

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Audizione del presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, professor Antonio Catricalà (*Svolgimento e conclusione*) 286

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, che modificano la direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3280/85 e CEE n. 3281/85, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE. Atto n. 260 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 287

SEDE CONSULTIVA:

Norme per la tutela della libertà d'impresa. Testo unificato C. 2754 Vignali e abb. (Parere alla X Commissione) (*Esame e rinvio*) 289

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 291

INTERROGAZIONI:

5-03597 Garofalo: Continui e gravi disservizi nella stazione ferroviaria di Capo D'Orlando (ME) 291

ALLEGATO 1 (*Testo integrale della risposta*) 296

5-03575 Monai: Dubbi sulle circostanze relative ad un incidente mortale occorso ad un ex colonnello dell'Aeronautica militare in data 2 febbraio 1992 291

ALLEGATO 2 (*Testo integrale della risposta*) 297

5-03556 Delfino: Assenza di dispositivi atti alla diffusione del segnale telefonico nel tratto francese della galleria del Tenda 292

ALLEGATO 3 (*Testo integrale della risposta*) 298

5-03537 Beltrandi: Impossibilità per i piloti di aerostato di esercitare il volo in alcuni comuni, in conseguenza dell'errata interpretazione del divieto recato dall'articolo 703 del TULPS (testo unico delle leggi di pubblica di sicurezza) 292

ALLEGATO 4 (*Testo integrale della risposta*) 300

ERRATA CORRIGE 292

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 27 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.15.

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Audizione del presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, professor Antonio Catricalà.

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata

anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Antonio CATRICALÀ, *presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Silvia VELO (PD), Vincenzo GAROFALO (Pdl), Mario LOVELLI (PD), Alberto TORAZZI (LNP), Carlo MONAI (IdV), Michele Pompeo META (PD), Marco DESIDERATI (LNP) e il presidente Mario VALDUCCI (Pdl).

Antonio CATRICALÀ, *presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ringrazia il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, professor Antonio Catricalà, per il suo intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.35.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 27 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.35.

Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, che modificano la direttiva 2006/22/CE sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3280/85 e CEE n. 3281/85, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE.

Atto n. 260.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere sullo schema di decreto legislativo in esame è fissato all'8 novembre 2010. In considerazione del fatto che la prossima settimana non saranno previste sedute dell'Assemblea con votazioni, chiede al rappresentante del Governo di assicurare che l'adozione definitiva del decreto legislativo da parte del Governo stesso non avvenga prima dell'espressione del parere della Commissione. La Commissione a sua volta si impegna ad esprimere il parere nella seconda settimana di novembre.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO conferma l'impegno del Governo a non adottare il decreto legislativo prima dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Francesco PROIETTI COSIMI (FLI), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere sullo schema di decreto che reca attuazione delle direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

In particolare ricorda che la direttiva 2009/4/CE è stata emanata per far fronte alla possibile installazione di dispositivi intesi ad alterare le attestazioni fornite

dall'apparecchio di controllo (tachigrafo digitale), del quale devono essere dotati, ai sensi del regolamento (CEE) 3281/85, i veicoli adibiti al trasporto su strada. Sottolinea che per evitare tale tipo di frode è stata introdotta una verifica dell'apparecchio di controllo, volta a rilevare il montaggio e/o l'uso di eventuali dispositivi intesi a distruggere, sopprimere, manipolare o alterare dati, oppure intesi a interferire con qualsiasi parte dello scambio elettronico di dati tra i componenti dell'apparecchio di controllo, oppure che ostacolano o alterano i dati nei suddetti modi prima della cifratura. Fa presente che questa previsione è recepita dall'articolo 1, comma 1, lettera a), dello schema in esame, che integra l'allegato I, Parte A, del decreto legislativo n. 144 del 2008.

Ricorda che la stessa direttiva 2009/4/CE, sempre allo scopo di evitare le frodi sopra indicate, prevede che i funzionari incaricati dei controlli siano forniti di specifica apparecchiatura d'analisi, dotata di programmi informatici adeguati, per verificare e confermare la firma digitale che accompagna i dati, come pure programmi specifici atti a fornire il profilo di velocità dei veicoli, prima dell'ispezione del loro apparecchio di controllo. Osserva che questa previsione è recepita dall'articolo 1, comma 1, lettera b), n. 1), dello schema in esame, che inserisce l'allegato II al decreto legislativo n. 144 del 2008.

Fa presente che la direttiva 2009/5/CE sostituisce l'allegato III della direttiva 2006/22/CE, che individua le infrazioni alla normativa comunitaria in materia di durata dei periodi di lavoro e di riposo nel settore dei trasporti su strada. Rileva che il nuovo allegato III contiene un elenco delle infrazioni ai regolamenti comunitari in materia più dettagliato del precedente, indicando, per ciascun tipo di infrazione, il grado di gravità. Segnala che l'articolo 9 della direttiva prevede che gli Stati membri introducano un sistema di classificazione del rischio, da applicare alle imprese di trasporto, in relazione al numero ed alla gravità delle

infrazioni da queste commesse. Le imprese che, in considerazione delle infrazioni commesse, presentano un fattore di rischio elevato sono assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti.

