

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 29 giugno al 5 luglio 2017)

INDICE

BENCINI ed altri: sulla realizzazione del progetto TAV con sottoattraversamento nella città di Firenze (4-06117) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	Pag. 6757	PUPPATO ed altri: sulla possibilità di abbonamento ai treni ad alta velocità per i pendolari (4-05942) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6763
CATALFO ed altri: sul potenziamento del servizio effettuato dalla Ferrovia Circumetnea (4-04664) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6760	SANTANGELO ed altri: sulla chiusura del centro di selezione dei volontari in ferma prefissata per un anno dell'Esercito di Palermo (4-05149) (risp. ALFANO, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>)	6769
ESPOSITO Stefano: sulla possibilità di abbonamento ai treni ad alta velocità per i pendolari (4-06024) (risp. NENCINI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>)	6762	STEFANI: sulla situazione dei Vigili del fuoco di Vicenza e provincia (4-06969) (risp. BOCCI, <i>sottosegretario di Stato per l'interno</i>)	6772
GASPARRI: su una fotografia che ritrae un gruppo di femministe scattata a Roma l'8 marzo 2017 (4-07201) (risp. ALFANO, <i>sottosegretario di Stato per la difesa</i>)	6767		

BENCINI, ROMANI Maurizio, MOLINARI, SIMEONI, MASTRANGELI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

lunedì 11 luglio 2016, il Consiglio comunale di Firenze ha approvato, con 22 sì e due astensioni, l'ordine del giorno del gruppo PD, presentato dai consiglieri Bassi, Bieber, Ceccarelli, Nannelli, Paolieri e Ricci, a seguito della comunicazione dell'assessore alla mobilità Giorgetti, che impegna il sindaco a chiedere, nel prossimo incontro annunciato, una verifica del progetto TAV nella città di Firenze, che garantisca il servizio di collegamento dell'alta velocità di Firenze, con l'attestazione prevalente in area centrale e in accordo con la Regione Toscana, il raggiungimento degli obiettivi di efficientamento per il trasporto pendolari, l'implementazione del numero dei treni, l'aumento del numero delle fermate, garantendo la puntualità e la qualità del servizio. Chiede altresì al sindaco di impegnare il gruppo Ferrovie italiane dello Stato a dare risposte, nei tempi più brevi possibili, ed a mantenere le risorse economiche, previste negli accordi sottoscritti, per la città di Firenze;

l'ordine del giorno fa seguito a recenti dichiarazioni del sindaco di Firenze che, come riportato sugli organi di stampa del 30 giugno 2016, si esprimeva con queste parole sulla sospensione dei lavori TAV per il sottoattraversamento di Firenze: «Chiedo una verifica, voglio capire se alla luce dei progressi tecnologici si possono oggi raggiungere gli stessi risultati spendendo meno»; e inoltre: «Una verifica non da solo, voglio farla con la Regione, con il Governo nazionale e con Ferrovie, che sono il dominus di tutto»; affermava ancora: «Non ho mai fatto mistero, come del resto il mio predecessore, che questo progetto Tav non mi piaceva. Sono tuttavia del parere le opere pubbliche di questo Paese si concludano al più presto. Solo che i cantieri sono bloccati. Da quando sono sindaco non hanno fatto un passo avanti»; dichiarava altresì che «Il progetto dell'Alta Velocità che Ferrovie ha voluto fare in tutti i modi, oggi ancor più di ieri, appare inspiegabile: è un grande spreco di denaro pubblico, perché stiamo parlando di un miliardo e mezzo di euro per risparmiare due minuti sulla tratta Roma-Bologna-Milano dell'Alta Velocità»; asseriva, infine: «Un progetto che appare inspiegabile sotto tutti i punti di vista»;

pochi giorni dopo, a margine del convegno su infrastrutture e mobilità del 10 luglio a Firenze, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dichiarava: «Stiamo revisionando la Torino-Lione, tutte le opere di addu-

zione al tunnel, che sono più di 84 chilometri di linea nuova, sono state ridotte, dopo le analisi che abbiamo fatto, a poco più di 25 chilometri. Quindi useremo gran parte della linea esistente. Non sono arretramenti, sono adeguamenti e sono un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare le opere in tempi giusti con i costi minori e che siano davvero utili». E affermava, inoltre: «Noi abbiamo un approccio uguale a tutte le latitudini, da Nord a Sud che è quello di avere la project review, cioè la rivisitazione dei progetti, perché la tecnologia negli ultimi 20 anni ha fatto passi enormi, basti pensare che miriamo a far passare treni ogni 3 minuti, mentre adesso non riusciamo a farli passare in sicurezza se non dopo ogni 7-8 minuti. Quindi, i treni viaggeranno in piena sicurezza con le nuove tecnologie molti di più, molto più rapidamente. Quindi, abbiamo già revisionato tantissimi progetti, ad esempio la Venezia-Trieste da un costo di più di 7 miliardi a un costo molto più ragionevole, più che dimezzato proprio perché la tecnologia consente grandi recuperi»;

tuttavia, nonostante le dichiarazioni di Sindaco e Ministro, i lavori al cantiere dei Macelli proseguono e si continuano così a spendere risorse per un *tunnel*, che potrebbe non esser mai portato a termine;

a parere degli interroganti, se c'è davvero un ripensamento su un progetto insostenibile economicamente e politicamente, sarebbe opportuno fermare subito i lavori nel cantiere ai Macelli, per evitare di sprecare ulteriori risorse. Le stime che si possono fare sui costi, fino ad ora sostenuti, sono di oltre 700 milioni;

