomandata con avviso di ricevimento comunicazione al passeggero leso con cui si informa lo stesso di aver provveduto a trasmettere a Generali Business Solution CLD-Roma Corporate (alla sede sita in via di Santa Costanza, 11) la pratica relativa al danno n. 19488 del 23 dicembre 2008. Tuttavia l'infortunato, che più e più volte ha inoltrato - come attestano le ricevute in suo possesso - la documentazione richiesta tramite raccomandata con avviso di ricevimento, per *fax*, inviandola per posta elettronica, non è riuscito ad ottenere dalla succitata società mandataria per la gestione degli adempimenti amministrativi di Trenitalia alcuna risposta e quando finalmente, a distanza di tempo e di file interminabili e lungaggini burocratiche, è riuscito ad avere udienza, la società in questione dichiarava di aver archiviato il caso a causa della mancata ricezione della documentazione richiesta;

considerato che:

esiste documentazione tale da provare in modo incontestabile l'adempimento in tempi brevi degli oneri del passeggero leso;

tutelare il passeggero dovrebbe essere una preconditione anche per Trenitalia;

causa della lesione è stata l'incuria imputabile a Trenitalia,

si chiede di sapere:

cosa di fatto abbia impedito alla Generali Business Solution di ricevere raccomandate, *fax* e telefonate ai recapiti dalla stessa forniti;

se ci sia un interesse effettivo per tutelare i passeggeri, la loro sicurezza ed incolumità;

se l'inerzia di Trenitalia e di Generali Business Solution, che nel caso di specie ha negato il rimborso non rappresenti una prassi presente nelle compagnie assicurative;

quali siano stati i motivi ostativi per il rimborso della lesione subita;

se Trenitalia non abbia il dovere, a fronte di tale episodio, di rescindere il contratto con Generali Business Solution, per gravi inadempienze contrattuali.

(4-05583)

(7 luglio 2011)

RISPOSTA. - Trenitalia ha comunicato le condizioni che vengono applicate dall'azienda per il trasporto di animali domestici da compagnia sulle diverse tipologie di treni.

È consentito il trasporto gratuito di animali di piccola taglia (cani, gatti ed altri piccoli animali domestici da compagnia) nella prima e nella seconda classe di tutte le categorie di treni, purché l'animale venga custodito nell'apposito contenitore di dimensioni non superiori alle misure 70 x 30 x 50, in modo da escludere lesioni o danni sia ai viaggiatori che alle vetture.

È, altresì, consentito trasportare un cane di qualsiasi taglia, munito di museruola e guinzaglio: a) sui treni Espressi, Intercity, Intercity notte sia in prima che in seconda classe previo pagamento di un biglietto di seconda classe secondo la tariffa prevista per il treno utilizzato ridotto del 50 per cento; b) nelle carrozze letto, nelle carrozze cuccette ordinarie e *comfort* nonché nelle vetture Excelsior ed Excelsior E4, previo pagamento di un biglietto secondo la tariffa ordinaria di un espresso di seconda classe ridotto del 50 per cento. È, comunque, sempre richiesto l'acquisto dell'intero compartimento e fuori del compartimento è necessario tenere il cane al guinza-

glio e munito di museruola; c) sui treni regionali il trasporto dei cani e degli altri animali domestici di piccola taglia è possibile (salvo diverse disposizioni emanate nell'ambito della competenza di ogni singola Regione) soltanto nel vestibolo o piattaforma dell'ultima carrozza e, comunque, con esclusione dell'orario dalle 7.00 alle 9.00 del mattino dei giorni feriali dal lunedì al venerdì. È necessario l'acquisto di un biglietto di seconda classe secondo il prezzo previsto per il percorso da effettuare, ridotto del 50 per cento; d) sui treni Eurostar, Eurostar city e treni alta velocità il trasporto di animali è ammesso solo nell'apposito contenitore.