Segnala che il contenuto del nuovo allegato III alla direttiva 2006/22/CE è recepito dall'articolo 1, comma 1, lettera b), n. 2), dello schema in esame che introduce l'allegato III al decreto legislativo n. 144 del 2008.

Quanto ai restanti articoli dello schema in esame, evidenzia che l'articolo 2, comma 1 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che dovrà definire i criteri e le modalità del sistema di classificazione del rischio sopra illustrato. Per la redazione del decreto dovranno essere considerate rilevanti le infrazioni, e il relativo grado di gravità, contenute nell'allegato III del decreto legislativo n. 144 del 2008, introdotto dall'articolo 1 dello schema in esame. Il decreto dovrà essere emanato entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo in esame, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e delle politiche sociali.

L'articolo 2, comma 2, abroga conseguentemente l'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo n. 144 del 2008, che a sua volta prevedeva l'emanazione di un decreto ministeriale per la definizione dei criteri e delle modalità del sistema di classificazione del rischio, di cui segnala la mancata adozione.

L'articolo 3 precisa infine che dallo schema in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, né minori entrate e che per l'attuazione della normativa, gli uffici si devono avvalere delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.40.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 27 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.40.**Norme per la tutela della libertà d'impresa.**

Testo unificato C. 2754 Vignali e abb.

(Parere alla X Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Daniele TOTO (PdL), *relatore*, avverte che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il parere alla X Commissione sul testo unificato delle proposte di legge AC 2754 e abbinate, come risultante dagli emendamenti approvati. Fa presente in via generale che il provvedimento è volto a stabilire i diritti fondamentali delle imprese, definendone lo status giuridico, con particolare riferimento alle micro, piccole e medie imprese, relativamente alle quali si intendono recepire le indicazioni contenute nello *Small Business Act* adottato a livello comunitario.

Passando ad una sintetica descrizione degli articoli, rileva che ai sensi dell'articolo 1, viene definita impresa qualsiasi attività economica professionalmente organizzata per la produzione o scambio di beni o servizi a prescindere dal relativo status giuridico. Tra le finalità della legge segnala: il riconoscimento del contributo fondamentale delle imprese alla crescita dell'occupazione e allo sviluppo economico; il sostegno all'avvio di nuove imprese, in particolare da parte dei giovani e delle donne; la valorizzazione del potenziale di crescita, di produttività e di innovazione delle imprese, con particolare riferimento alle micro, piccole e medie imprese; la promozione della competitività del sistema produttivo nazionale nel contesto internazionale.

L'articolo 2 esplicita i principi fondamentali dello status giuridico delle imprese, tra i quali la libertà di iniziativa economica e concorrenza, e la sussidiarietà orizzontale quale principio cui sono improntate le politiche pubbliche, anche per quanto riguarda l'avvio dell'attività d'impresa. L'articolo 3 pone il principio della libertà di associazione delle imprese. L'articolo 3-bis prevede la legittimazione ad agire delle associazioni di categoria per la tutela di interessi diffusi. L'articolo 4 prevede che Stato, regioni, enti locali ed enti pubblici siano tenuti a valutare gli effetti sulle imprese delle iniziative legislative, regolamentari ed amministrative, anche mediante obbligo di consultazione delle parti interessate prima della presentazione delle relative proposte. L'articolo 5 reca norme per la riduzione e trasparenza degli adempimenti amministrativi a carico di cittadini e imprese. L'articolo 6 detta norme in tema di impatto della regolazione, disponendo che le amministrazioni proponenti allegano agli schemi di atti normativi da sottoporre alla deliberazione del Consiglio dei ministri l'elenco di tutti gli oneri informativi gravanti sui cittadini e sulle imprese introdotti o eliminati con i medesimi atti normativi, con la stima dei costi gravanti sui destinatari. L'articolo 7 prevede norme dirette alla semplificazione dei procedimenti per l'attività di impresa. In tale direzione, viene richiamato il rispetto di alcuni principi generali dell'azione amministrativa nei confronti delle imprese e si prevede la pubblicazione e l'aggiornamento di norme e requisiti minimi per l'esercizio di ciascuna tipologia di attività imprenditoriale, tramite le Camere di commercio, e, a favore delle micro, piccole e medie imprese, l'adozione di procedure semplificate e meno onerose per l'avvio e l'esercizio dell'attività. L'articolo 8 prevede la possibilità per i creditori della pubblica amministrazione di compensare il proprio credito con i debiti eventualmente maturati. Si prevede inoltre una delega al Governo per definire norme relative al pagamento tra imprese e relativi ritardi.

