IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Sirti SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN 224

Audizione di rappresentanti di Alcatel-Lucent Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN 224

INTERROGAZIONI:

5-05643 Codurelli: Gravi e protratte inefficienze nei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia 224

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 231

5-05842 Iannuzzi: Finanziamento, potenziamento, adeguamento tecnologico e messa in sicurezza dell'asse ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria 224

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 233

5-05711 Bellanova: Ipotesi di riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno d'Italia e conseguenti rischi occupazionali per le imprese del settore 225

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 235

5-05954 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari a media e lunga percorrenza e relative ricadute occupazionali 225

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 237

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI). Nomina n. 139 *(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole)* 226

SEDE CONSULTIVA:

DL 2/2012: Misure straordinarie e urgenti in materia ambientale. C. 4999 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) *(Esame e conclusione – Parere favorevole)* .. 229

SEDE REFERENTE:

Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione. C. 4574 Delfino *(Seguito dell'esame e rinvio)* 230

ALLEGATO 5 (Emendamenti) 239

AVVERTENZA 230

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 6 marzo 2012.

Audizione di rappresentanti di Sirti SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN.

L'audizione informale è stata svolta dalle 11.30 alle 12.05.

Audizione di rappresentanti di Alcatel-Lucent Italia SpA sulle prospettive di realizzazione in Italia delle reti NGN.

L'audizione informale è stata svolta dalle 12.05 alle 13.

INTERROGAZIONI

Martedì 6 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 14.20.

5-05643 Codurelli: Gravi e protratte inefficienze nei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 1)*.

Lucia CODURELLI (PD), pur ringraziando il sottosegretario, si dichiara insoddisfatta della risposta del Governo. Infatti, pur sottolineando che i disagi segnalati nell'interrogazione in oggetto si riferiscono ad un periodo durante il quale era in carica il precedente Governo, evidenzia come le cause che li hanno determinati non abbiano carattere episodico ma quasi sistematico, come dimostra il fatto che la reazione degli utenti esasperati per i continui disservizi, ha richiesto addirittura l'intervento delle Forze di polizia. Giudica inaccettabile il fatto che in una regione come la Lombardia, ed in particolare sulla tratta Milano-Tirano frequentata ogni giorno da circa 60 mila passeggeri, si continui ad erogare un servizio ampiamente al di sotto degli *standard* minimi.

Riguardo ai tavoli di trattativa aperti dal Governo, a cui si fa cenno nella risposta resa dal sottosegretario Improta, sottolinea come non si possa continuare, a scapito degli utenti, lo scarico di responsabilità tra Trenitalia e regione.

A suo avviso, la situazione che ormai emerge con chiarezza è quella di un Paese diviso tra servizi di trasporto locale ampiamente inefficienti e utilizzati giornalmente da milioni di pendolari e un'alta velocità tecnologicamente all'avanguardia che, tuttavia, raggiunge solo una parte limitata dell'utenza. I problemi evidenziati nell'atto di sindacato ispettivo, pertanto, a suo avviso, rimangono nella sostanza del tutto inalterati.

5-05842 Iannuzzi: Finanziamento, potenziamento, adeguamento tecnologico e messa in sicurezza dell'asse ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 2)*.

Tino IANNUZZI (PD), nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta resa, sottolinea come l'Esecutivo dopo tante incertezze finalmente fornisca alcuni chiari indirizzi, che pur non risolvendo integralmente le questioni segnalate nell'atto di sindacato ispettivo in oggetto, meritano comunque di essere attentamente considerati. La modernizzazione dell'asse ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria, infatti, è fondamentale per lo sviluppo economico e per il sistema di mobilità e di trasporto del Mezzogiorno tanto da rivestire valenza nazionale. In questo quadro, la tratta che da Salerno prosegue fino a Reggio Calabria necessita di un urgente potenziamento attraverso la realizzazione del progetto treno veloce e delle connesse opere opportunamente evi-

denziate dal Governo nella sua risposta all'interrogazione in oggetto. A questo riguardo, quindi, giudica particolarmente significativo il fatto che la pianificazione degli investimenti di Rete ferroviaria italiana, definita attraverso l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011, approvato dal CIPE nella seduta del 20 gennaio 2012, includa fra gli interventi di potenziamento della rete meridionale, anche quelli di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria. Auspica pertanto che la delibera CIPE sia rapidamente attuata, in modo che si possa giungere nel più breve tempo possibile a « cantierare » le opere. Per quanto concerne invece le opere relative alla variante Ogliastro-Sapri che si trovano ancora in una fase di progettazione preliminare, segnala la necessità che si giunga ad una velocizzazione della loro attuazione. In conclusione, assicura che continuerà a sollecitare il Governo affinché gli impegni indicati nella risposta al presente atto di sindacato ispettivo, vengano puntualmente realizzati.

5-05711 Bellanova: Ipotesi di riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno d'Italia e conseguenti rischi occupazionali per le imprese del settore.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 3)*.

Teresa BELLANOVA (PD), nel dichiararsi insoddisfatta della risposta del Governo, sottolinea come l'Esecutivo, di fronte ad un divario economico tra nord e sud che tende ad allargarsi sempre più, ad un'occupazione nel Mezzogiorno in continua diminuzione e ad un tasso di disoccupazione altissimo nelle regioni meridionali, continui a considerare prioritario il problema delle perdite del gestore del servizio di trasporto ferroviario e ad ignorare invece le proteste delle fasce più deboli della popolazione, che hanno lamentato il forte ridimensionamento dei treni-notte diretti al nord, con conseguente pregiudizio del diritto alla mobilità. Inoltre, non si tiene conto del fatto che le inefficienze del trasporto ferroviario finiscono per compromettere l'unico settore economico ancora vitale nel Mezzogiorno, ossia il turismo, che dovrebbe puntare, non solo su una politica di riduzione dei costi, ma anche su servizi infrastrutturali adeguati. A questo riguardo, fa presente che, negli ultimi tempi, a fronte di un aumento delle tariffe dei servizi ferroviari, si sta giustificando la mancanza di un sostegno adeguato al trasporto ferroviario nel Mezzogiorno con un preteso sviluppo del trasporto aereo che, tuttavia, a suo avviso, non può in alcun modo svolgere una funzione sostitutiva. Infine, pur apprezzando il fatto che il 17 gennaio scorso, il Presidente del Consiglio, nell'incontrare i presidenti delle regioni meridionali, abbia assicurato che il tema della mobilità del sud rappresenta una priorità dell'azione di Governo, fa presente come tali dichiarazioni rischino di essere poco credibili alla luce del ridimensionamento dei servizi ferroviari nel Mezzogiorno.