Infine, in relazione allo specifico quesito relativo al danno subito dal viaggiatore aggredito da un cane a bordo di un convoglio ferroviario il 23 dicembre 2008, Trenitalia ha riferito che la vicenda risulta definitivamente conclusa; infatti la compagnia assicuratrice ha provveduto a risarcire il viaggiatore interessato in data 28 2011.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(13 marzo 2012)

---

OLIVA. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che:

le manifestazioni che stanno interessando in questi giorni la Sicilia, dovute principalmente alle difficoltà finanziarie derivanti dalla crisi economica e all'aumento delle accise sui carburanti, hanno visto coinvolte in particolare alcune categorie produttive quali autotrasportatori, produttori agricoli e pescatori;

tali proteste stanno paralizzando l'isola e arrecando un danno all'economia e, anche a causa dell'aumento del costo di alcuni generi alimentari, disagi ai cittadini;

va scongiurato il pericolo che tali manifestazioni, basate su legittime rivendicazioni da parte di alcune categorie produttive, oltrepassino il perimetro della legalità e possano essere inquinate da azioni intimidatorie e da eventuali presenze di esponenti della criminalità organizzata;

occorre vigilare affinché tali rischi, anche a tutela delle categorie e dei movimenti interessati, siano scongiurati,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, in occasione di queste manifestazioni, rafforzare le azioni di controllo delle Forze dell'ordine a tutela dei cittadini e dei manifestanti onesti.

(4-06650)

(19 gennaio 2012)

RISPOSTA. - Le manifestazioni poste in essere dagli autotrasportatori siciliani sono state indette in segno di protesta contro la grave crisi che attraversa il comparto.

Su questi fatti il Ministro ha reso un' informativa presso l'Aula del Senato il 24 gennaio 2012.

Come ha riferito il Ministro nell'occasione, l'intervento dei prefetti, dei questori, dei responsabili di tutte le Forze dell'ordine, che hanno curato e coordinato gli interventi, e l'attenta azione di mediazione posta in essere hanno scongiurato ripercussioni ancor più pesanti sul piano dell'ordine e della sicurezza pubblica e per l'incolumità dei cittadini.

L'adozione delle misure di prevenzione ha garantito l'ordine e la sicurezza pubblica, nel rispetto sia del diritto ad esprimere la protesta nelle forme costituzionalmente corrette da parte dei manifestanti, sia del diritto alla mobilità e ad usufruire dei servizi essenziali da parte dei cittadini.

Il 19 dicembre 2011 l'Associazione imprese autotrasportatori siciliani (Aias) ha comunicato alla Commissione di garanzia sul diritto di sciopero di aver indetto il fermo del settore autotrasporto dal 16 al 20 gennaio, con la creazione di punti di sensibilizzazione presso snodi viari, porti e insediamenti industriali. Al riguardo la commissione ha richiamato il codice di autoregolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero nel settore dell'autotrasporto per conto terzi del 20 giugno 2001.

Più in generale, le manifestazioni di protesta sono state espressione della mobilitazione posta in essere, anche in forma estemporanea, dalle varie sigle sindacali del settore, nonché dal movimento "Forza d'urto" (composto dagli autotrasportatori dell'Aias, presieduto dal signor Giuseppe Richichi, e da pescatori, produttori e agricoltori aderenti al cosiddetto Movimento dei forconi), unitamente ad altre associazioni di categoria del mondo produttivo regionale, con l'adesione, in taluni casi, di gruppi di studenti.

Si sono uniti alle dimostrazioni anche le marinerie di Santa Flavia (Palermo), di Sant'Agata di Militello (Messina) e di Catania; gli edili dell'agrigeno, in particolare a Licata; i tassisti palermitani e catanesi, oltre a numerosi comitati "spontanei" di sostegno, cui aderiscono comuni cittadini, per esprimere il malcontento per l'andamento generale dell'economia e l'aumento di prezzi e tariffe.

A dare appoggio alle iniziative dei "forconi" si sono aggiunti anche esponenti dei movimenti indipendenti siciliani, che hanno chiesto l'adozione di agevolazioni fiscali per l'isola.

A Palermo, peraltro, è stata notata la concomitante presenza alle manifestazioni di appartenenti a sodalizi extraparlamentari di opposta tendenza politica.

Nei giorni precedenti l'inizio della protesta, presso le singole prefetture siciliane e in raccordo con quelle di Palermo e Catania, si sono svolte riunioni delle autorità provinciali di pubblica sicurezza e dei rappresentanti delle Forze dell'ordine, allargate alla partecipazione dei rappresentanti dei Vigili del fuoco, della Protezione civile, della sanità e della Polizia stradale.