L'articolo 9 riguarda la certificazione sostitutiva, prevedendo che alle imprese non possano essere richiesti, all'esito di verifiche svolte dalla pubblica amministrazione e dalle autorità competenti, adempimenti ulteriori rispetto ai requisiti minimi. L'articolo 10 reca una delega per disposizioni correttive ed integrative della disciplina delle procedure concorsuali riguardanti le imprese. Ai sensi dell'articolo 11, lo Stato, le regioni e le autonomie locali devono istituire portali telematici al fine di rendere trasparenti le procedure di evidenza pubblica e di ampliare l'accesso all'informazione sugli appalti pubblici disponibili di importo inferiore alle soglie stabilite dall'Unione europea. Lo stesso articolo 11 prevede norme in materia di appalti pubblici, volte a favorire l'accesso delle piccole e medie imprese agli appalti banditi dai comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti. L'articolo 12 reca una serie di definizioni relative alle imprese, ai distretti e alle reti d'impresa, rinviando ai criteri utilizzati in ambito comunitario per la definizione di micro, piccola e media impresa e provvedendo altresì a definire i distretti industriali, i metadistretti, i distretti tecnologici, le reti d'impresa, le imprese femminili e le imprese giovanili. L'articolo 13 detta norme per tutelare le micro, piccole e medie imprese, cui deve essere garantita una riserva minima del 50 per cento degli incentivi per l'internazionalizzazione e l'innovazione. Sottolinea che si prevedono anche misure per favorire il credito a tali imprese, per incentivare investimenti innovativi e per favorire la diffusione dei valori di merito, efficienza e responsabilità.

L'articolo 14 reca un'altra delega al Governo, per adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge, uno o più decreti legislativi per la riforma dell'imposizione tributaria relativa alle imprese. L'articolo 15 prevede che lo Stato garantisca norme e regimi fiscali di maggiore vantaggio per le imprese avviate da giovani di età inferiore a trentacinque anni, nei primi tre anni di

attività, al fine di conservare e di sviluppare l'imprenditorialità diffusa. Per le nuove imprese tecnologiche, per le nuove imprese femminili e per le imprese localizzate nelle aree svantaggiate, il termine è prorogato di ulteriori due anni. L'articolo 16 istituisce l'Agenzia nazionale per le micro, piccole e medie imprese, con il compito di elaborare proposte finalizzate a favorire lo sviluppo delle imprese con meno di cinquanta addetti e di predisporre un rapporto annuale del Presidente del Consiglio dei ministri sulla micro, piccola e media impresa. Ai sensi dell'articolo 17, l'Agenzia è un organo collegiale composto dal presidente e da quattro membri; il presidente è nominato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, due membri sono nominati dal Ministero dello sviluppo economico, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, uno dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome e uno dall'Unione italiana delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura. Il mandato del presidente e dei membri dell'Agenzia è fissato in cinque anni ed è rinnovabile una sola volta. L'articolo 18 istituisce la Commissione parlamentare per le micro, piccole e medie imprese, composta da dieci senatori e da dieci deputati. I compiti della Commissione, indicati dall'articolo 19, consistono nel valutare l'attuazione degli accordi internazionali e della legislazione relativi alle micro, piccole e medie imprese, nel favorire lo scambio di informazioni e promuovere le opportune sinergie con gli organismi e gli istituti per la promozione e la tutela delle micro, piccole e medie imprese operanti in Italia e all'estero e con associazioni, organizzazioni non governative e altri soggetti. La Commissione riferisce alle Camere, con cadenza almeno annuale, sui risultati della propria attività e formula osservazioni e proposte sugli effetti, sui limiti e sull'eventuale necessità di adeguamento della legislazione vigente. L'articolo 20 concerne le spese per il funzionamento della Commissione, pari a 30.000 euro a decorrere dall'anno di approvazione della

legge. L'articolo 20-bis prevede l'adozione di una legge annuale per la tutela e lo sviluppo delle micro e piccole imprese. A tal fine, entro il 30 giugno di ogni anno, il Governo presenta alla Camere un disegno di legge volto a definire indirizzi, criteri e indirizzi per tali finalità. L'articolo 21 riguarda i rapporti tra lo Stato, le regioni e le autonomie locali, e stabilisce che le disposizioni di cui alla legge in esame sono espressione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale. Gli articoli 22 e 23 recano infine le disposizioni transitorie e finanziarie.

La seduta termina alle 15.50.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.50 alle 15.55.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 27 ottobre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.55.

5-03597 Garofalo: Continui e gravi disservizi nella stazione ferroviaria di Capo D'Orlando (ME).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*). Si rende in ogni caso disponibile ad organizzare un incontro tra i dirigenti di RFI e il deputato interrogante, avente ad oggetto le questioni sollevate nell'interrogazione.