5-05954 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari a media e lunga percorrenza e relative ricadute occupazionali.

Il sottosegretario Guido IMPROTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato *(vedi allegato 4)*.

Mario LOVELLI (PD), pur ringraziando il rappresentante del Governo per la risposta dettagliata e completa, ritiene tuttavia che il problema dell'erogazione del servizio universale vada affrontato con strumenti nuovi che ancora non sono stati presi in considerazione dall'Esecutivo. Con ciò non intende fare riferimento alla cosiddetta clausola sociale e alla ipotesi di ricollocazione dei dipendenti di Trenitalia e di altri soggetti economici – a cui il Governo ha fatto cenno nella sua risposta – sulla quale peraltro non c'è stato ancora il consenso di tutte le organizzazioni sin-

dacali. Intende invece riferirsi alla possibilità di riorganizzare servizi ferroviari diversi dai treni-notte, visto che questi ultimi riguardano soprattutto gli utenti meno abbienti, nonché alla eventualità di affidare il servizio del trasporto universale ad un soggetto diverso da Trenitalia, posto che con quest'ultimo lo Stato continua a trattare in modo assai discutibile, privilegiando soprattutto gli interessi del gestore piuttosto che quelli degli utenti. Ricorda a questo proposito, che vi è un'impresa ferroviaria privata che proprio in questi giorni ha ripreso l'attività, che si è dichiarata disponibile a gestire il servizio universale. A suo avviso, quindi, è giunto il momento, di verificare la possibilità, anche attraverso l'utilizzo di strumenti legislativi, per arrivare a questo importante risultato.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.55.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 6 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.

Proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI).
Nomina n. 139.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

Settimo NIZZI (PdL), *relatore*, ricorda che l'Automobile Club d'Italia (ACI) è un ente pubblico non economico senza scopo di lucro, il cui presidente dura in carica quattro anni e può essere confermato.

Osserva che, secondo quanto prevede l'articolo 21 dello statuto dell'ACI, il Presidente eletto dall'Assemblea deve essere nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa col Ministro vigilante.

Rileva che l'assemblea dell'ente, riunitasi in data 1° dicembre 2011, in vista della scadenza del mandato quadriennale dell'attuale presidente, avvocato Gelpi, fissata al 20 marzo 2012, ha eletto quale nuovo presidente dell'ACI, per il quadriennio 2012-2016, l'ingegner Angelo Sticchi Damiani e che, pertanto, il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 14 febbraio 2012, ha avviato la procedura per la nomina dell'ingegner Sticchi Damiani a presidente dell'ACI e ha richiesto il prescritto parere alle Commissioni parlamentari competenti.

Sottolinea che nella richiesta di parere si evidenzia che il Governo, esaminata l'attività finora svolta e il profilo professionale dell'ingegner Sticchi Damiani, ritiene che l'interessato abbia tutti i requisiti per assumere l'incarico.

Evidenzia che l'ingegner Sticchi Damiani, nato in provincia di Lecce nel 1945, laureato in ingegneria civile e specializzato nel settore dei trasporti, ha rivestito numerosi incarichi pubblici, tra i quali quello di consigliere di amministrazione dell'Anas, componente della Circuits Commission della Federazione internazionale dell'Automobile (FIA), presidente della Commissione Sportiva automobilistica Italiana, componente supplente del Consiglio mondiale dello Sport e Vice presidente del Centro Nazionale di studi urbanistici. In particolare segnala gli incarichi di presidente dell'Automobile Club di Lecce, di consigliere generale dell'ACI e componente del comitato esecutivo dell'ACI e, dal luglio 2011, di Vice Presidente dell'ente.

Osserva che l'ingegner Sticchi Damiani ha inoltre effettuato numerosi lavori nel settore delle infrastrutture, segnatamente per opere viarie della rete ANAS e del comune e della provincia di Lecce, oltre al

progetto esecutivo dell'impianto di illuminazione del grande raccordo anulare e adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia e a lavori di adeguamento infrastrutturale dell'aeroporto di Bari.

In conclusione, per la lunga esperienza nel settore e per gli incarichi rivestiti dall'ingegner Sticchi Damiani, propone che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Il sottosegretario Guido IMPROTA si rimette alle valutazioni della Commissione.

Daniele TOTO (FLpTP), poiché ritiene che vi siano evidenti problemi concernenti il *curriculum* dell'ingegner Sticchi Damiani, auspica un differimento della votazione riguardo alla proposta di nomina in oggetto. In particolare, ricorda come l'ingegner Sticchi Damiani sia stato condannato, con sentenza n. 2921 del 13 dicembre 2005, dalla Corte dei conti, sezione giurisdizionale per la regione Lazio, nell'ambito del giudizio di responsabilità nei confronti di alcuni componenti del comitato esecutivo dell'ACI, per una illecita transazione effettuata da questi ultimi.

