

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04007 Braga: Gravi conseguenze per il traffico merci in relazione alla possibile introduzione, da parte della confederazione elvetica, di blocchi programmati al traffico pesante sull'autostrada A2 tra i valichi di Brogeda (CO), del Gaggiolo (VA) e Lugano nord	130
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	135
5-04023 Iannuzzi: Determinazione delle tariffe relative al nuovo sistema di pedaggiamento introdotto sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno	131
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	137
5-04030 Monai: Procedure di autorizzazione all'accesso alle zone a traffico limitato da parte dei veicoli adibiti al trasporto non di linea di persone per conto terzi	132
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	139
5-04033 Vannucci: Interruzione della viabilità sulla strada statale 73-bis Bocca Trabaria, in Umbria	132
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	140
5-04037 Lovelli: Promozione, da parte degli enti locali, di interventi volti al miglioramento e al potenziamento dei collegamenti nel territorio della provincia di Alessandria	133
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	142
5-04041 Pili: Stato di attuazione delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia, con particolare riguardo alla tutela del principio di continuità territoriale sulle rotte sarde .	133
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	144
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	134

INTERROGAZIONI

Mercoledì 2 febbraio 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.10.

5-04007 Braga: Gravi conseguenze per il traffico merci in relazione alla possibile introduzione, da parte della confederazione elvetica, di blocchi pro-

grammati al traffico pesante sull'autostrada A2 tra i valichi di Brogeda (CO), del Gaggiolo (VA) e Lugano nord.

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

Chiara BRAGA (PD), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta e ringrazia il rappresentante del Governo per la tempestività con cui essa è stata resa, a testimonianza di un pronto interessa-

mento del sottosegretario Giachino per la problematica sollevata nell'atto di sindacato ispettivo. Sottolinea con soddisfazione l'impegno assunto dal Governo, volto a trovare soluzioni che consentano lo scorrimento più agevole del traffico pesante in transito nel territorio della Federazione svizzera, in ragione delle importanti ricadute che i rallentamenti su tale territorio possono avere sulla viabilità del nord Italia.

5-04023 Iannuzzi: Determinazione delle tariffe relative al nuovo sistema di pedaggiamento introdotto sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

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

Tino IANNUZZI (PD), replicando, nel dichiararsi assolutamente insoddisfatto della risposta del Governo, osserva che dopo anni di rinvii e ritardi, dal 1° gennaio 2011, è finalmente entrato in vigore il nuovo sistema di pedaggio differenziato, giustamente collegato ai chilometri effettivamente percorsi, ma il Governo non ha rispettato gli impegni assunti, dal momento che i pedaggi in concreto applicati per le diverse tratte chilometriche sono ben più elevati e onerosi di quelli indicati nella risposta resa dal vice ministro Castelli ad una delle tante interrogazioni dei deputati Iannuzzi e Vaccaro, svolta presso la Commissione Trasporti nella seduta del 21 luglio 2010. Rileva che è stato consentito alla SAM di aumentare in misura consistente e del tutto immotivata i pedaggi stabiliti a luglio 2010, che prevedevano una prima tariffa pari a 0,60 euro, con aumenti per le successive tratte di 0,20 euro, e che, attualmente, in violazione di tali indicazioni, prevedono una prima tariffa di 0,80 euro con due incrementi successivi di 0,30 euro. Sottolinea che da tale nuova determinazione dei pedaggi deriva un quadro complessivo molto più oneroso per gli utenti, stante il fatto che, rispetto al pedaggio unico ed indifferen-