Nell'occasione sono stati predisposti piani volti a garantire il diritto di manifestare, senza pregiudicare oltremodo il regolare svolgimento delle ordinarie attività cittadine. Sono stati altresì programmati mirati e specifici servizi da parte delle Forze di polizia, in costante raccordo operativo, con il fine di prevenire azioni illegali nello svolgimento delle manifestazioni e garantire la continuità dei servizi essenziali.

Le proteste si sono articolate, per la quasi totalità, in forma di presidio in prossimità dei principali porti e di numerosi svincoli stradali e autostradali siciliani, nonché davanti ad alcune aree industriali, con la presenza anche di camion e mezzi agricoli, che hanno provocato il rallentamento del traffico veicolare e, in taluni casi, l'impedimento del transito dei mezzi pesanti.

La protesta non ha mancato di provocare disagio alla libera circolazione delle persone e delle merci, con problemi nell'approvvigionamento di carburante e di generi alimentari. In particolare, i depositi costieri di carburante sono risultati adeguatamente forniti, ma la consegna ai distributori è stata effettuata solo grazie alla scorta delle Forze di polizia. Questa situazione ha provocato preoccupazione nella collettività per le difficoltà di approvvigionamento.

L'accorto intervento degli operatori delle Forze di polizia e dei comandi delle polizie locali ha tuttavia consentito di superare momenti di eccessiva tensione.

La situazione è stata attentamente monitorata dalle prefetture della Sicilia, che si sono mantenute in costante e reciproco contatto ed hanno garantito la tempestiva ed efficace comunicazione di notizie fra tutti i soggetti coinvolti.

Per arrivare ad una cessazione anticipata della protesta, il 19 gennaio, presso la sede della Regione, si è svolto un incontro, presieduto dal presidente Lombardo, con i rappresentanti del comitato "Forza d'urto", gli assessori regionali alle risorse agricole e alimentari e all'energia e servizi di pubblica utilità, e i prefetti di Palermo e Catania.

Per affrontare le difficoltà il Ministero ha posto in essere alcuni interventi operativi.

È stata programmata un'intera serie di servizi preventivi coordinati dal Centro situazioni della segreteria del Dipartimento della pubblica sicurezza dove è stata attivata la sala ordine pubblico - con la partecipazione di rappresentanti dei comandi generali dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza - con il compito di seguire le manifestazioni di protesta.

È stata costituita, inoltre, un'unità dedicata, all'interno della sala operativa del servizio Polizia stradale, per il costante monitoraggio delle criticità su strade e autostrade, ed è stato preallertato, presso il Dipartimento della pubblica sicurezza, allorquando le manifestazioni hanno assunto un contesto nazionale, il centro di coordinamento nazionale «Viabilità Italia».

Presso le prefetture siciliane sono state attivate unità di crisi per il monitoraggio degli eventi ai fini della predisposizione di ogni intervento utile ad evitare situazioni pregiudizievoli. Le iniziative intraprese hanno assicurato i rifornimenti di carburante volti a garantire i servizi pubblici essenziali, la raccolta dei rifiuti solidi urbani, l'approvvigionamento per i presidi ospedalieri e gli aeroporti.

In ragione delle tensioni create nei luoghi di distribuzione del carburante tra i cittadini in coda per il rifornimento delle proprie autovetture nonché dei timori manifestati dai gestori dei distributori, è stato altresì garantito, con presidi delle Polizie municipali, lo svolgimento pacifico delle operazioni di approvvigionamento.

Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza delle industrie a rischio, soprattutto con riguardo al polo petrolchimico di Siracusa e alle raffinerie di Gela, dove, comunque, si sono verificati ritardi nei cambi turno dei dipendenti che hanno determinato notevoli disagi per le direzioni degli stabilimenti.

È stata, anche, intensificata l'attività antisciacallaggio a tutela dei consumatori per prevenire eventuali ingiustificati aumenti dei prezzi e per impedire l'immissione in commercio di prodotti alimentari alterati o non più idonei al consumo. È stata, inoltre, potenziata l'attività di vigilanza sui tentativi intimidatori nei confronti degli esercizi commerciali che non intendevano aderire alla manifestazione.