Ricorda a questo riguardo che, la direttiva del CONI n. 450 del 20 dicembre 2011 prevede che siano immediatamente sospesi dalla carica di dirigente sportivo di un organismo centrale o territoriale del CONI, di una federazione sportiva nazionale, di una disciplina sportiva associata, di un ente di promozione sportiva o di un'associazione benemerita, coloro che abbiano riportato condanne ancorché con sentenza non definitiva, e che, lo stesso statuto dell'ACI, escluderebbe la possibilità di giungere alla nomina di che trattasi, nel caso di un soggetto che abbia riportato condanne. A ciò si aggiungono anche profili problematici legati alla situazione di bilancio dell'ACI e alla continua perdita di soci da parte di quest'ultima che sconsiglierebbero, per ragioni di opportunità, di nominare al vertice di tale ente un soggetto condannato per responsabilità di carattere patrimoniale. Si tratta di motivazioni che, pur potendo essere superate sotto il profilo della legittimità, sicuramente non possono esserlo dal punto di vista dell'opportunità. A suo avviso, infatti, la politica deve avere il coraggio, in presenza di una condanna, anche se oggetto di gravame, di esprimersi in senso contrario ad una proposta di nomina.

Mario LOVELLI (PD), alla luce dei rilievi formulati dal deputato Toto e delle pregresse vicende della gestione ACI, chiede al relatore se possa fornire ulteriori elementi ad integrazione della sua relazione.

Marco DESIDERATI (LNP) esprime perplessità sulla proposta di nomina in oggetto. Nel ricordare infatti che c'è stata una sentenza di condanna, ancorché appellata, da parte della Corte dei conti, nei confronti dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani, ritiene che il Governo avrebbe potuto proporre, in alternativa, le candidature di altri soggetti dotati delle medesime competenze professionali.

Settimo NIZZI (PdL) segnala preliminarmente che l'interrogazione a risposta scritta Lo Presti 4-15067, dalla quale il deputato Toto ha tratto spunto per il suo intervento, chiede al Ministro di accertare la regolarità dell'elezione del Presidente dell'Automobile Club d'Italia e di esprimersi sulla opportunità di sospendere la nomina dell'ing. Angelo Sticchi Damiani, nominando un commissario. L'interrogazione si basa su tre circostanze di fatto: la pendenza di un ricorso al Tar del Lazio avverso l'indizione della elezione; una sentenza di condanna della Corte dei Conti – sezione Lazio; la sottoposizione dell'eletto « ad altri procedimenti anche di carattere penale ». Rileva che tali circostanze sono infondate o irrilevanti. In particolare, evidenzia che la pendenza del ricorso al Tar è del tutto irrilevante, in quanto il 1° dicembre 2011, ossia prima dello svolgimento delle operazioni elettorali, è stata respinta la richiesta di sospensiva proposta dai ricorrenti poiché non è stato ravvisato né il *fumus boni iuris* né il periculum in

mora. Pertanto l'elezione si è svolta regolarmente. Sottolinea come, d'altronde, il ricorso riguardi l'indizione dell'elezione, che non è atto del candidato e che come tale quindi, non possa avere alcuna conseguenza sulla nomina del candidato stesso a Presidente dell'ACI.

Osserva che la Corte dei Conti, sezione regionale del Lazio, con sentenza n. 2921 del 13 dicembre 2005, ha condannato l'ing. Sticchi Damiani, così come gli altri membri del Comitato Esecutivo dell'ACI, al pagamento di una somma pari ad un settimo di 86.249 euro, assolvendolo da richieste di danni di ammontare molto superiore.

Tale sentenza è stata impugnata in appello, e ci sono fondati motivi per ritenere che essa possa essere ribaltata. Il danno deriverebbe, infatti, da una transazione che, nell'ottobre 1998, l'ACI ha ritenuto opportuno stipulare con una società di sponsorizzazione, al fine di chiudere un contenzioso che si protraeva da lungo tempo e rischiava di pesare sul bilancio dell'ente in maniera molto più significativa dell'ammontare della transazione. Infatti, a fronte di una richiesta di oltre sette miliardi di lire, l'importo della transazione è risultato pari a un miliardo e mezzo di lire.

Sottolinea che prima di concludere l'atto transattivo, il Comitato esecutivo aveva ottenuto una relazione positiva dall'Ufficio legale interno dell'ACI e si era procurato un ulteriore parere, assai ben motivato, redatto da un primario studio legale della Capitale e sottoscritto da un noto professore universitario.

La Corte dei conti, che ciononostante ha ravvisato la responsabilità dei membri del Comitato esecutivo, ha tuttavia stabilito che solo il 10 per cento dell'importo della transazione costituisse danno erariale. Considerato che risulta ancora pendente il processo di appello, la sentenza di condanna, non solo non è definitiva, ma non è nemmeno esecutiva.

Fa presente che la legge consente di ridurre, in appello, l'importo della condanna ad una somma che si pone tra il 10 e il 30 per cento di quella stabilita in primo grado su semplice richiesta degli appellanti. Nel caso di specie la somma da pagare sarebbe, quindi, molto ridotta per ognuno dei membri del Comitato esecutivo.

L'ingegner Sticchi Damiani e gli altri membri del Comitato esecutivo, peraltro, non si sono avvalsi di tale facoltà, dato che ritengono che la condanna possa essere riformata in appello, sia per mancanza di danno sia per mancanza di colpa.

Inoltre, ritiene che il riferimento ad altri procedimenti, anche di carattere penale, risultanti dalla citata interrogazione, non abbia alcun fondamento attuale, posto che l'ingegner Sticchi Damiani è stato definitivamente assolto dalle imputazioni « perché il fatto non sussiste », con sentenza della Corte di appello di Bari n. 665 del 4 maggio 2011. Altri presunti procedimenti dinanzi all'autorità giudiziaria, invece, non sussistono.

In conclusione, ritiene che la citata interrogazione abbia carattere meramente strumentale, finalizzata esclusivamente ad intralciare la proposta di nomina in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che l'8ª Commissione permanente del Senato la scorsa settimana ha espresso parere favorevole sulla proposta di nomina in esame.