ziato in vigore fino al 31 dicembre 2010, pari a 1,60 euro, per tragitti fino a 30 km (ossia più di metà della tratta, pari complessivamente a 51 km) c'era un risparmio o un'invarianza di spesa, mentre oggi per gli spostamenti superiori ai 20 km si registra un ingiustificato aumento di spesa per gli automobilisti. Giudica, inoltre, immotivata e assai grave la decisione di applicare la tariffa di 2 euro – pari al 25 per cento in più della tariffa precedentemente prevista – per gli utenti privi di telepass, che penalizza duramente i cittadini e si configura come un autentico « colpo di mano » sulla pelle dei territori e delle comunità salernitane e napoletane. Ritene, quindi, necessario che il Governo assuma, nell'esercizio doveroso delle proprie competenze istituzionali, una ferma iniziativa verso la SAM e l'ANAS volta al rispetto integrale degli impegni assunti nel luglio 2010 e all'applicazione delle tariffe ufficialmente indicate dal Governo, giudicando ogni ulteriore mancato intervento del Governo privo di qualsivoglia giustificazione e suscettibile di arrecare danno ai legittimi interessi della popolazione e dell'interesse pubblico generale. Osserva ancora che l'ANAS e la SAM non hanno rispettato neanche l'impegno di consentire che l'acquisto del telepass potesse avvenire in linea generale al mero costo di produzione, pari a circa 20 euro, e non già al prezzo di mercato di circa 45 euro e giudica insufficienti le ipotesi di promozione prospettate per soli tre mesi. Ribadisce, quindi, la necessità che il Governo intervenga per modificare, nel rispetto degli impegni presi, il quadro dei nuovi pedaggi, anche al fine di evitare comprensibili e fondati contenziosi. Nel ribadire il giudizio negativo nei confronti della condotta tenuta dal Governo, che non è intervenuto con la necessaria e ferma determinazione verso ANAS e SAM, preannuncia che, insieme all'onorevole Vaccaro, continuerà ad incalzare il Governo affinché siano finalmente adottate dalla SAM le soluzioni giuste ed equilibrate, già definite nel luglio 2010, anche in considerazione del fatto che fino ad oggi non sono state fornite indicazioni precise e circostanziate

riguardo alle analisi istruttorie e ai flussi di traffico che avrebbero portato la SAM a determinare un aumento così elevato di pedaggi fra luglio 2010 e gennaio 2011.

5-04030 Monai: Procedure di autorizzazione all'accesso alle zone a traffico limitato da parte dei veicoli adibiti al trasporto non di linea di persone per conto terzi.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*), si rende disponibile ad organizzare un incontro tra gli enti locali interessati e i responsabili della Motorizzazione civile, al fine di verificare le modalità di accesso delle amministrazioni comunali ai dati dell'archivio nazionale degli autoveicoli e di giungere ad un miglioramento nelle procedure.

Carlo MONAI (IdV), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta e confida che l'attenzione diligente dimostrata dal sottosegretario Giachino in molte altre occasioni possa condurre ad una rapida soluzione della questione. Osserva che le conseguenze pratiche del cattivo raccordo tra le amministrazioni comunali e le società private cui è affidata la gestione dell'accesso nei centri storici risultano assai gravi, dal momento che gli imprenditori di società di noleggio con conducente si vedono recapitare contravvenzioni elevate in tutta Italia, e devono conseguentemente affidare a diversi avvocati le deleghe per i ricorsi di fronte alle prefetture o ai giudici di pace, con un notevole e ingiustificato dispendio di tempo e di denaro. Fa rilevare che l'impossibilità di accesso ai dati all'archivio nazionale dei veicoli da parte delle società private che gestiscono gli ingressi nelle ZTL e l'elevazione di contravvenzioni per la mancata verifica della destinazione d'uso dei veicoli determina un notevole dispendio anche di risorse pubbliche, in quanto le esattorie di frequente sottoscrivono convenzioni con società esterne che presuppongono addebiti di costi agli enti

locali, indipendentemente dall'esito della contravvenzione. Nell'osservare che tale grave situazione non può essere liquidata con la semplice presa d'atto del mancato raccordo tra amministrazioni comunali e società private, dal momento che l'ammontare delle contravvenzioni per alcuni imprenditori raggiunge cifre assai elevate, in alcuni casi nell'ordine di un milione di euro, auspica che si pervenga rapidamente alla soluzione di tale questione, che incide negativamente sulla competitività di imprese che si vedono di fatto negato il diritto, sancito dalla normativa, di utilizzo delle corsie riservate e di accesso ai centri storici delle città.

5-04033 Vannucci: Interruzione della viabilità sulla strada statale 73-bis Bocca Trabaria, in Umbria.