Vincenzo GAROFALO (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la

tempestività della risposta. Ribadisce tuttavia che la stazione di Capo d'Orlando versa in una situazione di totale abbandono e lo stato generale dello scalo è tale da incidere in modo fortemente negativo sul decoro della città. Ritiene che non dovrebbero essere i parlamentari, attraverso gli atti di sindacato ispettivo, ad occuparsi di questioni che dovrebbero essere affrontate invece dalla società ferroviaria e in particolare dal servizio che si occupa di raccogliere le lamentele dell'utenza, che per la stazione oggetto dell'interrogazione risultano assai numerose. Ritiene infatti che dovrebbe essere la società FS SpA a vigilare sullo stato dei propri immobili e sul funzionamento del servizio di trasporto ferroviario e che la medesima società dovrebbe fornire ai passeggeri i servizi minimi, tra i quali i servizi igienici, cui sono tenuti per legge tutti gli esercenti commerciali privati. Preannuncia che continuerà a monitorare la situazione della stazione di Capo d'Orlando, frequentata da numerosi pendolari, anche al fine di non far ricadere su un'utenza debole il disagio derivante dai continui disservizi che in essa si verificano.

5-03575 Monai: Dubbi sulle circostanze relative ad un incidente mortale occorso ad un ex colonnello dell'Aeronautica militare in data 2 febbraio 1992.

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

Carlo MONAI (IdV), replicando, si dichiara soddisfatto per la tempestività con la quale il Governo ha inteso rendere la risposta, ma insoddisfatto nel merito dei contenuti della risposta medesima. Ritiene che la risposta del Governo, nella quale in sostanza sono indicati i successivi passaggi di competenza relativamente alle inchieste sui sinistri aeronautici, non fornisca elementi di chiarezza rispetto alle circostanze dubbie in cui si è verificato l'incidente oggetto dell'interrogazione. Preannuncia

quindi la presentazione di un ulteriore atto di sindacato ispettivo al riguardo, al fine di conoscere il risultato della ricerca che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvierà sugli archivi storici propri e dell'Enac, auspicando che venga fatta luce sull'avvenimento oggetto del proprio atto di sindacato ispettivo.

5-03556 Delfino: Assenza di dispositivi atti alla diffusione del segnale telefonico nel tratto francese della galleria del Tenda.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*). Si rende in ogni caso disponibile ad organizzare un incontro tra i dirigenti di RFI e il deputato interrogante, avente ad oggetto le questioni sollevate nell'interrogazione.

Teresio DELFINO (UdC), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta resa, che fornisce una ricca ricostruzione della vicenda relativa alla galleria del Tenda. Ritiene in ogni caso opportuno che venga superata un'evidente carenza del tratto francese della galleria, nella quale sono assenti dispositivi atti alla diffusione del segnale telefonico. Osserva che la questione si sarebbe dovuta risolvere attraverso un intervento autonomo delle autorità francesi, che tuttavia non è stato operato. Ritiene quindi che nelle more della modifica della convenzione avente ad oggetto la tratta in questione occorra trovare un accordo temporaneo con le autorità francesi al fine di pervenire alla soluzione di un problema che ha assunto le caratteristiche di una vera e propria emergenza. Sottolinea la necessità prioritaria di garantire la sicurezza per i passeggeri che viaggiano su quella tratta e attraversano la galleria del Tenda e auspica che il Governo superi la fase tecnica avviata attraverso la convocazione di un tavolo al riguardo e ponga in essere un'azione politica condivisa.

5-03537 Beltrandi: Impossibilità per i piloti di aerostato di esercitare il volo in alcuni comuni, in

conseguenza dell'errata interpretazione del divieto recato dall'articolo 703 del TULPS (testo unico delle leggi di pubblica di sicurezza).

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

Marco BELTRANDI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la rapidità con la quale è stata resa la risposta, della quale si dichiara completamente soddisfatto. Fa presente che si sono verificati alcuni casi di intervento da parte delle autorità di polizia municipale, le quali, dando una interpretazione delle norme opposta a quella che si evince dalla risposta del sottosegretario, hanno impedito il volo a piloti di aerostato regolarmente muniti di licenza. Osserva che, pur trattandosi di un numero limitato di soggetti, il divieto di volo imposto ad alcuni piloti in occasione dei raduni internazionali, ha creato un danno all'immagine del Paese. Auspica che quanto dichiarato dal Governo in risposta all'atto di sindacato ispettivo a propria firma costituisca la parola definitiva sulla vicenda e preannuncia, in caso contrario, la presentazione di una proposta di legge volta ad intervenire sulla normativa vigente di riferimento.

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

La seduta termina alle 16.20.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* di martedì 26 ottobre 2010, sostituire le pagine 103 e 104 con le seguenti:

« ALLEGATO 7 »

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2011). (C. 3778 Governo).

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013 (C. 3779 Governo).

Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013 (limitatamente alle parti di competenza).