d'altra parte, il Presidente della Regione toscana, Enrico Rossi, sulla vicenda ha dichiarato il 13 luglio: «dovranno passare sul mio corpo, non si può ripartire da capo tutte le volte. I treni ad Alta velocità vanno separati da quelli regionali. Per questo si faccia il sotto-attraversamento di Firenze. Non darò nessun assenso a soluzioni diverse fino a quando sarò presidente di questa Regione, soprattutto alla luce di quanto è avvenuto in Puglia»;

la Tav di Firenze con sotto-attraversamento si conferma progetto fortemente divisivo e problematico, con oltre 20 prescrizioni, già in fase di rilascio della valutazione di impatto ambientale (VIA), con tante criticità ancora non risolte, con impatti devastanti sulle falde nelle zone interessate, quali Tre Pietre, Macelli e Campo di Marte,

si chiede di sapere:

se trovino conferma le notizie di stampa riferite alla possibilità di una sospensione dei lavori inerenti all'attività dei cantieri per il nodo ferroviario alta velocità di Firenze;

quale sia il giudizio del Governo sul progetto Tav con sotto-attraversamento di Firenze;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di un eventuale progetto alternativo delle Ferrovie dello Stato italiane sulla tratta interessata e quali sarebbero le tecnologie da utilizzare, al fine di garantire il maggior traffico di treni sui binari oggi esistenti;

se non intenda, per quanto di sua competenza, assumere iniziative per interrompere immediatamente i lavori del sotto-attraversamento ferroviario e favorire l'avvio di un percorso concreto di progettazione partecipata tra i cittadini, le istituzioni e tutte le parti interessate.

(4-06117)

(14 luglio 2016)

RISPOSTA. - I lavori dell'appalto per il nodo alta velocità di Firenze sono in corso a cura del contraente generale; il cantiere della stazione AV è operativo mentre per il cantiere del passante AV sono in fase di perfezionamento le autorizzazioni connesse alla gestione del materiale di scavo.

Nell'ambito di un tavolo tecnico istituzionale, presenti, tra gli altri soggetti, sia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che FSI, sono state valutate delle possibili alternative al progetto della stazione AV che mantenessero la separazione tra i flussi di traffico tra treni regionali e alta velocità, il mantenimento della centralità della stazione di Firenze santa Maria Novella, aggiornando la funzionalità della stazione alle nuove esigenze con particolare riguardo a quella di *hub* intermodale per l'interscambio ferrogomma. Lo studio di fattibilità presentato da Ferrovie a fine aprile ha infatti integrato l'area ferroviaria con un nuovo *terminal* bus che faciliterà l'interscambio tra bus regionali, turistici, tramvia e fermata AV per i treni che non fermeranno a Firenze santa Maria Novella.

La società Ferrovie dello Stato riferisce che per il progetto di Firenze saranno adottate le tecnologie più avanzate in tema di gestione della circolazione e distanziamento dei treni (European rail traffic management system/European train control system (ERTMS/ETCS) high density), grazie alle quali sarà possibile un incremento significativo della capacità delle linee. Evidenzia, inoltre, che nell'ambito dell'intervento sia per i lavori in corso di realizzazione, sia per le future lavorazioni relative allo scavo del sotto-attraversamento, sono stati previsti adeguati accorgimenti e l'utilizzo delle migliori tecnologie, come la scelta della TBM EPB il cui avanzamento sarà costantemente monitorato sia direttamente sulla macchina, sia da postazioni in remoto.

Ferrovie dello Stato informa, altresì, che le tutte le attività realizzative sono tenute continuamente sotto controllo, tramite monitoraggi strutturali che verranno integrati, nella fase di scavo del sottoattraversamento, anche da monitoraggi *radar* da terra e satellitare.

Infine, va ricordato che è sempre attivo l'Osservatorio ambientale dedicato alla puntuale vigilanza dei parametri ambientali, quali rumore, vibrazioni, atmosfera e qualità delle acque sotterranee.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(28 giugno 2017)

CATALFO, CIOFFI, BERTOROTTA, GIARRUSSO, BLUNDO, PAGLINI, PUGLIA. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la Ferrovia Circumetnea è un'azienda di trasporto pubblico posta sotto la direzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

l'azienda collega i principali paesi situati alle pendici dell'Etna con la città di Catania, tramite una linea ferroviaria, diversi autobus e una linea metropolitana;

in alcuni centri abitati è l'unico servizio di trasporto pubblico attivo;

tra le *mission* dell'azienda c'è l'offerta di un sistema di trasporto che costituisca un'attuazione delle politiche di mobilità dell'area etnea, incentrate sull'utilizzo dei mezzi pubblici, avendo come riferimento la qualità dei servizi, la soddisfazione dell'utenza e il rispetto dell'ambiente;

l'azienda non effettua nessun servizio la domenica e nei festivi;

considerato che a parere degli interroganti:

un reale incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici non può non passare da un servizio continuo e garantito, anche nei giorni festivi e la domenica, senza soluzione di continuità;

lo sviluppo turistico dell'*interland* etneo passa anche da adeguate infrastrutture e dalla disponibilità di un servizio pubblico di trasporto inte-

rurbano efficiente ed affidabile, tra l'altro molto suggestivo e caratteristico, come nel caso delle carrozze della Ferrovia Circumetnea;

la divisione 3 - Mobilità dei pendolari ed Osservatorio TPL, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, tra le sue competenze: monitoraggio della qualità dei servizi di trasporto per la mobilità dei pendolari; piani urbani della mobilità per gli aspetti di competenza; interventi per il miglioramento della mobilità nelle aree urbane finanziati dallo Stato;

considerato inoltre che, a parere degli interroganti:

l'attivazione del servizio domenicale gioverebbe molto all'azienda, data la vastità di utenza sia pendolare che turistica;

il potenziamento del servizio migliorerebbe il rapporto costi-benefici, grazie all'enorme potenzialità attrattiva di un circuito turistico integrato e funzionante tutti i giorni della settimana,

si chiede si sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della vicenda narrata e se non intenda mettere in atto tutti quei provvedimenti utili ad assicurare il servizio della Ferrovia Circumetnea la domenica e i festivi;

se non intenda avviare con l'azienda un confronto mirato al potenziamento del servizio tutti i giorni della settimana, al fine di garantire all'utente un trasporto pubblico completo e affidabile durante l'intero anno.