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

Massimo VANNUCCI (PD), replicando, pur ringraziando il sottosegretario, si dichiara insoddisfatto per la risposta resa. Osserva che dalla situazione oggetto dell'interrogazione, anche per quello che è emerso dalla risposta, si delinea un paradosso, in quanto a causa del rimpallo di competenze tra Anas, Regione e privati, in relazione ad un intervento la cui spesa è pari a poche centinaia di migliaia di euro, la strada statale di Bocca Trabaria, che costituisce uno snodo assai importante per la regione Umbria, è chiusa da diversi mesi. Ribadendo la necessità che detta infrastruttura venga tempestivamente riaperta al traffico, ritiene che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbe esercitare in maniera più decisa i propri poteri di controllo, indirizzo e vigilanza sull'ANAS, inducendola ad anticipare la cifra necessaria al ripristino della viabilità e a rivalersi successivamente sui responsabili del danno.

5-04037 Lovelli: Promozione, da parte degli enti locali, di interventi volti al miglioramento e al potenziamento dei collegamenti nel territorio della provincia di Alessandria.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel rispondere all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*), si dichiara disponibile, come già avvenuto in precedenti occasioni, ad organizzare un incontro con i vertici di Trenitalia in ordine alla questione oggetto dell'interrogazione.

Mario LOVELLI (PD), replicando, pur ringraziando il sottosegretario per l'articolata e puntuale risposta, si dichiara tuttavia insoddisfatto. Rileva, con una certa sorpresa ma anche con preoccupazione, che nella risposta il rappresentante del Governo ha fatto riferimento al protocollo d'intesa fra la regione Piemonte e Trenitalia, il che testimonia che, a distanza di un anno dalle elezioni amministrative, la Regione, avendo scelto di non proseguire la procedura avviata dalla precedente amministrazione regionale, non è riuscita ancora a stipulare un nuovo contratto di servizio e quindi ad oggi non è nelle condizioni di dare una risposta esauritiva e completa ai problemi del trasporto regionale piemontese. In ordine alle tratte a media e lunga percorrenza, giudica grave che sulle tratte Genova-Milano e Genova-Torino non sarà possibile istituire fermate aggiuntive rispetto a quelle già previste; quanto invece ai collegamenti del sud del Piemonte con Roma, poiché esiste un contratto di servizio tra lo Stato e Trenitalia, ritiene che sia importante verificare se le tratte in questione siano oggetto del contratto di servizio e, in tal caso, quali siano i poteri riconosciuti al riguardo alla stessa Trenitalia. Ritiene, infatti, che la soppressione dei collegamenti tra il sud del Piemonte e la capitale — che rivestono una grande importanza per i cittadini piemontesi, altrimenti indotti ad utilizzare altre modalità di trasporto — operata in

ragione dei volumi di traffico rilevati nel 2009, non possano essere sostituiti da collegamenti indiretti tramite interscambi. Nel ricordare che l'assessore provinciale ai trasporti di Alessandria ha inviato una lettera all'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, firmata da 190 comuni della provincia, accoglie la disponibilità del rappresentante del Governo ad organizzare un incontro con i vertici di Trenitalia, a cui auspica vengano invitati anche gli amministratori della provincia di Alessandria, affinché possano essere forniti gli opportuni chiarimenti sulle scelte strategiche del trasporto ferroviario da e per la regione Piemonte.

5-04041 Pili: Stato di attuazione delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia, con particolare riguardo alla tutela del principio di continuità territoriale sulle rotte sarde.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Mauro PILI (PdL), nel dichiararsi insoddisfatto, prende atto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Nell'osservare che il mancato inserimento della tratta marittima Olbia-Genova tra le rotte già prenotabili fa venir meno il rispetto degli obblighi contenuti nel contratto di servizio sottoscritto tra la società Tirrenia e lo Stato, sottolinea che il fermo di tale tratta e la mancanza di una data certa a partire dalla quale essa sarà prenotabile sta avendo conseguenze negative assai rilevanti per i cittadini del territorio sardo in termini di rincari praticati dalle altre compagnie marittime sulla medesima tratta. Invita quindi il rappresentante del Governo, anche in ragione della precisione e dell'attenzione che da sempre caratterizza il suo operato, a mettere in atto tutte le opportune iniziative per risolvere la

questione oggetto dell'interrogazione, in particolare richiamando la società Tirrenia al rispetto degli obblighi contenuti nel contratto di servizio, anche al fine di evitare eventuali possibili azioni legali da parte della Regione o di privati cittadini, ovvero invitando le altre compagnie marittime a definire tariffe calmierate, anche attraverso l'attribuzione a queste ultime della sovvenzione che lo Stato attualmente rende alla società Tirrenia, che non fornisce, però, il servizio pattuito.