A partire dal 21 gennaio, anche grazie all'attività delle Forze dell'ordine, si è via via registrato uno sfaldamento del fronte della protesta con la conseguente decisione del rappresentante del Movimento dei forconi di sospendere le manifestazioni.

Per garantire la circolazione dei mezzi pesanti, su richiesta del prefetto di Catania, il presidente della Camera di commercio ha adottato una delibera per la deroga ai turni e agli orari dei rifornimenti di carburante. A Palermo, il prefetto e il questore sono intervenuti nei confronti dei manifestanti presso il presidio attivo al varco portuale, consentendo pacificamente l'uscita di tutti i mezzi pesanti carichi di derrate dirette alla distribuzione commerciale.

Dalla notte del 22 gennaio è iniziato il fermo su scala nazionale degli autotrasportatori, con presidi effettuati in varie province.

La protesta si è estesa ad altre regioni italiane dando luogo a presidi estemporanei, con maggiori criticità in Campania.

Per fronteggiare la situazione sono state impiegate dalle Forze di polizia, su tutto il territorio nazionale, 1.160 unità di rinforzo.

La mirata attività di mediazione svolta nell'occasione ha avuto un ruolo fondamentale nella gestione della protesta, riuscendo ad evitare l'innalzamento del livello delle contestazioni e ulteriori disagi per la popolazione.

*Il Sottosegretario di Stato per l'interno*

DE STEFANO

(2 marzo 2012)

---

SPADONI URBANI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

è certamente giusto riconoscere a Trenitalia, e nella fattispecie alla Divisione passeggeri nazionale/internazionale, di poter attuare in piena autonomia una politica di risanamento dei propri bilanci, compiendo i tagli necessari laddove ci siano servizi non completamente remunerativi;

nelle valutazioni di Trenitalia devono essere altrettanto giustamente considerati, nel rapporto costi/benefici, anche i costi sociali per i numerosi pendolari che gravitano su Roma ed adoperano gli Eurostar per i propri spostamenti di lavoro o di altra natura;

considerato che:

l'Umbria, tagliata fuori dall'alta velocità, è stata già oggetto di numerosi tagli da parte di Trenitalia che ha eliminato biglietterie, stazioni e fermate a dismisura di Eurostar, treni che sono al di fuori del contratto di servizio regionale;

sembra si stiano prospettando ulteriori diminuzioni di servizi Eurostar, effettuati da Trenitalia sulle tratte che collegano Ancona con Perugia e Roma, e contestualmente sembra ancora che si stiano per realizzare riclassificazioni di servizi da Eurostar ad InterCity, al punto che l'Umbria rischia di diventare un territorio privo di Eurostar, benché già molto penalizzato da un trasporto ferroviario estremamente ridotto,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero la notizia secondo cui l'Umbria e gran parte delle Marche sarebbero escluse di fatto dalla mobilità internazionale;

in caso di risposta affermativa, se, alla luce dell'esiguità del servizio ferroviario veloce in Umbria, il Governo non intenda intervenire per evitare ulteriori diminuzioni di servizi e tagli di fermate degli Eurostar in Umbria ove non c'è accesso all'alta velocità;

se intenda, inoltre, far presente a Trenitalia che detta operazione non solo escluderebbe l'Umbria dalla mobilità europea con gravi danni per

l'economia dell'intera collettività regionale economica e sociale, ma significherebbe anche che centinaia di pendolari non avrebbero più la possibilità di raggiungere Roma nei tempi attuali con grave disagio economici e personali per la difficoltà di conciliare i tempi di lavoro e la vita di famiglia.

(4-06318)

(29 novembre 2011)

RISPOSTA. - Si risponde per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 2011.

La programmazione dei collegamenti ferroviari di media e lunga percorrenza delle regioni Umbria e Marche da e per Roma, in vigore fino al 10 dicembre 2011, prevedeva una coppia di Eurostar Roma-Perugia (e viceversa) inserita nel contratto di servizio pubblico; tre coppie di Eurostar Roma-Ancona e viceversa effettuate in regime di mercato, e, infine, una coppia di Eurostar Roma-Ravenna e viceversa, anche questa effettuata in regime di mercato.