(4-04664)

(8 ottobre 2015)

RISPOSTA. - Con riferimento al miglioramento della mobilità della rete territoriale servita dalla ferrovia Circumetnea, si fa presente che i servizi ferroviari di trasporto della gestione governativa sono prevalentemente utilizzati da studenti e da lavoratori, e pertanto effettuati nei giorni feriali. La gestione governativa, opportunamente interessata sull'argomento, sta effettuando una rilevazione statistica proprio per valutare la domanda di trasporto nei giorni domenicali e festivi.

Più in generale, è allo studio della Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero una riprogrammazione dei servizi e dell'organizzazione aziendale che, tenendo conto della compatibilità economico-finanziaria e dei volumi di traffico, anche in relazione alla apertura di nuove tratte della metropolilana, è orientata

ad un potenziamento e miglioramento dei servizi al fine di garantire, quanto possibile, un trasporto pubblico completo e affidabile.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(28 giugno 2017)

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

da notizie di stampa risulta che l'amministratore delegato di Trenitalia SpA, Barbara Morgante, ha comunicato che la società ha preso in concreta considerazione l'eventualità di eliminare l'abbonamento sui treni Frecciarossa, a partire dal 1° gennaio 2017;

data la riduzione, e, in alcuni casi, la soppressione, dei treni a percorrenza lenta, regionali, interregionali e InterCity sulle tratte di percorrenza dei treni ad alta velocità, i pendolari sono ormai nella condizione di dover scegliere il servizio offerto dalle Frece;

considerato che:

in particolare, sulla tratta Milano-Torino, vi sono migliaia di pendolari, sia lavoratori che studenti, che usufruiscono del servizio dei treni Frecciarossa;

la tratta collega capoluoghi importanti dal punto di vista economico-finanziario, turistico e universitario;

considerato, inoltre, che:

i prezzi dei biglietti ferroviari dei treni Frecciarossa non sono compatibili con lo stipendio medio dei lavoratori italiani, se non con gli sconti previsti dagli abbonamenti. Nel caso in cui questi venissero a mancare, dunque, per molte tratte, il costo del viaggio in treno sarebbe uguale a quello con mezzo privato;

Trenitalia ha giustificato tale scelta con la necessità, di carattere economico, di mantenere i tassi di riempimento avuti con Expo 2015 e di competere con gli altri operatori ferroviari, anche al fine di garantire un bilancio in attivo, in vista della quotazione in borsa, prevista per il 2017. Per fare questo, sarebbe necessario evitare che tutti i posti sui Frecciarossa siano occupati dai pendolari abbonati, che acquistano i biglietti a prezzi scontati;

rilevato che:

per quanto Trenitalia, in qualità di società operante sul mercato, e nelle logiche di quest'ultimo, abbia il dovere di perseguire un'amministrazione attenta, non è possibile tralasciare il fatto che il trasporto ferroviario sia un servizio pubblico, che Trenitalia esercita in molte tratte in un monopolio *de facto*;

il trasporto ferroviario, inoltre, è necessario, anche dal punto di vista ambientale. L'aria della pianura Padana è, infatti, una delle più inquinate d'Europa e tra le cause vi è proprio il traffico sull'autostrada A4 e sulle altre arterie autostradali: uno sconto sul prezzo dei servizi ferroviari incentiverebbe i cittadini a preferire questi ultimi agli spostamenti su gomma;

è necessario poi considerare che il diritto alla mobilità è fondamentale e non può diventare un privilegio garantito su base censitaria, ma deve essere assicurato a tutti, anche tramite un concorso dello Stato o convenzioni che riservino un numero di posti agli abbonati,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della volontà di Trenitalia SpA di non concedere più la possibilità di abbonamento sui treni Frecciarossa;

se non ritenga di dover chiedere con urgenza a Trenitalia di valutare la possibilità di garantire un numero di posti ai pendolari;

se non ritenga, in sede di Conferenza Stato-Regioni, di dover richiedere alle Regioni di imporre, come *conditio sine qua non*, la riserva di un numero di posti per i pendolari, per la sottoscrizione delle convenzioni con Trenitalia.

(4-06024)

(29 giugno 2016)

PUPPATO, ANGIONI, BERGER, BIGNAMI, BORIOLI, CAPACCHIONE, CONTE, CUOMO, DE POLI, FAVERO, FRAVEZZI, GINETTI, IDEM, LO GIUDICE, MASTRANGELI, ORELLANA, PANIZZA, ROMANO, SACCONI, SANTINI, SOLLO, STEFANO, VALDINOSI, VILLARI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

durante l'XI Congress WCCR, tenutosi a Milano tra il 29 maggio e il 2 giugno 2016, l'amministratore delegato di Trenitalia SpA, Barbara