PROPOSTA DI RELAZIONE ALTERNATIVA DEI DEPUTATI META, VELO, LOVELLI, FIANO, BOFFA, BONATIVACOLA, CARDINALE, GASBARRA, GENTILONI SILVERI, GINEFRA, LARATTA, PIERDOMENICO MARTINO, GIORGIO MERLO E TULLO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni):

esaminata, per le parti di competenza, la Tabella 10, recante lo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le connesse parti del disegno di legge di stabilità;

premessi che:

una adeguata politica dei trasporti, delle infrastrutture e della mobilità rappresenta un potente fattore di crescita della produttività e di sviluppo di ogni altro settore dell'economia, ovvero di competitività complessiva del Paese;

il DPEF 2007-2011 e la legge finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006 articolo 1, commi 863-866) hanno disposto, con il Quadro Strategico Nazionale (QSN) 2007-2013, un indirizzo di programmazione unitaria delle risorse della politica di coesione e di sviluppo – fondi strutturali, quote di cofinanziamento nazionale e risorse aggiuntive nazionali – che, a partire dal 2007, nell'ambito della manovra economica, ha composto in un quadro unitario le risorse comunitarie e quelle aggiuntive nazionali per le aree del Mezzogiorno e del Centro Nord; le risorse

assegnate per tale periodo di programmazione erano riservate, per una quota non inferiore al 30 per cento, al finanziamento di infrastrutture e servizi di trasporto di rilievo strategico nelle regioni meridionali;

a partire dal decreto-legge 112/2008 e con i successivi provvedimenti anticrisi il Governo ha avviato un' incisiva riprogrammazione, riallocazione e rimodulazione delle risorse del Fondo Aree sottoutilizzate, anche per la quota di competenza regionale; non si è realizzata, di contro, l'annunciata concentrazione di risorse FAS su interventi di rilevanza strategica nazionale, quali i corridoi transeuropei intermodali di trasporto;

nel contratto di servizio 2009-2014, relativo al trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza, emerge un'offerta in termini di servizi ferroviari, frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione nella quale l'esigenza di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi per l'impresa ferroviaria prevale sulla volontà di garantire un servizio universale e sulle importanti azioni da intraprendere per il miglioramento dell'efficienza. Le risorse finanziarie pubbliche pari a 239 milioni per il 2009, 252 milioni per il 2010 e 242

milioni per il 2011 consentono di finanziare volumi di produzione del servizio decrescenti nel triennio a fronte di un aumento tariffario medio del 6,5 per cento per il 2010; dal contratto risulta che il sistema di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza ha subito tagli significativi all'orario di servizio; risultano fortemente ridotti i collegamenti in aree periferiche e prive di alternative modali quali la linea Jonica, mentre risultano rinforzate alcune direttrici, quali la Firenze-Roma, già sufficientemente servite; non esistono collegamenti diurni tra la Puglia e il Piemonte;

considerato che:

gli strumenti di politica economica adottati dal Governo incidono in misura rilevante sul servizio di trasporto e sulle infrastrutture connesse con una consistente riduzione dei trasferimenti operata con il decreto legge 78/2010, che ha ridotto del 15 per cento il budget destinato al trasporto pubblico locale, penalizzando in particolare il trasporto ferroviario regionale con un taglio pari a circa 1200 milioni di euro; si riducono drasticamente così servizi essenziali per i cittadini, e contestualmente si aumenta il costo della mobilità sia con l'incremento delle tariffe autostradali sia con l'introduzione di nuovi pedaggi;

con la legge di stabilità 2011 le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 5, dettano le modalità applicative dell'articolo 14, comma 2 del D-L n.78/2010, che prevede una riduzione delle risorse statali attribuite alle regioni a Statuto ordinario rispettivamente nella misura di 4.000 milioni di euro per l'anno 2011 e 4.500 milioni di euro a decorrere dall'anno 2012;

al comma 5 dell'articolo 1, della legge di stabilità al nostro esame, si prevede che, fatti salvi i diversi criteri e modalità stabiliti dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, per l'anno 2011, su richiesta delle singole regioni, il Cipe possa stabilire che, in luogo della riduzione dei trasferimenti relativi al trasporto

pubblico ed all'edilizia sanitaria pubblica, siano ridotti i trasferimenti attribuiti alla singola regione interessata, relativi alla quota destinata alla programmazione regionale del Fondo per le aree sottoutilizzate, inclusi quelli derivanti dalla rimodulazione disposta ai sensi della tabella E;

nella relazione tecnica al provvedimento, si sottolinea che l'intervento in questione si configura come compensazione di tagli di risorse comunque spettanti alle singole regioni interessate; pertanto la citata operazione non produrrebbe effetti ai fini dei saldi di finanza pubblica; assai rilevanti, invece, sono gli effetti sulla programmazione relativa al quadro strategico nazionale: i tagli e le preallocazioni sul FAS, la più dinamica e importante risorsa del QSN, perché rifinanziata ogni anno e perché destinata a garantire l'effettiva « addizionalità » delle politiche di coesione, non solo non hanno una funzione anticiclica nel contrastare la crisi, ma propongono una « *dramatic choice* » tra una decurtazione di risorse destinate a funzioni essenziali delle regioni, e l'ennesimo, sistematico definanziamento dei fondi FAS destinati alla politica regionale unitaria;