Gli Eurostar Ancona-Roma e viceversa (3 coppie giornaliere) presentavano ormai da tempo un rapporto costi-ricavi negativo a causa delle basse frequentazioni, con perdite rilevanti e insostenibili per l'azienda ferroviaria.

Pertanto, per assicurare i collegamenti di media e lunga percorrenza ad un'area così estesa, dall'11 dicembre 2011 due coppie sono state trasformate in Intercity e sono state inserite nel contratto di servizio con lo Stato. Si evidenzia che ciò ha comportato un'apprezzabile diminuzione del prezzo dei biglietti.

Invece, la terza coppia tra Roma-Ancona, non trovando capienza nelle risorse statali disponibili ed essendo quella con le minori frequentazioni e le maggiori perdite, è stata soppressa.

Nell'ambito della nuova rimodulazione dell'offerta ferroviaria compresa nel contratto di servizio per il 2012, anche la coppia di Eurostar Roma-Perugia e viceversa è stata trasformata Intercity.

Nessuna variazione è stata, invece, adottata per la coppia di Eurostar Roma-Ravenna e viceversa.

Infine, con riferimento, agli ulteriori specifici rilievi avanzati, si evidenzia che la trasformazione degli Eurostar in Intercity non ha comportato sostanziali variazioni dei tempi di percorrenza, mentre sui treni da e per Ancona sono state aggiunte, come richiesto dal territorio, le fermate di Spoleto e Fossato di Vico-Gubbio.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(2 marzo 2012)

---

VALDITARA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che:

con la sottoscrizione in data 28 luglio 2006 della convenzione tra la Provincia di Milano e la Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA, e quest'ultima società si è impegnata a progettare, realizzare e gestire la riqualificazione a carattere autostradale della strada provinciale n. 46 Rho-Monza nel tratto compreso tra la tangenziale nord, la strada statale 233 «Varesina» e il sistema autostradale aperto «Ovest Milano»;

con successive intese intervenute nel luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture, la società Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA e Autostrade per l'Italia SpA, queste ultime due società, nella loro qualità di concessionarie, si sono impegnate a progettare e realizzare congiuntamente l'intervento ripartendo lo stesso in tre tratte funzionali del sistema di «Viabilità di adduzione al sistema autostradale esistente A8-A52 Rho - Monza»;

in data 2 febbraio 2009 Anas SpA ha approvato il progetto preliminare redatto congiuntamente da Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA e Autostrade per l'Italia SpA;

con la convenzione del 12 maggio 2009 la Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA ha affidato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Provveditorato interregionale alle opere pubbliche Lombardia e Liguria - sede di Milano) le funzioni e le connesse responsabilità di stazione appaltante per la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dell'opera;

considerato che:

il Comune di Paderno Dugnano si trova in posizione strategica rispetto alla viabilità dell'area nord di Milano ed è già attraversato da numerose infrastrutture ferroviarie e stradali di importanza sovra comunale (ad esempio la linea ferroviaria Ferrovie Nord Milano, la strada provinciale ex SS35 Milano-Meda, la tangenziale nord proveniente da Monza fino alla Milano-Meda, la strada provinciale 119 Garbagnate-Senago), oltre che da tratti

di strade direttrici nord-sud da poco declassate a strade comunali ma interessate da un notevole flusso di traffico da e per Milano;

le predette infrastrutture si integrano all'interno dei centri abitati nel Comune già intensamente urbanizzato di Paderno Dugnano, e l'intervento che desta maggiore preoccupazione è quello che prevede l'affiancamento della tangenziale nord (denominata anche Rho-Monza) alla ex strada statale 35 Milano-Meda, e alla conclusione del quale si avrebbe un "nastro di asfalto" di 16 corsie sopraelevate (includendo la terza corsia lungo la Milano-Meda), per una larghezza complessiva di circa 56 metri (2 corsie di emergenza e 6 corsie di marcia per la ex strada statale 35 Milano-Meda, 2 corsie di emergenza e 4 corsie di marcia per la tangenziale nord, due corsie per la strada complanare via G. Dalla Chiesa);

la situazione testé descritta, unica sul territorio italiano, è assolutamente inaccettabile perché il suddetto "nastro di asfalto" passa proprio in mezzo al centro cittadino e raggiunge ben 13 metri circa di altezza rispetto al territorio circostante inclusa la barriera fonica; per di più essa comporterebbe un'immediata svalutazione delle unità abitative limitrofe con ulteriore danneggiamento dell'economia locale già fortemente provata, oltre che l'aumento esponenziale degli agenti inquinanti;