Morgante, ha comunicato che la società ha preso in concreta considerazione l'eventualità di eliminare l'abbonamento sui treni Frecciarossa, a partire dal 1° gennaio 2017;

data la riduzione, e, in alcuni casi, la soppressione, dei treni a percorrenza lenta, regionali, interregionali e InterCity sulle tratte di percorrenza dei treni ad alta velocità, i pendolari sono ormai nella condizione di dover scegliere il servizio offerto dalle Freccie;

considerato che:

in particolare sulla tratta Venezia, Milano, Torino, vi sono migliaia di pendolari, sia lavoratori che studenti, che, pur non percorrendo sempre l'intera tratta, usufruiscono del servizio dei treni Frecciarossa;

la tratta collega capoluoghi importanti dal punto di vista economico-finanziario, turistico e universitario, quali, oltre ai capilinea, le città di Padova, Vicenza, Verona, Brescia, Vercelli e Novara, che sono anche snodi ferroviari per altre importanti città del Nord Italia;

per le città collocate ad est di Verona, il problema è ancora più grave, dal momento che non vi sono collegamenti regionali per Milano e, per raggiungere tali città, sono necessarie quindi, in media, più di 4 ore;

considerato, inoltre, che:

la graduale trasformazione del servizio Frecciabianca in Frecciarossa comporta la sola maggiorazione della tariffa, poiché uguali saranno i tempi di percorrenza: non essendo infatti ancora predisposti i binari per l'alta velocità tra Milano e Venezia, i Frecciarossa non potranno raggiungere le velocità medie delle altre tratte;

i prezzi dei biglietti ferroviari delle tratte Frecciarossa e Frecciar-gento non sono compatibili con lo stipendio medio dei lavoratori italiani, se non con la scontistica prevista dagli abbonamenti. Nel caso questa venisse a mancare, dunque, per molte tratte il costo del viaggio in treno sarebbe uguale a quello con mezzo privato;

le associazioni universitarie hanno ipotizzato, come unica alternativa, l'organizzazione di *car pooling* o l'utilizzo di linee di autobus che fanno concorrenza alle Freccie, come Megabus;

Trenitalia ha giustificato tale scelta con la necessità, di carattere economico, di mantenere i tassi di riempimento avuti con Expo e di competere con gli altri operatori ferroviari, anche al fine di garantire un bilancio in attivo in vista della quotazione in borsa, prevista per il 2017. Per fare que-

sto, sarebbe necessario evitare che tutti i posti sui Frecciarossa siano occupati dai pendolari abbonati, che acquistano i biglietti a prezzi scontati;

rilevato che:

per quanto Trenitalia, in qualità di società operante sul mercato, e nelle logiche di quest'ultimo, abbia il dovere di perseguire un'amministrazione attenta, non è possibile tralasciare il fatto che il trasporto ferroviario sia un servizio pubblico, che Trenitalia esercita in molte tratte in un monopolio *de facto*;

il trasporto ferroviario, inoltre, è necessario anche dal punto di vista ambientale. L'aria della pianura Padana è, infatti, una delle più inquinate d'Europa e tra le cause vi è proprio il traffico sull'autostrada A4 e sulle altre arterie autostradali: uno sconto sul prezzo dei servizi ferroviari incentiverebbe i cittadini a preferire questi ultimi agli spostamenti su gomma;

è necessario poi considerare che il diritto alla mobilità è fondamentale e non può diventare un privilegio garantito su base censitaria, ma deve essere assicurato a tutti, anche tramite un concorso dello Stato o convenzioni che riservino un numero di posti agli abbonati,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della volontà di Trenitalia SpA di non concedere più la possibilità di abbonamento sui treni Frecciarossa;

se non ritenga di dover chiedere con urgenza a Trenitalia di valutare la possibilità di garantire un numero di posti ai pendolari;

se non ritenga, in sede di Conferenza Stato-Regioni, di dover richiedere alle Regioni di imporre, come *conditio sine qua non*, la riserva di un numero di posti per i pendolari, per la sottoscrizione delle convenzioni con Trenitalia.

(4-05942)

(9 giugno 2016)

RISPOSTA.^(*) - Occorre premettere che, i servizi a mercato di media-lunga percorrenza, non sono oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati a rischio di impresa e si sostengono solo con i ricavi da traffico;

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

pertanto, la relativa programmazione si basa su valutazioni di carattere commerciale (rientrano tra i servizi a mercato le Frece di Trenitalia, ossia Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca, nonché i treni internazionali).

Il servizio universale comprende quei treni di media-lunga percorrenza che, per essere effettuati, necessitano di un corrispettivo pubblico, definito nell'ambito di un contratto di servizio dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze con Trenitalia, in quanto presentano un conto economico negativo. Nell'ambito del contratto di servizio vengono definite la quantità e le caratteristiche dei collegamenti di servizio universale da effettuare, nonché le relazioni da servire, coprendo con corrispettivi la differenza tra i ricavi da traffico previsti e i costi ammessi a remunerazione (rientrano nel servizio universale gli Intercity e gli Intercity notte).

Inoltre, i servizi regionali, che assicurano principalmente la mobilità pendolare, sono programmati dalle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da contratti di servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse Regioni.

In tale quadro, gli abbonamenti per i treni ad alta velocità (AV) sono una tipologia di titoli di viaggio emessa per autonoma scelta commerciale dell'impresa ferroviaria, nell'ambito di un segmento di mercato liberalizzato nel quale Trenitalia è l'unica impresa ad averli mantenuti e ad offrirli all'utenza pendolare.

Trattandosi di treni a mercato, Trenitalia sostiene l'intero onere economico degli abbonamenti AV, senza ricevere alcuna compensazione con corrispettivi pubblici da Stato o Regioni, come accade invece per altre tipologie di servizi (Intercity e treni regionali).

Come dichiarato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) e ribadito dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) la natura di mercato dei servizi AV implica che ciascuna impresa ferroviaria effettui le proprie scelte commerciali autonomamente, in funzione della loro redditività attesa, senza condizionamenti di alcun tipo in termini di quantità, conseguentemente di prezzo, dei servizi offerti, se non il pieno rispetto di un corretto confronto concorrenziale.