Daniele TOTO (FLpTP), nel prendere atto del fatto che, come risulta dalle ulteriori informazioni rese dal relatore, nei confronti dell'ingegner Sticchi Damiani era stato aperto un procedimento penale, evidenzia come dalla richiamata sentenza di condanna pronunciata dalla Corte dei conti emerga espressamente la presenza di un comportamento, da parte dei predetti componenti del comitato esecutivo dell'ACI, tra cui l'ingegner Sticchi Damiani, improntato a negligenza e superficialità, ravvisandosi in ciò circostanze che integrano gli estremi della colpa grave e quindi esorbitano dall'ambito della discrezionalità.

Francesco PROIETTI COSIMI (FLpTP), replicando ai rilievi del relatore, ritiene

che l'interrogazione Lo Presti 4-15067 non abbia carattere strumentale, ma sia motivata proprio dalla pronuncia della Corte dei conti.

La Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore relativa alla proposta di nomina dell'ingegner Angelo Sticchi Damiani a presidente dell'Automobile Club d'Italia (ACI).

Mario VALDUCCI, *presidente,* comunica il risultato della votazione:

Presenti	31
Votanti	31
Maggioranza	16
Hanno votato *sì*	16
Hanno votato *no*	15

(*La Commissione approva*).

Mario VALDUCCI, *presidente,* avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Boffa, Bonavitacola, Buonanno, Cardinale, Compagnon, Crosio, D'Alessandro, Desiderati, Di Vizia, Galati, Garofalo, Ginefra, Laratta, Lovelli, Lusetti, Pierdomenico Martino, Mereu, Giorgio Merlo, Meta, Monai, Nicco, Nizzi, Piso, Proietti Cosimi, Terranova, Testoni, Toto, Tullo, Valducci, Velo, Zampa.

La seduta termina alle 15.30

SEDE CONSULTIVA

Martedì 6 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.30.

DL 2/2012:Misure straordinarie e urgenti in materia ambientale.

C. 4999 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Fulvio BONAVITACOLA (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere all'VIII Commissione in merito al decreto-legge n. 2 del 2012, recante misure straordinarie e urgenti in materia ambientale.

Osserva che il provvedimento, come risulta dalla relazione illustrativa all'Atto Senato n. 3111, « muove dalla esigenza di predisporre le misure necessarie ad adempiere alle indicazioni giunte, in più occasioni, dalla giurisprudenza e dall'amministrazione dell'Unione europea in materia di trattamento dei rifiuti e di trattamento dei materiali da riporto, nonché di definire compiutamente il campo di applicazione del divieto di commercializzazione di sacchi non biodegradabili per l'asporto ».

Rammenta che il decreto-legge, a seguito delle modifiche apportate dal Senato nel corso dell'esame in prima lettura, si compone di 12 articoli, segnalando, per quanto riguarda le competenze della Commissione Trasporti, gli articoli 3-*quater* e 3-*sexies*, introdotti dal Senato.

Rileva che l'articolo 3-*quater* è volto a ridurre le garanzie finanziarie che le imprese in possesso delle certificazioni ambientali EMAS e ISO 14000 devono prestare ai fini della spedizione transfrontaliera dei rifiuti e del rilascio dell'autorizzazione per i nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti. Sottolinea, in particolare, che il comma 1 dispone che l'importo di tali garanzie sia ridotto del 50 per cento per le imprese certificate EMAS e del 40 per cento per quelle in possesso della certificazione ambientale ISO 14000. A questo riguardo, ricorda che con l'acronimo EMAS si intende il sistema comunitario di ecogestione e controllo cui possono aderire volontariamente le imprese e le organizzazioni, sia pubbliche che private, aventi sede nel territorio dell'Unione Europea o al di fuori di esso, che si impegnano a migliorare la propria efficienza ambientale. Rammenta che le norme internazionali UNI EN ISO 14000, invece, rappre-

sentano un altro strumento volontario per migliorare la gestione della variabile ambientale all'interno dell'impresa o di qualsiasi altra organizzazione, sottolineando che tali norme sono state approvate anche dal CEN (Comitato Europeo di Normazione), divenendo così anche norme europee (EN), successivamente recepite nell'ordinamento italiano.

Sottolinea che il comma 2 dispone che la riduzione delle garanzie abbia immediata applicazione a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, anziché essere demandata, come previsto dalla legislazione vigente, all'emanazione di un successivo decreto interministeriale.

Evidenzia, infine, che l'articolo 3-*sexies* prevede che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare pubblichi sul proprio sito istituzionale l'andamento effettivo dei flussi di riassegnazione di somme riguardanti politiche ambientali, con un aggiornamento almeno trimestrale, in tutti i casi in cui la normativa vigente preveda la riassegnazione di somme a capitoli dello stato di previsione del medesimo Ministero o a Fondi istituiti con legge funzionali all'attuazione di politiche ambientali da parte dello stesso Ministero.

In conclusione, poiché il provvedimento, a suo avviso, non appare presentare profili problematici dal punto di vista delle competenze della Commissione, propone di esprimere parere favorevole sul disegno di legge in oggetto.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore.

La seduta termina alle 15.40.

SEDE REFERENTE

Martedì 6 marzo 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.40.

Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione.
C. 4574 Delfino.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 28 febbraio 2012.

Mario VALDUCCI, *presidente,* avverte che è stato presentato l'emendamento 2.1 Brugger *(vedi allegato 5)*.

Avverte altresì che l'emendamento risulta inammissibile per estraneità di materia, in quanto, mentre la proposta di legge in esame si limita a modificare l'articolo 1, comma 3, della legge n. 122 del 1992, disponendo l'unificazione, in una nuova categoria detta « meccatronica », delle due preesistenti distinte attività di meccanico-motoristica ed elettrauto, la proposta emendativa, invece, fissa in via transitoria e sperimentale una nuova disciplina per le revisioni dei veicoli a motore e loro rimorchi capaci di contenere più di sedici persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico di oltre 3,5 tonnellate, effettuate nella provincia autonoma di Bolzano.