tutta la cittadinanza è enormemente preoccupata per la situazione, e il Comune di Paderno Dugnano insieme ad altre quattro amministrazioni comunali limitrofe (Baranzate, Bollate, Cormano, Novate Milanese), dopo avere deliberato diversi atti nei quali ribadisce la contrarietà all'affiancamento della Rho-Monza alla Milano-Meda, ha avanzato una richiesta di interrimento della Rho-Monza nel tratto di affiancamento, dimostrando in modo chiaro ed inequivocabile l'assoluta indispensabilità dell'interrimento oltre che la fattibilità tecnica del progetto di interrimento redatto in collaborazione con il "Comitato cittadino per l'interrimento della Rho-Monza";

malgrado tali presupposti la Provincia di Milano e la Regione Lombardia durante i diversi incontri avuti con l'amministrazione padernese hanno ripetutamente confermato che per ragioni economiche (secondo una stima sommaria da parte della stessa regione i costi dell'opera aumenterebbero di circa 190 milioni di euro ovvero di 308 milioni di euro, a seconda della tecnologia di scavo adottata) sarebbe impossibile realizzare l'interrimento nella tratta di affiancamento,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione descritta nelle premesse;

se non ritengano opportuno intervenire sulle amministrazioni pubbliche e sulle società di cui in premessa al fine di pervenire a una revisione del progetto così come approvato dall'ANAS in modo da provvedere all'interrimento della Rho-Monza nel tratto di affiancamento alla Milano-Meda all'interno del centro abitato di Paderno Dugnano;

quali siano i tempi prospettati per un eventuale intervento del Governo in tal senso.

(4-06154)

(26 ottobre 2011)

RISPOSTA. - La problematica rientra nell'ambito dell'intervento, suddiviso in tre tratte, la cui realizzazione è stata distribuita tra le concessionarie Milano Serravalle, Milano tangenziali SpA e Autostrade per l'Italia SpA, come si evince dalla seguente tabella.

<i>Tratta</i>	<i>Nodi</i>	<i>Lunghezza in metri</i>	<i>Competenza</i>
Tratta 1	tra la A52 e la SP 44 bis	2.850	Milano Serravalle-Milano Tangenziali
Tratta 2	tra la SP 44 bis e la ferrovia Milano-Varese (tratto centrale)	3.500	Milano Serravalle-Milano Tangenziali
Tratta 3	tra la ferrovia Milano-Varese e la strada statale 233 Varesina (variante di Baranzate)	2.300	Autostrade per l'Italia
	<i>Totale</i>	<i>8.650</i>	

L'ANAS, in data 2 febbraio 2009, ha approvato il progetto preliminare relativo a tutti e tre i tratti. Le concessionarie hanno successivamente avviato la progettazione definitiva con tempi e modi diversi.

In particolare, per quanto concerne le tratte 1 e 2, senza entrare dettagliatamente nelle vicende procedurali volte alla realizzazione dell'opera, appare opportuno fornire alcuni aggiornamenti.

Il progetto è stato messo in gara, unitamente alle prescrizioni della Conferenza preliminare, il 17 maggio 2010 è stato inviato all'ANAS lo schema di "bando per appalto concorso" che veniva approvato, con prescrizioni, in data 12 luglio 2010.

Il bando per la procedura ristretta è stato pubblicato alla fine del mese di novembre 2010. L'amministrazione comunale di Paderno Dugnano ha impugnato, nel febbraio 2011, davanti al TAR della Lombardia, con ricorso a tutt'oggi pendente, gli atti di indizione della gara, censurandone la non conformità con lo strumento urbanistico comunale. L'udienza per la discussione è fissata per il 29 marzo 2012. Avverso la procedura di gara risultavano pendenti anche i ricorsi di alcuni dei concorrenti che avevano presentato domanda (su 21 soggetti ne sono stati ammessi inizialmente 13 ed e-

sclusi 8). A seguito delle impugnazioni, il Provveditorato ha provveduto alla riammissione di tutti i concorrenti, invitando alla procedura ristretta tutte le 21 imprese qualificate, con un termine di presentazione fissato al 5 settembre 2011. La gara è tuttora in corso.