In particolare, l'ART ha adottato la delibera n. 54 del 2016 avente ad oggetto specifici diritti degli abbonati del trasporto ferroviario sulle tratte AV; tale provvedimento opera, peraltro, dal momento in cui le imprese esercenti i servizi ferroviari di AV decidono, sulla base delle loro scelte commerciali, di intervenire con l'offerta di abbonamenti. L'Autorità non ha quindi previsto un obbligo di offrire servizi in abbonamento, né avrebbe po-

tuto prevedere tale obbligo sulla base del diritto vigente, nei cui ambito, come detto, il servizio di trasporto ferroviario AV è configurato come servizio in regime di mercato.

L'Autorità ha, bensì, introdotto, misure specifiche a tutela e garanzia dei passeggeri che aderiscano a quelle offerte commerciali. Essa ha, altresì, espresso l'auspicio che tutte le imprese che operano il segmento dell'AV mantengano gli abbonamenti e configurino la propria offerta in modo di favorire la mobilità delle persone e la riduzione dei tempi di spostamento via ferrovia tra grandi città continue.

Al riguardo, come riferisce FSI, Trenitalia ha investito significative risorse sui propri sistemi informativi e sui processi di gestione, così da ottemperare anche a quanto disposto dalla citata delibera ART n. 54 del 2016; ciò, tra l'altro, ha permesso di migliorare l'utilizzazione degli abbonamenti, semplificando le modalità di acquisto e prenotazione.

Inoltre, per venire incontro alle diverse esigenze di viaggio dei pendolari, dallo scorso mese di febbraio l'abbonamento è stato declinato in 4 diverse versioni a prezzo crescente in relazione alla sua ampiezza d'uso. Ed infatti, il costo dell'abbonamento consente ai pendolari che ne fanno pieno utilizzo un forte risparmio su quanto spenderebbero acquistando singolarmente ogni viaggio; a seconda delle tratte e della tipologia di abbonamento, lo sconto varia dal 70 a oltre l'80 per cento.

Come è noto, gli aumenti previsti a febbraio 2017 sono stati poi ridotti in via transitoria del 50 per cento, sempre per venire incontro all'interesse dell'utenza, la riduzione prosegue.

Il Vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti

NENCINI

(28 giugno 2017)

GASPARRI. - *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* - Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

l'8 marzo ricorre la giornata internazionale della donna, un'occasione per riaffermare le conquiste sociali, politiche e culturali, ma anche per ricordare le violenze e le discriminazioni subite in passato e quelle che, ancora oggi, in tutto il mondo, alcune donne sono costrette a subire;

la foto di copertina del settimanale "Tempi", in edicola il 16 marzo 2017, riportava un gruppo di femministe ritratte nell'atto di alzarsi la gonna mentre erano in posa sulla scalinata dell'altare della patria;

la foto avrebbe fatto il giro del *web*, suscitando indignazione e sgomento generali, ma anche grande sostegno da parte di diversi gruppi di femministe che avrebbero rivendicato il gesto come giusta protesta contro l'oppressione di genere;

l'interrogante sarebbe propenso a considerare la foto il frutto di un montaggio, uno dei tanti *fake* che circolano in rete, ritenendo incredibile che possa rappresentare un fatto realmente avvenuto in un luogo così importante e così vigilato,

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti che l'8 marzo, nell'ambito delle manifestazioni svoltesi a Roma per il giorno della donna, ci sia stato un gruppo di femministe che avrebbe scattato una foto nell'atto di mostrare indisturbate le proprie nudità sull'altare della patria;

se tutto ciò rispondesse al vero, come sia potuto accadere che, sul monumento simbolo della patria e dell'identità nazionale, sia stato possibile compiere un gesto così provocatorio ed osceno, oltraggiando la memoria dei tanti italiani caduti per rendere l'Italia unita e libera e che hanno nel "milite ignoto", lì sepolto, il loro simbolo;

se la guardia d'onore che presidia il sacello del milite ignoto e le altre forze di sicurezza poste a custodia dell'altare della patria non abbiano ritenuto opportuno intervenire.

(4-07201)

(21 marzo 2017)

RISPOSTA. - L'evento ha coinvolto, per pochi secondi nel pomeriggio dell'8 marzo 2017, circa 20 persone (tra cui un uomo e un bambino), che si sono radunate facendosi fotografare sulla scalinata dell'Altare della patria con vestiti sgargianti, parrucche colorate e gonne sollevate.

Per quanto attiene al personale di guardia al sacello del Milite ignoto, va precisato che i militari, già di per sé impossibilitati a rilevare il fatto a causa della notevole distanza dal luogo, non avrebbero comunque avuto titolo a intervenire in quanto le consegne del servizio ne impongono lo svolgimento in maniera rigorosamente circoscritta, e senza alcuna possi-

bilità di allontanarsi, all'area del sacello, sulla quale si esaurisce la responsabilità dell'ente militare.

Per completezza d'informazione e per una precisa contestualizzazione dell'episodio, si fa presente che il personale operante nell'area per conto del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, titolare del settore interessato dall'accaduto, è intervenuto informando anche le forze dell'ordine. Il comando provinciale dei Carabinieri di Roma, titolare delle indagini, ha identificato due dei partecipanti all'evento, deferendoli all'autorità giudiziaria per "manifestazione non autorizzata" e "atti osceni in luogo pubblico" aggravati dalla presenza di un minore.