da una parte, con il decreto 78/2010, e la netta riduzione delle risorse per il trasporto pubblico locale, si sottraggono risorse essenziali alla vita quotidiana dei cittadini, in particolare di quelli che ogni giorno vivono il disagio e i costi della distanza tra l'abitazione e il luogo di lavoro o di studio; dall'altra, con la legge di stabilità, si compromettono « l'unità delle regole e degli obiettivi » e l'impianto unitario del QSN, funzionale all'esigenza di rendere massima la capacità di intervento e l'efficacia dell'impatto delle politiche di coesione, in particolare di quelle destinate alla realizzazione di infrastrutture essenziali di trasporto nei luoghi a più elevata perifericità;

nelle politiche del Governo sono del tutto assenti le necessarie misure di sostegno economico ai pendolari: secondo i dati CENSIS, i pendolari in Italia sono

oltre 13 milioni (pari al 22,2 per cento della popolazione residente); di questi il 14,8 per cento – circa due milioni di persone – utilizza normalmente il treno, come unico mezzo di trasporto o in combinazione con altri mezzi, per spostarsi in ambito locale e metropolitano;

gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale, in gran parte, rappresentano quella fascia di cittadinanza che più delle altre risente degli effetti della crisi economica; nella manovra 2011 non è prevista alcuna agevolazione fiscale per l'acquisto di abbonamenti mensili ed annuali ai servizi di trasporto pubblico urbano e ferroviario;

DELIBERA DI RIFERIRE IN SENSO CONTRARIO E

in alternativa alle politiche anticicliche dell'ultimo biennio, « neutrali » sotto il profilo dell'equilibrio di bilancio, ma molto onerose perché in aperta competizione con le politiche di sviluppo delle aree arretrate già concordate con l'unione europea, a nostro giudizio,

SI PROPONE

di sostituire il taglio al trasporto pubblico locale, disposto dal Governo con l'articolo 14 commi 1 e 2 del decreto legge 78/2010, con il ripristino delle disposizioni già previste dalla finanziaria 2008 (L. 244/2007) che garantivano la continuità nella corresponsione, per gli anni dal 2008 al 2010, delle risorse per il finanziamento delle funzioni regionali relative alla programmazione e amministrazione dei servizi ferroviari in concessione a Trenitalia di interesse regionale e locale. Le stesse

norme prevedevano la sostituzione di tali risorse, a decorrere dal 2011, con l'adeguamento della compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione;

di contenere il costo del trasporto pubblico che grava sulle famiglie mediante la detrazione dall'imposta lorda ai fini IRPEF, per le spese sostenute entro il 31 dicembre 2010, per l'acquisto di ciascun abbonamento ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale ed interregionale, nella misura del 19 per cento per un importo di spesa massimo di 250 euro. Si prevede che tale detrazione sia riconosciuta anche se la relativa spesa è stata sostenuta nell'interesse di familiari fiscalmente a carico del contribuente;

di garantire risorse crescenti nel triennio per il contratto di servizio del trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza da erogare all'impresa ferroviaria a condizione che garantisca servizi di utilità sociale adeguati ai migliori servizi presenti in ambito europeo in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione; si propone inoltre di modificare in modo radicale le agevolazioni tariffarie ad oggi vigenti eliminando quelle obsolete e discriminatorie;

di disporre sufficienti misure per il riequilibrio modale del trasporto merci, tenuto conto che il trasporto ferroviario di merci può vantare il più alto valore in termini di compatibilità ambientale sia nei confronti del trasporto aereo, sia del trasporto su gomma, rispetto al quale registra un 77 per cento in meno di emissione di gas serra e un 77 per cento in meno di emissione di anidride carbonica. ».

ALLEGATO 1

5-03597 Garofalo: Continui e gravi disservizi nella stazione ferroviaria di Capo D'Orlando (ME).**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento allo stato della stazione di Capo d'Orlando, Ferrovie dello Stato ha fornito i seguenti elementi informativi.

Per quanto riguarda la pulizia degli ambienti aperti al pubblico si fa presente che essa è internalizzata, ovvero eseguita da operatori di RFI, dal lunedì al venerdì, mentre il sabato e la domenica viene svolta da ditta esterna.

I servizi di pulizia, dall'esito dei controlli effettuati dai referenti territoriali, risulterebbe soddisfacente. Con il nuovo contratto di pulizie di prossimo affidamento, le predette attività di pulizia e mantenimento del decoro dell'impianto in oggetto potranno essere adeguati a standard di qualità più elevati.

La toilette da alcuni anni è stata chiusa poiché la stazione di Capo D'Orlando non rientra tra quelle in possesso dei parametri stabiliti dalla società ferroviaria che ne regolano il mantenimento; infatti trattasi d'impianto con una frequentazione inferiore a 500 viaggiatori al giorno.