In merito, poi, agli aspetti tecnico-progettuali dell'opera, ANAS ha segnalato che il progetto preliminare, sviluppato ed approvato dalla medesima, ha avuto tra le linee fondamentali di sviluppo anche quella di favorire l'inserimento dell'infrastruttura nel contesto territoriale, con particolare riguardo alla creazione di corridoi verdi e di continuità della connessione ecologica, agli aspetti di carattere acustico ed ambientale e agli interventi di carattere compensativo.

ANAS ha fatto presente, altresì, che, dal punto di vista del rumore, il progetto ha previsto la realizzazione di una galleria antirumore proprio a Paderno.

Per quanto riguarda lo studio d'interramento relativo alla variante della tratta 1 del tracciato originario, ovvero quella interamente ricadente nel territorio di Paderno Dugnano, ANAS ha precisato che l'ultima versione progettuale, che recepisce la variante proposta dagli enti locali, prevede l'interramento in galleria della tratta per circa 2,3 chilometri.

Tale progettazione presenta elementi di tracciato non a norma e talune criticità sia per la fasizzazione, ovvero la ripartizione dell'investimento economico in più fasi, sia per la cantierizzazione. Le modalità realizzative non sono compatibili con i tempi fissati nel progetto preliminare approvato da ANAS SpA e comportano impegni economici di gran lunga superiori.

I tempi di sola realizzazione variano a seconda della soluzione di scavo adottata e oscillano da 41 a 65 mesi, contro i 30 mesi previsti nel progetto preliminare approvato da ANAS.

Si informa, inoltre, che allo stato attuale, come sottolineato anche dal Provveditorato interregionale Lombardia-Liguria, essendo ancora in corso la procedura di gara non è possibile intervenire con modifiche progettuali senza annullare l'intero procedimento, il che determinerebbe, senza dubbio, richieste di risarcimento da parte dei partecipanti o, quanto meno, l'insorgere di contenzioso con i concorrenti.

Inoltre, si fa presente che per poter tenere in considerazione le istanze dei Comuni di Paderno Dugnano, Novate, Baranzate, Cormano e Bollate e del Consiglio provinciale di Milano sarà necessario attendere il compimento delle procedure di gara e l'individuazione dell'esecutore.

Pertanto, occorre ribadire che l'esame delle soluzioni prospettate dai rappresentanti dei Comuni interessati potrà svolgersi in sede di VIA e, successivamente, in sede di approvazione del progetto in Conferenza dei servizi.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(13 marzo 2012)

---

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

la situazione delle infrastrutture nel meridione d'Italia e soprattutto in Sicilia si ripropone ciclicamente essendo esse continuamente sottoposte a tagli su più fronti che costringono a limitazioni sempre maggiori nella libertà dei cittadini;

aspetto davvero tragico sta prendendo il versante dei trasporti ferroviari che, da settore strategico all'interno di un territorio peninsulare e insulare vasto e particolare per la sua situazione e conformazione geografica, sta divenendo settore fantasma;

considerato che:

appare ormai evidente a tutti lo stato di abbandono della Sicilia da parte delle Ferrovie dello Stato che, gradatamente e inesorabilmente, hanno tagliato moltissime comunicazioni interne e nazionali, tanto che molti utenti per raggiungere varie località hanno a disposizione solo pullman;

i tagli hanno causato anche una pericolosa riduzione del personale con ulteriore aumento del numero dei disoccupati dell'isola e non sembrano fermarsi qui, visto che con la recente riduzione delle tratte, che passeranno tra pochi giorni da 26 a 10 cancellando per di più i collegamenti con Torino, Venezia e Milano; presto altre 150 persone circa si troveranno senza lavoro perché tutte le mansioni, comprese le manutenzioni, verranno spostate sugli impianti IMC (impianti di manutenzione corrente) di Roma;

i tagli infrastrutturali aggravano sempre più le già gravi problematiche occupazionali che affliggono il Sud Italia e la Sicilia e purtroppo rendono difficilissimo vivere, lavorare, crescere in un territorio già di per sé tanto problematico,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del processo di desertificazione della Sicilia dal punto di vista delle comunicazioni ferroviarie;