Il Sottosegretario di Stato per la difesa

ALFANO

(4 luglio 2017)

SANTANGELO, MARTON, BERTOROTTA, PAGLINI, DONNO, TAVERNA, MORRA, MORONESE, CATALFO, BULGARELLI, PUGLIA. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

un centro di selezione VFP1 (volontario in ferma prefissata a un anno), istituito con la legge n. 226 del 23 agosto 2004, è una struttura delle Forze armate italiane, che si occupa dell'accertamento dei requisiti psicofisici, richiesti ai volontari per l'ammissione alla ferma nelle forze armate;

nell'ambito di tali centri si svolgono tutti gli accertamenti dell'idoneità fisica e psichica del personale volontario, procedura che di regola si svolge nell'arco di 2 giornate. Le visite sono condotte da ufficiali medici specializzati nei diversi settori, coadiuvati o sostituiti, ove necessario, da medici convenzionati civili e da personale paramedico;

le sedi dei centri di reclutamento nazionale dell'Esercito, funzionalmente dipendenti dal Centro nazionale di selezione e reclutamento, sino ad oggi sono state ubicate presso diverse città, quali Roma, Foligno, Napoli e Palermo, consentendo anche a giovani residenti nella più lontana Sicilia di partecipare alle selezioni;

risulta agli interroganti che lo Stato Maggiore dell'Esercito voglia procedere alla chiusura del Centro di selezione VFP1 di Palermo, accentrando tutte le funzioni di selezione a Roma. Infatti, nella giornata del 26 gennaio 2016, il generale di divisione, Carlo La Manna, capo del I Reparto dello Stato Maggiore dell'Esercito, si sarebbe recato a Palermo per prean-

nunciare al personale militare e civile dipendente la chiusura del centro di selezione VFP1;

a parere degli interroganti, tale scelta, se confermata, appare iniqua in quanto comporterebbe per i giovani siciliani interessati a partecipare alle selezioni per il concorso in ferma prefissata notevoli svantaggi rispetto agli altri concorrenti provenienti da altre Regioni italiane. Infatti, il raggiungimento della sede di Roma richiederà a tali giovani di sobbarcarsi i costi del viaggio, con aggravio sulle finanze delle loro famiglie;

agli interroganti risulta che la suddetta decisione di chiusura del centro di selezione VFP1 sarebbe motivata dalla sola utilità di recuperare posizioni di personale militare e civile per reimpiegarlo in posizione *extra* organico nei reparti militari di stanza a Palermo. Il vantaggio per l'amministrazione della Difesa appare, a giudizio degli interroganti, modesto, soprattutto se rapportato agli importanti ostacoli che i giovani siciliani si troverebbero ad affrontare per partecipare al concorso;

inoltre, un accentramento dell'attività di reclutamento a Roma andrebbe a sovraccaricare una struttura che, ad oggi, fatica a gestire una mole già imponente di concorrenti da valutare;

considerato che:

l'articolo 3 della Costituzione sancisce che "Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali.". Il secondo comma dello stesso articolo afferma che compete allo Stato realizzare il principio di pari opportunità tra cittadini: "E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori";

a parere degli interroganti, il richiamato principio costituzionale si traduce anche nel rendere possibile a tutti i cittadini, indipendentemente dalla Regione di provenienza, di concorrere per l'accesso alle carriere statali. La scelta di accentrare nella città di Roma le attività di selezione del centro di Palermo ostacola economicamente i giovani siciliani nella partecipazione al concorso nelle Forze armate, con evidente violazione nei loro confronti, del principio di pari opportunità,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se corrisponda al vero che si intende procedere alla chiusura del Centro di selezione VFP1 di Palermo e, in caso affermativo, se la decisione di trasferire da Palermo a Roma uno dei centri di selezione VFP1 sia giustificata da sufficienti ragioni di opportunità e da rilevanti risparmi sulla finanza pubblica;

se non ritenga opportuno intervenire, al fine di valutare l'effettivo disagio che deriverebbe dalla chiusura del centro in questione, anche rivedendo l'ubicazione dei centri VFP1, in modo da prevederne una distribuzione più equa sul territorio nazionale, consentendo a tutti i giovani provenienti da più parti del nostro Paese di raggiungere senza eccessivi aggravii economici i luoghi di selezione.

(4-05149)

(26 gennaio 2016)

RISPOSTA. - Sulla tematica il Governo ha già avuto modo di intervenire in risposta ad un'interrogazione svolta presso la 4a Commissione permanente (Difesa) del Senato, in data 6 dicembre 2016 (sen. Campanella, interrogazione 3-02585). Non essendo intervenuti, ad oggi, elementi di novità, si confermano i contenuti del riscontro fornito in quella sede, di seguito riportati.

Il riordino della sanità militare rientra nel più ampio quadro progettuale di ristrutturazione e snellimento dell'organizzazione militare, caratterizzato da vari provvedimenti di soppressione, accorpamento e riorganizzazione delle strutture, avviato ormai da alcuni anni. Il progetto, approvato nel 2012, prevede, tra le varie misure, la graduale contrazione dei centri di selezione per volontari in ferma prefissata per un anno (VFP1) dell'Esercito, portandoli da 6 a uno, determinando una consistente riduzione dei costi correlati di gestione.

Nel 2013, quindi, si è proceduto alla soppressione dei centri di selezione di Cagliari, Bologna e Bari e, successivamente, lo scorso 1° luglio 2016, è stato chiuso il centro di selezione di Napoli, determinando una ridistribuzione del carico di lavoro (ovvero del numero di candidati da selezionare) sugli altri enti competenti alla selezione, nonché il reimpiego funzionale di personale sanitario "specialistico" di forza armata. Di conseguenza, per non incidere sulle spese a carico dei giovani provenienti dalle due isole maggiori, è stato disposto che le prove fisiche vengano effettuate presso le sedi di Palermo e Cagliari per i candidati siciliani e sardi e quelle di Foligno e Roma per gli altri, e che le selezioni fisio-psicoattitudinali siano svolte a Foligno, Roma e Palermo.