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

La seduta termina alle 9.55.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.10 alle 15.30.

ALLEGATO 1

5-04007 Braga: Gravi conseguenze per il traffico merci in relazione alla possibile introduzione, da parte della confederazione elvetica, di blocchi programmati al traffico pesante sull'autostrada A2 tra i valichi di Brogeda (CO), del Gaggiolo (VA) e Lugano nord.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Le notizie attinenti la deliberazione assunta dal Gran Consiglio ticinese riguardo all'interesse di tale Consesso affinché il Consiglio federale elvetico preveda l'introduzione della c.d. « fase rossa », vale a dire specifici divieti per i veicoli pesanti, per due fasce orarie fisse alla mattina e nel pomeriggio, sono state apprese dai lanci di stampa del 15 novembre 2010, che ho fornito io stesso ai dirigenti.

È da premettere che in data 12 novembre si era svolta a Lecco una riunione del Comitato direttivo italo-svizzero in materia di trasporti, ma l'argomento non era stato portato all'ordine del giorno, anche a titolo informativo, dalla parte elvetica.

Considerato, tuttavia, che era già fissata al 29 novembre 2010 la data della riunione del Sottogruppo bilaterale, Costituito in seno al IV Gruppo di lavoro del citato Comitato direttivo italo-elvetico, con nota del 17 novembre 2010, stante la delicatezza della questione, è stata prontamente chiesto alla Prefettura di Como, il cui rappresentante coordina l'attività del Sottogruppo menzionato, di voler disporre affinché anche l'argomento suddetto fosse portato all'ordine del giorno di tale ultima riunione, al fine di raccogliere elementi dalla controparte elvetica e verificare:

se la notizia diffusa da organi di stampa fosse effettiva ed esposta in termini precisi;

quale sarebbe la natura e la portata di tale deliberazione, posto che un'Autorità cantonale, ove la decisione potesse

avere carattere operativo, andrebbe ad incidere su un fondamentale itinerario internazionale che collega i principali Stati membri dell'Unione europea.

La Prefettura di Como, con nota del 29 novembre 2010, ha confermato l'inserimento in agenda e trattato l'argomento suddetto; sul quale la controparte svizzera ha precisato che:

in data 9 novembre 2010 era stata effettivamente approvata, pressoché all'unanimità, dal citato Gran consiglio ticinese una risoluzione che invita gli organi federali ad introdurre la menzionata misura di divieto nel corso di parte della mattinata, in direzione Nord, e di parte del pomeriggio, in direzione Sud, per i veicoli pesanti sulla direttrice di traffico autostradale dal valico di Brogeda a Lugano Nord;

il documento approvato dal Parlamento ticinese ha una mera porta politica, posto che le competenze inerenti la disciplina della circolazione, secondo l'ordinamento elvetico, sono in capo alle Autorità federali e non cantonali;

le Autorità federali, peraltro, secondo quanto constava alla delegazione svizzera, non avevano assunto iniziative in merito, né risultavano essere in corso iniziative preparatorie in vista dell'adozione di decisioni riguardo a quanto prospettato.

Viceversa, nella menzionata riunione del Sottogruppo, sono state affrontate que-

stioni pratiche, la cui realizzazione potrebbe migliorare la fluidità dei traffici al valico di Brogeda, in linea con le forti preoccupazioni ed indicazioni rappresentate da parte italiana nel corso del Comitato direttivo di Lecco, riguardo alla limitata scorrevolezza del traffico in tale valico.

In sostanza, secondo le informazioni pervenute da parte svizzera, la deliberazione del Parlamento ticinese non ha portata operativa.

Per contro, si è appreso che il Consiglio Federale, in data 24 dicembre 2010, tramite una lettera firmata dalla Presidente Doris Leuthard, ha espresso una posizione negativa in ordine alla richiesta avanzata dalle Autorità cantonali ticinesi.

Il mancato accoglimento della proposta auspicata dal Canton Ticino risulterebbe motivata dalla considerazione che la « fase rossa » non viene ritenuta dalle Autorità federali una misura di gestione ordinaria del traffico in quanto finalizzata a gestire le emergenze in materia di sicurezza stradale.