Nel segnalare che il testo della proposta di legge sarà trasmesso alle Commissioni competenti per il parere, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.45.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE REFERENTE

Modifiche all'articolo 1 della legge 7 luglio 2010, n. 106, in favore dei familiari delle vittime e in favore dei superstiti del disastro ferroviario di Viareggio.
C. 4989, approvata dalla 8ª Commissione permanente del Senato.

ALLEGATO 1

5-05643 Codurelli: Gravi e protratte inefficienze nei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia.

TESTO DELLA RISPOSTA

Si premette, che, come è noto, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 422 del 1997 la programmazione dei servizi ferroviari regionali e locale è ormai di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con le Società ferroviarie sono disciplinati da specifici contratti di servizio in cui vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Per quanto concerne i fatti specifici segnalati dagli Onorevoli Interroganti, Ferrovie dello Stato, interessata al riguardo, ha precisato che una, delle otto carrozze del treno 2572 in partenza il 24 ottobre 2011, alle ore 18.20, da Milano Centrale e diretto a Tirano era inagibile a causa delle batterie scariche. Il capotreno, trovandosi al centro del convoglio, è stato costretto a chiudere, per ragioni di sicurezza, anche le ultime tre carrozze, cercando di evitare la soppressione del treno che avrebbe determinato un disagio maggiore per i viaggiatori.

Successivamente, il Capotreno e due agenti della Polfer hanno invitato i passeggeri a scendere dal treno, configurando non uno sgombero, bensì un intervento necessario per la sicurezza. Il perdurare di questa situazione ha comportato un ritardo di 30 minuti in partenza del treno.

Inoltre Ferrovie dello Stato ha comunicato, che, proprio nel periodo cui si fa riferimento nell'interrogazione in oggetto, Trenord era impegnata nella sostituzione del materiale rotabile dedicato alla direttrice Milano-Tirano. L'intervento di sostituzione è stato completato a gennaio 2012 ed oggi i materiali che servono il turno sono stati oggetto di *restyling* mirato (locomotive tipo E 464 con 8 vetture di tipo Media Distanza) offrendo ai viaggiatori, attraverso importanti interventi per il decoro e la funzionalità, *performance* migliori.

D'altra parte, la Società ha segnalato che il servizio sulla direttrice Milano-Tirano, che trasporta circa 50.000 viaggiatori al giorno, sta registrando un andamento positivo: nel mese di gennaio 2012 la puntualità ai 5 minuti è dell'87.90 per cento (contro l'82.33 per cento del gennaio 2011), entro i 10 minuti del 95.7 per cento (nel gennaio 2011 era del 92.8 per cento) le soppressioni sono di 0,66 per cento (erano 1.39 per cento nel gennaio 2011), su un totale circolato di quasi 4.000 treni/mese.

Per quanto concerne, invece, il ripristino delle risorse da attribuire alle Regioni per il trasporto pubblico locale, la tematica è stata oggetto di numerosi dibattiti in sede di Conferenza unificata Stato-Regioni, al fine di trovare una soluzione che riduca gli effetti delle criticità prodottesi per tutto il settore del trasporto pubblico locale a seguito della riduzione dei trasferimenti statali operata dalle ultime manovre finanziarie. Tale soluzione è stata riscontrata nel disposto dell'articolo 30, comma 3, del decreto legge n. 201 del 2011, recante disposizioni urgenti per la crescita, l'equità ed il consolidamento dei conti pubblici, con il quale è stato elevato a 1200 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2012, la disponibilità sul fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto legge n. 98 del 2011, convertito, con modificazioni dalla legge n. 111 del 2011. Lo

scorso 21 dicembre 2011, è stato quindi raggiunto l'accordo tra Governo, Regioni e Comuni, sulle risorse da destinare al trasporto locale su ferro.

Nell'ambito dell'intesa citata, è stata, tra l'altro, concordata l'apertura di un tavolo sui temi della razionalizzazione e dell'efficientamento del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle azioni più urgenti da intraprendere a partire dall'anno corrente.

Infine, faccio presente che con il decreto legge n. 216 del 2011, è stata introdotta una modifica al già citato articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98, con la quale si prevede un'intesa tra il Governo e la Conferenza unificata Stato-Regione, per la definizione degli obiettivi di efficientamento e di razionalizzazione del trasporto pubblico locale nel suo complesso e delle misure da adottarsi nel primo trimestre dell'anno, nonché dei criteri di riparto del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale tra le regioni a statuto ordinario.

In tale contesto, nell'ambito del tavolo tecnico sul TPL tenutosi presso il Ministero per gli affari regionali, lo scorso 1° marzo il Governo ha sbloccato 425 milioni di euro per il trasporto pubblico su ferro. Dei 425 milioni, 108 erano già stati accantonati da Trenitalia ed ora si procederà alla ripartizione regione per regione secondo lo schema approvato durante la riunione; i restanti 317 milioni saranno erogati a Trenitalia e, nello stesso momento, sarà indicato il metodo di ripartizione. Il tavolo tecnico ha inoltre trasferito 148 milioni di euro dall'edilizia sanitaria al trasporto pubblico locale; procedendo al contestuale sblocco di ulteriori 970 milioni per le infrastrutture sanitarie che saranno, immediatamente ripartiti.

ALLEGATO 2

5-05842 Iannuzzi: Finanziamento, potenziamento, adeguamento tecnologico e messa in sicurezza dell'asse ferroviario Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria.

TESTO DELLA RISPOSTA

Gli interventi in esame, oltre a costituire, come evidenziato dall'Onorevole interrogante, un incentivo ai processi di sviluppo economico e produttivo del Mezzogiorno, hanno il compito di rendere più moderno e funzionale il sistema dei collegamenti al Sud.