Va detto, al riguardo, che la razionalizzazione dell'area della selezione prevede la costituzione di un centro di selezione VFP1 unico dell'Esercito a Roma che sarà attuato solo dopo il trasferimento del centro di selezione dall'attuale sede della caserma "Manara" alla caserma "Filiberto", nel comprensorio della Cecchignola. Al momento, dunque, considerato che il provvedimento di chiusura del centro di selezione di Palermo è legato alla tempistica di realizzazione del centro unico di selezione di Roma, è stato deciso, in via precauzionale, di non procedere alla soppressione del centro di Palermo, differita almeno fino al 31 dicembre 2018.

Peraltro, nel caso di chiusura del centro di selezione di Palermo, il personale effettivo troverebbe impiego nella stessa sede. Nello specifico, per il personale militare verranno adottati gli opportuni provvedimenti, affinché siano contemperate le aspettative del personale interessato con quelle istituzionali, esaminando, comunque, tutte le situazioni personali e familiari che saranno rappresentate. Analogamente, si procederà nei riguardi del personale civile, nell'ambito delle procedure di reimpiego previste dalle vigenti disposizioni normative e contrattuali.

Il Sottosegretario di Stato per la difesa

ALFANO

(3 luglio 2017)

STEFANI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che

stando a quanto riportato dalla stampa locale, che ha raccolto in proposito l'allarme lanciato dalla sezione provinciale del CONAPO, nel vicentino i Vigili del fuoco sarebbero in grave carenza di organico;

rispetto ad una pianta organica pari a 266 elementi, infatti, i Vigili del fuoco potrebbero contare a Vicenza e provincia soltanto 245 effettivi, circostanza che evidenzerebbe la necessità di far affluire non meno di 20, meglio ancora 22, ulteriori uomini;

stando sempre al CONAPO, inoltre, dei 245 effettivi in forza ai Vigili del fuoco vicentini, circa 10 non sarebbero più disponibili per il servizio giornaliero, circostanza che eleverebbe al 20 per cento il *gap* di capacità da recupero;

nell'80 per cento dei casi, inoltre, nei distaccamenti minori non sarebbero mai presenti più dei 5 operatori che costituiscono il minimo imposto dalla legge, a fronte di piante che ne prevedrebbero 8;

il CONAPO denuncia anche l'obsolescenza dei mezzi in dotazione, che hanno mediamente 15 anni a fronte di un limite massimo di 10 anni;

la riparazione di un'autogru ferma per un guasto meccanico ha richiesto oltre un anno a causa della mancanza di fondi;

in queste condizioni, la capacità dei Vigili del fuoco vicentini di assicurare efficacemente il soccorso tecnico urgente è significativamente compromessa;

permane infine nel personale una situazione di grave insoddisfazione per il mancato adeguamento delle retribuzioni ed alcune persistenti disparità in materia di protezione dai rischi professionali e dagli infortuni,

si chiede di sapere quali misure, e in che tempi, il Ministro in indirizzo intenda assumere per assicurare il reintegro delle piante organiche previste per i Vigili del fuoco a Vicenza e provincia e come ipotizzi di salvaguardarne la capacità di assicurare il soccorso tecnico urgente, compromessa anche dall'obsolescenza dei mezzi.

(4-06969)

(8 febbraio 2017)

RISPOSTA. - Attualmente il comando provinciale dei Vigili del fuoco di Vicenza può contare su un organico complessivo di 243 unità, a fronte delle 266 previste dal decreto ministeriale n. 1546 dell'11 aprile 2017. Tale carenza è in linea con la percentuale nazionale.

Per quanto riguarda la qualifica di capo reparto è in previsione, a breve, a conclusione del relativo concorso, la copertura totale dell'organico, mentre per le qualifiche di capo squadra e vigile permanente, la possibilità di nuove assegnazioni sarà valutata compatibilmente con le analoghe esigenze a livello nazionale.

Per quanto concerne l'adeguamento delle retribuzioni, in questi anni, si sono succeduti diversi interventi legislativi volti a rilanciare il ruolo di centralità del Corpo e a migliorare il trattamento economico del personale, nonostante le reiterate riduzioni di finanziamenti finalizzati al pubblico impiego. Di recente, l'articolo 1, comma 365, della legge n. 232 del 2016 (legge di bilancio per il 2017) ha istituito un fondo, da ripartire con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, con una dotazione di 1.480 milioni di euro per l'anno 2017 e di 1.930 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018 per diverse finalità, tra cui la determinazione degli oneri aggiuntivi per la contrattazione collettiva relativa al triennio 2016-2018 e per i

miglioramenti economici del personale dipendente dalle amministrazioni statali in regime di diritto pubblico, tra cui è incluso il personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Da ultimo, il decreto legislativo n. 97 del 2017 ha istituito l'ulteriore fondo per l'operatività del soccorso pubblico, le cui disponibilità finanziarie potranno essere destinate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da un lato, all'incremento del valore delle componenti retributive diverse dal trattamento stipendiale, erogate al personale non dirigente del Corpo, dall'altro, a misure di esenzione fiscale del trattamento economico accessorio del personale medesimo percettore di un reddito annuo utile ai fini fiscali non superiore a 28.000 euro.