Per risolvere tale problematica è stato avviato l'iter per la consegna dei locali servizi igienici di stazione, in comodato

d'uso, all'attuale gestore del Bar/Tabacchi della stazione, con il preciso impegno (da parte di quest'ultimo) di renderli utilizzabili per i viaggiatori.

Per quanto riguarda quindi lo stato generale dell'impianto, nella stazione dal mese di marzo 2010 sono stati effettuati interventi manutentivi di ripristino del decoro e di pulizia straordinaria.

La stazione è dotata di efficienti sistemi d'informazione al pubblico sia sonora che a mezzo monitor ed anche con quadri orari affissi.

È dotata altresì di un sistema di video sorveglianza collegato con la sala operativa SCC presenziata durante le 24 ore.

Sono presenti scivoli per l'accesso sia all'atrio biglietteria sia al 1° marciapiede di stazione e posto auto riservato per disabili.

Oltre la dotazione di panche nella sala d'attesa e sul 1° marciapiede è stato programmato l'acquisto di nuovi arredi e di cestini idonei alla raccolta differenziata.

È, inoltre, presente una estesa e decorosa area parcheggio affidata al Comune e da esso gestita.

ALLEGATO 2

5-03575 Monai: Dubbi sulle circostanze relative ad un incidente mortale occorso ad un ex colonnello dell'Aeronautica militare in data 2 febbraio 1992.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vorrei precisare, rispondendo a quanto espressamente richiesto nell'atto in esame, che non si dispone, ad oggi, di elementi di novità rispetto a quanto già emerso e pienamente a conoscenza dell'onorevole interrogante.

Corrisponde al vero che alla data dell'incidente, il 2 febbraio 1992, lo svolgimento delle inchieste sui sinistri aeronautici, in virtù dell'articolo 827 del Codice della navigazione, faceva capo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Successivamente, nelle more dell'attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE, lo svolgimento delle inchieste in questione è stato demandato, in virtù di quanto previsto dal decreto legislativo 250/1997, al Dipartimento dell'aviazione civile.

Solo a seguito dell'emanazione del decreto legislativo n. 66/1999 attuativo della citata direttiva comunitaria, lo svolgimento delle inchieste tecniche relative ad incidenti ed inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile è stato posto in capo all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

In particolare, le funzioni inerenti lo svolgimento delle inchieste in questione sono state trasferite all'Agenzia dal Dipartimento dell'aviazione civile in osservanza al citato decreto legislativo 66/1999.

Nel trasferimento delle citate funzioni sono state trasferite all'ANSV le inchieste inerenti eventi occorsi a partire dal 13 giugno 2000.

Conseguentemente il fascicolo dell'inchiesta relativo all'evento citato nell'interrogazione, non è mai stato trasferito all'ANSV.

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) è stato istituito nel 1997, assorbendo le funzioni di Civilavia, del Registro aeronautico italiano (R.A.I.) e dell'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.).

Ciò posto, ad oggi, presso gli archivi informatici dell'Ente, non risultano informazioni circa l'evento richiamato dall'interrogante. Infatti, stante la vetustà dell'evento, le eventuali informazioni in possesso potrebbero essere conservate in formato cartaceo presso archivi di Enac non agevolmente consultabili.

Si rammenta che contestualmente alle indagini tecniche di competenza del Ministero dei Trasporti è stata svolta una indagine dell'autorità giudiziaria di cui non se ne conosce gli esiti.

Il Ministero provvederà ad avviare una ricerca sia presso i propri archivi storici sia presso quelli dell'Enac della documentazione inerente l'incidente in esame per valutare la sussistenza di elementi di rilievo.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intende confermare la propria disponibilità ad attivarsi attraverso le autorità aeronautiche oggi competenti, qualora emergessero elementi di novità tali da giustificare un riesame delle attività di ispezione al tempo svolte.

ALLEGATO 3

5-03556 Delfino: Assenza di dispositivi atti alla diffusione del segnale telefonico nel tratto francese della galleria del Tenda**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia è regolata dal 1970 da una convenzione stipulata dallo Stato italiano e quello francese che prevede che l'Italia si faccia carico della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intero tratto, compreso quello operativo nel territorio francese.

A seguito della stessa le Autorità francesi ritengono che lo Stato italiano debba sostenere le spese per adeguare la tratta francese del tunnel di Tenda oltre ai costi per la gestione annuale dell'infrastruttura.

La normativa attualmente vigente in Italia il DM 28/10/2005, inerente la sicurezza delle gallerie, obbliga l'adeguamento di tutta la linea ma non prevede tale obbligo per le tratte site in territorio « estero ».

In particolare, l'articolo 3 comma 9 prevede che, per quanto riguarda le gallerie di valico interessanti un altro Paese, devono essere concordati con apposita convenzione, i requisiti di sicurezza e la metodologia di analisi dei rischi concernenti l'infrastruttura, il materiale rotabile e le procedure operative di esercizio, in maniera da armonizzare i requisiti di sicurezza tra i gestori delle infrastrutture. In particolare, sono coordinati e testati i piani di emergenza e soccorso.