A tale proposito, faccio presente che la pianificazione degli investimenti di Rete ferroviaria italiana, definita attraverso l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011, approvato dal CIPE nella seduta del 20 gennaio 2012, include fra gli interventi di potenziamento della rete meridionale, anche quelli di adeguamento tecnologico e infrastrutturale per l'incremento delle prestazioni e dell'affidabilità della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

Il progetto è articolato in una serie di interventi finalizzati a elevare gli *standard* prestazionali della linea, che comprendono l'attrezzaggio tecnologico uniforme sull'intera linea, l'adeguamento di alcune gallerie, la velocizzazione degli itinerari di stazione, la realizzazione di nuove sotto stazioni elettriche ed il potenziamento di altre esistenti, il rifacimento e/o l'adeguamento di alcune opere d'arte, nonché la realizzazione di nuovi impianti di stazione.

Detti interventi consentiranno, fra l'altro, di eliminare alcune limitazioni di velocità in punti singolari della linea e dunque di rendere possibile un incremento della velocità sulle tratte di riferimento.

In tale ambito, nel dicembre 2011, è stato completato l'adeguamento della galleria Coreca, che, fra l'altro, ha consentito di elevare la velocità, fra Amantea e Campora S. Giovanni, fino a 200 km/h.

Per quanto riguarda i restanti interventi, faccio presente che la relativa progettazione definitiva è stata acquisita dai competenti uffici del Ministero che rappresento, ai fini della relativa istruttoria: è attualmente in corso la conferenza di servizi finalizzata all'approvazione del progetto definitivo. Il progetto è interamente finanziato e, all'esito dell'istruttoria successiva alla chiusura della Conferenza di servizi, sarà portato al CIPE per l'approvazione.

Segnalo, inoltre, che tale progetto è incluso nella Tabella A « opere in corso » dell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma.

Un ulteriore intervento da menzionare è quello relativo all'Asse Salerno-Reggio Calabria, che prevede la velocizzazione delle principali linee (*upgrading*) e alcuni interventi accessori.

Si tratta di un intervento a carattere essenzialmente tecnologico, finanziato, di recente, a valere sugli importi resisi disponibili nell'ambito del Fondo di Sviluppo e Coesione, di cui alla Delibera CIPE 62 del 2011, che consentiranno di conseguire un recupero di tempo di percorrenza di circa 20' nel collegamento fra Reggio Calabria e Roma.

Anche questo progetto è incluso nella Tabella A « opere in corso » dell'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma.

Per quanto concerne, poi, il potenziamento Battipaglia-Reggio Calabria: variante Ogliastro-Sapri, faccio presente che è prevista la realizzazione di una variante di tracciato nella tratta più accidentata della linea tra Ogliastro e Sapri, in territorio campano.

L'intervento, del quale è stato sviluppato lo studio di fattibilità, è stato suddiviso in due macrofasi, la prima da Ogliastro a circa 2 km a sud di Vallo della Lucania, la seconda da Vallo a Sapri.

L'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma include in Tabella A, « Opere in corso », la progettazione preliminare dell'intervento.

La realizzazione delle opere è inclusa nella Tabella « Opere Programmatiche ».

Infine, segnalo il progetto che prevede il quadruplicamento da Bivio Salerno a Battipaglia e completa la direttrice Napoli-Battipaglia interessata tra Napoli e Salerno dalla nuova linea « a Monte del Vesuvio » già attivata. L'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma include in Tabella A, « Opere in corso », la progettazione preliminare dell'intervento e la relativa realizzazione è inclusa nella Tabella « Opere Programmatiche ».

Assicuro, in ogni caso, che il Governo seguirà attentamente l'ulteriore sviluppo degli interventi esaminati.

ALLEGATO 3

5-05711 Bellanova: Ipotesi di riduzione dei collegamenti ferroviari da e per il Mezzogiorno d'Italia e conseguenti rischi occupazionali per le imprese del settore.

TESTO DELLA RISPOSTA

Le questioni poste dall'Onorevole Interrogante riguardano sia i cosiddetti servizi « a mercato », sia i servizi a committenza pubblica, rientranti nel cosiddetto perimetro dei servizi universali, oggetto di contrattualizzazione nel Contratto di servizio media e lunga percorrenza 2009-2014.

Per quanto concerne i servizi « a mercato », che non sono regolati con contratto di servizio e dunque sono gestiti dall'impresa ferroviaria in regime di autonomia commerciale, Ferrovie dello Stato ha informato che i collegamenti Eurostar City « Frecciabianca » della Puglia da e per il Centro/Nord sono stati comunque velocizzati e implementati, con l'aggiunta di un'ulteriore coppia giornaliera su Milano, mentre è stata soppressa una coppia periodica di fine settimana.

Anche i relativi orari sono stati riorganizzati, al fine di consentire una più efficace distribuzione dei collegamenti durante la giornata.

Relativamente ai collegamenti « Frecciargento » Lecce-Roma (e viceversa), è stata confermata la precedente offerta, costituita da tre coppie giornaliere.

Per quanto concerne, invece, i collegamenti inclusi nel servizio universale, l'individuazione del volume dei servizi contribuiti nell'ambito dei secondo periodo contrattuale (2012-2014) non ha potuto fare a meno di tener conto delle perdite a conto economico evidenziate dal gestore del servizio, Trenitalia S.p.A., che si attestano a circa 134 milioni di euro per l'anno 2011.

Pertanto, per il 2012, a parità di stanziamenti rispetto al 2011, è stato definito un programma di rimodulazione dei collegamenti del Servizio Universale, che si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, ma senza pregiudicare la possibilità per l'utenza di raggiungere le destinazioni finali.