se non ritenga inoltre di poter intervenire nei modi di competenza che riterrà più opportuni, ma in tempi rapidi, per far sì che il meridione d'Italia e la Sicilia in particolare non vengano gradualmente limitati negli scambi con il Nord, indubbiamente meglio servito dalle linee ferroviarie e molto meno penalizzato, anche in termini occupazionali, e per far sì che siano garantiti gli scambi interni al territorio per collegare città che hanno gli stessi diritti di quelle delle altre regioni italiane, anche e soprattutto al fine di evitare la perdita di tanti posti di lavoro anche nell'indotto.

(4-06315)

(29 novembre 2011)

RISPOSTA. - I treni di media e lunga percorrenza di collegamento con la Sicilia rientrano nella tipologia di treni classificati come servizio universale, ovvero quei servizi che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione, definita nell'ambito di un contratto di servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal contratto di servizio pubblico valido per il 2009- 2014 garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzati da una domanda particolarmente debole e quindi da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

In attesa di un'eventuale ripermetroazione dei servizi contribuiti il vettore ferroviario ha ritenuto di tener conto delle perdite evidenziate nell'ultimo periodo, che si attestano a circa 134 milioni di euro per l'anno 2011.

In tale ottica, ferme restando le relazioni servite che costituiscono elemento imprescindibile del servizio universale, si è reso necessario procedere ad una parziale rimodulazione dei servizi offerti.

Ciò si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte da e per la Sicilia, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, ma senza pregiudicare la possibilità da parte dell'utenza di raggiungere le destinazioni finali.

Infatti, si è comunque provveduto ad assicurare il servizio sulle direttrici nord-sud del Paese con la previsione di *hub* a Roma, con proseguimento del viaggio in alta velocità, e stabilendosi una speciale tariffa per l'utenza proveniente dalle regioni meridionali d'Italia, senza nessuna sostanziale variazione rispetto al costo attualmente sostenuto dagli utenti del servizio notte tradizionale e senza gravi pregiudizi per i tempi di percorrenza. È stato, inoltre, confermato il collegamento tra Agrigento e Roma, che continua ad essere effettuato, come nella precedente programmazione, con bus sulla tratta Agrigento-Catania. Nessuna modifica è stata, invece, introdotta per i treni diurni da e per la Sicilia.

In relazione ai riflessi sul piano occupazionale, ferma restando l'imputabilità delle scelte aziendali all'esclusiva competenza del gestore dei servizi, si segnala, per quanto concerne il personale dipendente di Trenitalia, che le eccedenze derivanti da una minore esigenza di impiego in determinate mansioni verranno riassorbite nell'ambito del gruppo Ferrovie dello Stato. Per il personale di accompagnamento dei treni notte, non dipendente da Trenitalia, il bando di gara per il riaffidamento del servizio ha previsto l'impegno dell'impresa aggiudicataria all'impiego del personale già utilizzato in misura corrispondente ai volumi di attività oggetto del nuovo contratto. Per la residua quota eccedentaria di tale personale il gruppo Ferrovie dello Stato si sta orientando verso una progressiva ricollocazione dell'eventuale personale che non troverà utile collocazione nell'appalto del servizio di accompagnamento notte, entro un termine massimo di 24 mesi, termine che potrebbe anche essere ridotto in finzione delle diverse situazioni territoriali.

Si comunica, infine, che il Governo è consapevole dell'importanza del potenziamento del sistema dei trasporti e delle relative opere infrastrutturali dell'intero Paese, in particolare del Mezzogiorno. Il Sud, lungi dall'essere considerato un'emergenza ed una peculiarità nazionale, costituisce invece una risorsa strategica per l'intera Unione europea.

A tale proposito, giova ricordare che la nuova rete di trasporto europea, presentata dal Vice Presidente della Commissione europea nella seduta del 19 ottobre 2011, comprende il corridoio Berlino-Palermo (che, nella nuova programmazione, ha assunto la denominazione di corridoio Helsinki-La Valletta), il quale si sviluppa anche nel territorio siciliano secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo e consentirà in tal modo di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Pozzallo e Palermo.

*Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

PASSERA

(13 marzo 2012)

---