Nello stesso provvedimento si prevede che per tratte « italiane » di confine si possa prevedere una deroga nel caso in cui un organismo bi-laterale ne disponga l'armonizzazione con i requisiti di sicurezza dell'altro paese. Ciò, in pratica significa che senza una procedura condivisa RFI non può effettuare alcuna gestione e messa in sicurezza della tratta francese del tunnel del Tenda.

Peraltro le « Specifiche Tecniche di Interoperabilità » disciplinate a livello Europeo con la direttiva 2008/163/CE impongono l'adeguamento dei tratti già operativi solo in caso di nuove infrastrutture o di rinnovo e ristrutturazione dello specifico sottosistema interessato.

Le possibili azioni per uscire dall'impasse determinata dall'evidente contrasto tra la convenzione e le attuali norme comunitarie e nazionali in materia di sicurezza possono essere:

A. le autorità francesi (RFF) provvedono autonomamente alla realizzazione dei lavori di messa in sicurezza dell'infrastruttura, mediante un'azione di formale richiesta da parte del nostro Governo;

B. lo Stato italiano potrebbe avviare un negoziato per concordare con lo Stato Francese modifiche alla convenzione che rendano possibile l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'infrastruttura, come previsto dal DM e alla luce della sopraggiunta normativa comunitaria prevedendo anche l'accordo dei Gestori dell'infrastruttura, ed eventualmente anche delle imprese ferroviarie, per la parte relativa all'attrezzaggio di bordo treno dei sistemi di Segnalamento Controllo e Comando (tipo sistema controllo marcia treno).

Il Ministero ha convocato un tavolo tecnico con i soggetti interessati per valutare le possibili soluzioni

Per quanto riguarda gli specifici disservizi segnalati nell'atto cui si risponde, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che per quanto concerne la possibilità di comunicare con gli apparecchi di telefonia

cellulare dall'interno della galleria con l'esterno, esiste un impianto di radio estensione GSM pubblico (TIM e VODAFONE), messo in esercizio il 31.10.2007 e alla cui manutenzione provvede RFI.

Tale impianto effettivamente si stende solo fino alla progressiva km 37+780 e dunque unicamente sul tratto di linea ricadente in territorio italiano fino a poco oltre il confine di Stato.

Tuttavia va detto che all'interno della galleria, e per l'intera sua estensione, esistono anche posti telefonici fissi a terra, per mezzo dei quali è possibile mettersi in

contatto col posto di servizio che regola la circolazione, cioè il Dirigente centrale operativo che ha sede presso Breyll sur Roya.

Tali posti telefonici sono installati conformemente alla Specifica tecnica adottata con la Disposizione 37/2004 del gestore infrastruttura italiano.

Essi si trovano dunque ad una distanza di circa 1.000 metri l'uno dall'altro e questo fa sì che oltre il punto in cui si trova il confine di Stato ve ne sono 4, ubicati rispettivamente alle progressive chilometriche 38+266, 39+270, 40+270 e 41+379.

ALLEGATO 4

5-03537 Beltrandi: Impossibilità per i piloti di aerostato di esercitare il volo in alcuni comuni, in conseguenza dell'errata interpretazione del divieto recato dall'articolo 703 del TULPS (testo unico delle leggi di pubblica di sicurezza)

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In primo luogo, si rappresenta che ad oggi non risulta pervenuta presso l'Enac alcuna segnalazione circa le problematiche sollevate nell'atto in discussione né si ha evidenza del presunto vulnus arrecato ai piloti di aerostati.

A un tratto generale, si rileva in primo luogo che l'articolo 687 del Codice della Navigazione, modificato dal decreto legislativo del 9 maggio 2005, n. 96, prevede che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti comunitari.

Pertanto, Enac viene riconosciuto dal citato articolo del Codice quale unica au-

torità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile.

Ciò posto, si rappresenta che le macchine di cui trattasi ed i piloti sono certificati ed abilitati dall'Enac ai sensi della vigente normativa, anche comunitaria.

Per quanto attiene agli aerostati immatricolati all'estero, viene richiesto il certificato di navigabilità emesso secondo gli standard stabiliti dall'ICAO.

Alla luce di quanto illustrato, si ritiene che le previsioni dell'articolo 703 del codice penale debbano essere interpretate con riferimento al contesto normativo sopra delineato.

Pertanto, posto che l'articolo 703 del codice penale prevede il divieto di innalzare aerostati con fiamme senza la licenza dell'autorità e considerato che l'autorità di settore è rappresentata dall'Enac, si ritiene che i contenuti dell'articolo 703 del codice penale non possano trovare applicazione relativamente al volo di aerostati allorché tali aerostati dispongono della certificazione rilasciata e/o validata dall'Enac.