In particolare per la Puglia, Ferrovie dello Stato ha previsto:

l'attestamento sull'*hub* di Bologna dei collegamenti Intercity « Giorno » (5 coppie) e Intercity « Notte » (4 coppie) della Puglia da e per il Nord, che percorrono la direttrice adriatica; da Bologna è possibile proseguire per le destinazioni finali (o viceversa), attraverso molteplici soluzioni con interscambio;

la soppressione della coppia di Intercity Notte 782/785 Milano-Bari-Taranto-Reggio Calabria e viceversa (che presentava indici di frequentazione estremamente bassi);

la soppressione dei collegamenti notturni periodici (in circolazione, cioè, solo in alcuni giorni o brevi periodi dell'anno);

la limitazione al fine settimana dell'effettuazione della coppia di Intercity Notte 788/789 Lecce-Roma e viceversa.

Peraltro, il primo impatto che l'attuale offerta ha comportato sul sistema ferroviario della Regione Puglia, ha fatto emergere, da parte dell'utenza, talune criticità, che tuttavia sembrerebbero connesse più

alla necessità di una razionalizzazione di orari e fermate, che al volume complessivo, dell'offerta stessa.

Pertanto, al fine di soddisfare le esigenze dei viaggiatori, il Ministero che rappresento ha provveduto a richiedere approfondimenti e nuove proposte a Trenitalia nella sua veste di affidatario dei servizi, che tengano comunque conto dei vincoli di spesa sottesi al Contratto. Tali richieste, in particolare, vertono sui seguenti punti:

individuazione di ipotesi alternative che portino, per alcuni treni, al superamento dell'*hub* di Bologna, con prolungamento fino alla destinazione finale ed un contestuale accorpamento di una delle attuali 4 coppie, a parità di carrozze/posti offerti;

possibilità di prevedere, sempre nell'ambito del sistema ad *hub*, una tipologia di servizio misto seduto/cuccette per il servizio periodico assicurato con l'Espresso Bari-Torino;

eventuali sinergie con i servizi regionali e gli interventi di altre Regioni interessate a modalità di esercizio che possano soddisfare anche la domanda di tipo locale.

Faccio comunque presente che, in assenza di risorse ulteriori rispetto a quelle del 2011, nel procedere alla rimodulazione e all'eventuale successiva riperimetrazione dei servizi, non potrà non tenersi conto di talune necessità, quale quella di privilegiare, in sede di contribuzione statale, le esigenze di mobilità con una connotazione di media-lunga percorrenza, attivando, laddove necessario, un coordinamento con quelle regioni eventualmente interessate a modelli di esercizio che rispondano anche alle esigenze del pendolarismo territoriale.

Mi preme inoltre sottolineare che, come si è avuto modo di riferire precedentemente proprio in sede parlamentare, il 17 gennaio scorso il Presidente del Consiglio dei ministri ha incontrato i Presidenti delle Regioni meridionali, assicurando che il tema della mobilità nel Sud rappresenta una priorità dell'azione di Governo, ed ha garantito la propria disponibilità ad individuare una soluzione condivisa sul tema del trasporto ferroviario di lunga percorrenza.

Sulla scorta di tale iniziativa è stata, tra l'altro, concordata l'apertura di un tavolo sui temi della razionalizzazione e dell'efficientamento del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle azioni più urgenti da intraprendere a partire dall'anno corrente; in tale contesto, nell'ambito del tavolo tecnico sul TPL tenutosi presso il Ministero per gli affari regionali, lo scorso 1° marzo il Governo ha sbloccato 425 milioni di euro per il trasporto pubblico su ferro. Dei 425 milioni, 108 erano già stati accantonati da Trenitalia ed ora si procederà alla ripartizione regione per regione secondo lo schema approvato durante la riunione; i restanti 317 milioni saranno erogati a Trenitalia e, nello stesso momento, sarà indicato il metodo di ripartizione. Il tavolo tecnico ha inoltre trasferito 148 milioni di euro dall'edilizia sanitaria al trasporto pubblico locale; procedendo al contestuale sblocco di ulteriori 970 milioni per le infrastrutture sanitarie, che saranno immediatamente ripartiti.

ALLEGATO 4

5-05954 Lovelli: Riduzione dei collegamenti ferroviari a media e lunga percorrenza e relative ricadute occupazionali.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come è noto, i treni Notte richiamati dall'Onorevole interrogante rientrano nel « Servizio Universale ». Tale Servizio comprende quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio pubblico, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal Contratto di Servizio 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.

L'individuazione del volume dei servizi contribuiti nell'ambito del secondo periodo contrattuale (2012-2014) non ha potuto fare a meno di tener conto delle perdite evidenziate dal gestore del servizio, Trenitalia S.p.A., che si attestano a circa 134 milioni di euro per l'anno 2011.

Per il 2012 la nuova offerta è stata costruita sulla base dello stanziamento assegnato che ammonta, come per il 2011, a lordo dell'IVA, a 242.992.703 euro.

Pertanto, per il 2012, è stato definito un programma di rimodulazione dei collegamenti del Servizio Universale, che si è tradotto in una riduzione della percorrenza dei treni notte, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, ma senza pregiudicare la possibilità per l'utenza di raggiungere le destinazioni finali.

In estrema sintesi, per il servizio notturno, Ferrovie dello Stato ha previsto l'attestamento sugli *hub* di Bologna e di Roma dei treni Notte, rispettivamente, della Puglia e della Sicilia/Calabria tirrenica da/per il Nord.

Tuttavia, il primo impatto che l'attuale offerta ha comportato sul servizio ferroviario del Meridione ha fatto emergere con forza le difficoltà riscontrate dall'utenza.

Il Ministero che rappresento, nel comprendere i disagi dei viaggiatori dei treni a media e lunga percorrenza nonché le preoccupazioni dei lavoratori coinvolti, sta effettuando approfondite analisi per una prossima revisione del reticolo dell'offerta allo scopo di definire possibili modifiche all'attuale programmazione dei treni a Contratto di Servizio.