Per quanto concerne la carenza di personale, si segnala innanzitutto che, a partire dal 2016, il *turnover* del personale è stato ripristinato integralmente. In sostanza, dopo svariati anni di blocco parziale degli avvicendamenti, si è ricominciato ad assumere lo stesso numero di vigili del fuoco rispetto a quelli che lasciano il servizio. Si evidenzia poi che, nel mese di novembre 2016, a distanza di 8 anni dal concorso precedente, è stato indetto un concorso pubblico a 250 posti di vigile del fuoco. La prova preselettiva si è tenuta dal 29 maggio al 12 giugno 2017.

Tali ultime misure consentiranno, tra l'altro, di incidere sul fenomeno dell'aumento dell'età media del personale in servizio, che rischia di diventare una seria criticità sia sul piano organizzativo che funzionale.

Giova ricordare anche che, in questa Legislatura, la dotazione organica dei vigili del fuoco è stata incrementata di 2.430 unità complessive, grazie a 3 successivi interventi legislativi fortemente sostenuti dai Governi *pro tempore*. Inoltre, recenti iniziative legislative hanno consentito di immettere nei ruoli operativi altre 848 unità di personale, la cui assunzione in servizio avverrà alla fine del corso di formazione in via di svolgimento. Ulteriori assunzioni saranno possibili facendo leva sulle risorse del fondo per il pubblico impiego istituito con la legge di bilancio per il 2017. Come noto, una quota parte di tale fondo, pari a 119 milioni di euro per quest'anno e a 153 milioni per il 2018, è destinata ad assunzioni di personale a tempo indeterminato, in aggiunta alle facoltà di assunzioni previste a legislazione vigente, nell'ambito delle amministrazioni dello Stato, ivi compreso il Corpo nazionale.

Si rappresenta, inoltre, che, nell'ambito dell'operazione di assorbimento del Corpo forestale dello Stato, 390 unità del relativo personale sono transitate nei ruoli dei vigili del fuoco per l'assolvimento dei compiti in materia di spegnimento degli incendi boschivi.

Per quanto riguarda la situazione delle attrezzature e degli automezzi, si rappresenta che, a causa della riduzione degli stanziamenti sui re-

lativi capitoli di spesa, subita nel corso degli esercizi finanziari antecedenti a questa Legislatura, per vari anni non è stato possibile effettuare un'adeguata sostituzione. Ciò ha determinato il progressivo invecchiamento di una certa percentuale dei veicoli, per i quali non è stato possibile effettuare un costante rinnovo. Nell'ultimo quadriennio è stata avviata, quindi, una fase di interventi normativi che, coniugando il rigore nell'impiego delle risorse con la certezza dei mezzi finanziari, rendessero possibile il mantenimento in efficienza delle risorse strumentali del Corpo.

I primi provvedimenti adottati nella Legislatura per l'ammodernamento di mezzi, attrezzature e strutture del Corpo nazionale sono contenuti nella legge di stabilità per il 2014 (articolo 1, commi 102 e 263), nel decreto-legge n. 119 del 2014 (articolo 8) e nella legge di stabilità 2016 (articolo 1, comma 967).

Più di recente sono intervenuti: il decreto-legge n. 113 del 2016, che ha autorizzato la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2018; il decreto-legge n. 189 del 2016, che ha autorizzato la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2016 e di 45 milioni di euro per l'anno corrente; e, infine, la legge di bilancio per il 2017, che ha stanziato 70 milioni di euro per l'anno in corso e 180 milioni di euro annui per il periodo 2018-2030 da ripartire tra le forze di polizia e il Corpo nazionale secondo un programma pluriennale di finanziamento. Tali provvedimenti legislativi potranno consentire, e in parte hanno già consentito, di ridurre le lamentate carenze del parco automezzi del Corpo nazionale, attraverso mirate assegnazioni ai vari comandi provinciali e reparti, in un'ottica di equa distribuzione nel territorio nazionale sulla base dell'analisi delle priorità esistenti.

Infine, in ordine alla necessità di tutela dai rischi professionali e dagli infortuni dei vigili del fuoco, si fa presente che il personale del Corpo nazionale non è assoggettato all'obbligo di copertura assicurativa presso l'INAIL. L'articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 1124 del 1965, infatti, pur comprendendo tra le "attività protette" quelle dirette allo spegnimento di incendi, espressamente esclude il personale del Corpo dall'obbligo di tutela assicurativa presso l'INAIL.

Per il suddetto personale sono, invece, previsti gli istituti del riconoscimento della causa di servizio per infermità e malattia dipendenti dall'attività di servizio, ai fini della concessione dell'equo indennizzo, per la perdita dell'integrità fisica subita e, inoltre, della pensione privilegiata qualora l'infermità e la malattia abbiano causato la non idoneità ai servizio d'istituto. Si ricorda che i predetti istituti, a tutt'oggi in vigore per il personale del Corpo nazionale, sono stati, invece, abrogati per tutti i dipendenti civili dello Stato ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011.

Si informa, inoltre, che il bilancio del Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, nei limiti delle disponibilità dello specifico capitolo di spesa, consente il rimborso delle spese mediche sostenute dai dipendenti per accertamenti sanitari, acquisto di specialità medicinali, cure, ricoveri e protesi relativamente ad infermità riconosciute dipendenti da causa di servizio. Per quanto detto, il personale del Corpo nazionale fruisce, sotto il profilo previdenziale, assistenziale e indennitario-risarcitorio, di una tutela certamente adeguata e comunque di livello non inferiore a quello riconosciuto dall'INAIL ai propri iscritti.

Si conclude assicurando che il Ministero continuerà a dedicare la massima attenzione alle problematiche del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, attraverso l'adozione delle misure amministrative e la promozione delle iniziative legislative che, di volta in volta, si renderanno necessarie, nel quadro dei vincoli di finanza pubblica e in unità di intenti con il Parlamento.

Il Sottosegretario di Stato per l'interno

BOCCI

(28 giugno 2017)