Faccio comunque presente che, in assenza di risorse ulteriori rispetto a quelle del 2011, nel procedere alla rimodulazione e all'eventuale successiva riperimetrazione dei servizi, non potrà non tenersi conto di talune necessità, quale quella di privilegiare, in sede di contribuzione statale, le esigenze di mobilità con una connotazione di media-lunga percorrenza, attivando, laddove necessario, un coordinamento con quelle regioni eventualmente interessate a modelli di esercizio che rispondano anche alle esigenze del pendolarismo territoriale.

Inoltre, appare doveroso evidenziare che la criticità evidenziata dall'Interrogante, ovvero la perdita di lavoro per 800 unità di personale, non è interamente connessa alla rimodulazione del modello di esercizio per i servizi notturni, afferendo anche ad una cessazione contrattuale per servizi di manutenzione nonché a scelte gestionali di Trenitalia per i servizi internazionali da Roma e Venezia per Parigi, che sono svolti

in regime di autonomia commerciale, senza alcun sussidio di parte pubblica.

Per quanto concerne poi i disagi legati alla nuova tipologia di servizio offerto, evidenzio che il Ministero che rappresento ha provveduto a diffidare formalmente Trenitalia, invitandola a compiere ogni sforzo per assicurare la corretta informazione all'utenza sulle nuove modalità di esercizio. La nuova offerta prevede una sostanziale invarianza di tariffe, ancorché parte del viaggio sia assicurata con i collegamenti Alta velocità e, dunque, con un livello qualitativo molto più elevato e senza ulteriore aggravio dei tempi di percorrenza.

In ordine invece ai servizi di accompagnamento dei treni Notte, Ferrovie dello Stato ha evidenziato che, all'approssimarsi della conclusione del relativo contratto di appalto, Trenitalia, a suo tempo, ha bandito una nuova gara europea per il riaffidamento del servizio – che è stata poi aggiudicata ad un Raggruppamento Temporaneo di Imprese – articolata nel pieno rispetto della normativa vigente e strutturata sulla base dei volumi complessivi di offerta di treni « Notte » previsti con il nuovo orario di dicembre 2011.

Il bando di gara ha previsto l'impegno dell'Impresa aggiudicataria all'impiego del personale già utilizzato dal precedente Affidatario (cosiddetta « clausola sociale »), in misura corrispondente ai volumi di attività oggetto del nuovo contratto.

La razionalizzazione del servizio « Notte » ha generato circa 1.700 esuberi, 900 tra il personale di Trenitalia ed oltre 800 tra i dipendenti delle ditte che fornivano i servizi di accompagnamento notte in regime di appalto, o subappalto.

Per i 900 dipendenti di Trenitalia, sono state individuate le azioni di ricollocazione all'interno del Gruppo, che hanno consentito di risolvere completamente la problematica.

Per quanto riguarda gli oltre 800 dipendenti delle ditte in appalto: 182 erano impiegati presso l'azienda Wasteels, che svolgeva prevalentemente servizi di accompagnamento notte su tratte internazionali e 483 presso l'azienda Servirail, che svolgeva servizi accompagnamento notte su tratte nazionali.

Relativamente all'azienda RSI (ex Wagons Lits – 86 lavoratori), il Gruppo Ferrovie dello Stato, ha confermando la volontà di individuare una soluzione per i lavoratori di tale azienda, sebbene, come ha precisato, la specifica vicenda sia riferibile esclusivamente al preesistente stato di crisi di RSI stessa e non è stata quindi determinata dalla contrazione dell'offerta commerciale sul segmento « notte ».

Il rimanente personale è riconducibile ai servizi subappaltati.

Inoltre, accogliendo uno specifico invito formulato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha promosso e partecipato, presso l'Unione degli industriali di Roma, ad un incontro tra le aziende interessate alla successione di appalto e le organizzazioni sindacali, al fine di favorire una soluzione alla crisi occupazionale. Nel corso dell'incontro, la ditta appaltatrice Angel Service Srl ha quantificato in circa 320 unità il bacino dei lavoratori interessati dal passaggio di attività, per cui tali lavoratori vanno sottratti dal numero complessivo degli oltre 800 esuberi.

Ferrovie dello Stato Italiane ha comunque dichiarato di voler garantire, entro i prossimi 24 mesi e nell'ambito dei servizi affidati in appalto, la progressiva ricollocazione dell'eventuale personale che non troverà utile collocazione nell'appalto del servizio di accompagnamento notte. Tale termine potrebbe anche essere ridotto in considerazione delle diverse peculiarità territoriali.

Infatti, un impegno in tal senso è stato già raggiunto il 30 dicembre 2011 nella Regione Lombardia dove hanno trovato soluzione occupazionale 152 lavoratori.

Per quanto riguarda, invece, il personale operante nelle regioni Sicilia, Lazio, Piemonte e Veneto, si stanno cercando soluzioni simili a quelle già individuate in Lombardia.

In ogni caso, considerata la delicatezza della vicenda evidenziata dall'Onorevole interrogante, assicuro che il Ministero che rappresento sta seguendo e continuerà a seguire con la massima attenzione ogni ulteriore sviluppo.

ALLEGATO 5

Modifica all'articolo 1 della legge 5 febbraio 1992, n. 122, concernente la disciplina dell'attività di autoriparazione (C. 4574 Delfino).

EMENDAMENTI

ART. 2

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

« 1-*bis*. In via transitoria e sperimentale nella provincia autonoma di Bolzano le revisioni dei veicoli a motore e loro rimorchi capaci di contenere più di 16 persone compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico di oltre 3,5 t., possono essere effettuate da imprese di autoriparazione, autorizzate dalla provincia autonoma di Bolzano, iscritte nel registro delle imprese o nell'Albo delle imprese artigiane che esercitano effettivamente tutte le attività previste dall'articolo 1, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 122, e da consorzi o società consortili anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna nel registro delle imprese o nell'Albo delle imprese artigiane e che esercitano effettivamente una delle attività previste dall'articolo 1, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n.122. ».

2.1. Brugger, Zeller.

(Inammissibile)