La rimodulazione della « fase rossa » proposta dal Canton Ticino rappresenterebbe un nuovo orientamento dei principi di questo strumento non condiviso da parte della Confederazione anche per i riflessi sul traffico pesante internazionale.

Al momento, pertanto, la ventilata ipotesi di contingentamento del traffico pesante da parte delle Autorità elvetiche non riveste carattere di attualità.

In ogni caso, il Governo italiano, ferma rimanendo la partecipazione ad organismi internazionali, anche multilaterali, in cui si approfondiscono e studiano ipotesi di misure di regolazione del traffico pesante transalpino, in previsione di un'eventuale gestione particolare del traffico stradale di merci negli itinerari internazionali alpini, anche a fini di trasferimento su modalità alternative, è fermo, nei rapporti intrattenuti con la parte svizzera, nel sottolineare la necessità di assicurare i migliori sforzi per consentire lo scorrimento più agevole del traffico pesante in transizione nel territorio della Federazione.

ALLEGATO 2

5-04023 Iannuzzi: Determinazione delle tariffe relative al nuovo sistema di pedaggiamento introdotto sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'autostrada A3 Napoli – Salerno, in concessione alla Società Autostrade Meridionali S.p.A., si è dotata, anche su precise disposizioni dell'Ispettorato di Vigilanza di ANAS S.p.A., di un sistema di esazione del pedaggio che tiene conto, per gli autoveicoli di classe A (motocicli e autovetture) muniti di «telepass», delle effettive distanze percorse. Il tutto è previsto da uno specifico articolo della vigente Convenzione Unica sottoscritta tra ANAS e la Società concessionaria.

In proposito è stato realizzato un complesso progetto di «upgrade tecnologico» nella gestione dei transiti sull'infrastruttura in questione, del tutto innovativo, costituito da un'installazione dedicata, sia impiantistica che sistemistica, che utilizza la tecnologia «telepass» in modo da rilevare in automatico le effettive percorrenze per gli autoveicoli dotati di apparato di bordo, a cui correlare le relative tariffe.

La messa in esercizio del sistema, che era subordinata all'efficacia della nuova Convenzione Unica, è stata possibile soltanto a partire dal 1° gennaio 2011, essendo la Convenzione Unica divenuta efficace in data 29 novembre 2010.

Si è reso, pertanto, necessario applicare già in partenza la modulazione tariffaria prevista, in sede di progetto, per il 2011, e non più quella che – preannunciata nel luglio 2010 – era prevista per l'ultimo scorcio dell'anno scorso nella ipotesi d'avvio del sistema nell'ultimo trimestre 2010, da qui i differenti valori riportati nella precedente risposta, rispetto a quelli effettivamente applicati.

Si segnala, inoltre, a questo proposito, che la Convenzione Unica prescrive una modulazione tariffaria applicata che assicuri lo stesso introito annuo come se venisse applicata la tariffa unica preesistente. Con questo vincolo è stata quindi definita la modulazione di ciascun anno, e dunque anche quella del 2011. Essa resterà in vigore, come previsto dalla Convenzione Unica, per tutto l'anno in corso.

La modulazione tariffaria, autorizzata in via sperimentale, dovrà a fine anno essere verificata ed eventualmente rettificata per il 2012 – sempre previa approvazione dell'Ispettorato di Vigilanza di ANAS – al fine di valutare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto ai ricavi da traffico che si sarebbero avuti in assenza della modulazione stessa.

In concomitanza con l'avvio del sistema è stata promossa una diffusa azione di informazione verso l'utenza, sia sui siti Internet, che tramite mezzi stampa e TV, ed anche tramite un pieghevole distribuito ai caselli e nei Punti Blu della rete locale, e la società concessionaria ha istituito un call center dedicato. Il modello informativo all'utenza è risultato adeguatamente organizzato: infatti nel primo mese di esercizio sono pervenute pochissime richieste di chiarimento e giornalmente arrivano chiamate telefoniche in numero non superiore all'uno per mille delle transazioni «telepass» giornaliere effettuate.

Quanto al prezzo del «telepass» ricaricabile, questo è stato ridotto, come è stato preannunciato alla clientela nei co-

municati dei giorni che hanno preceduto l'avvio del sistema, da 49.90 euro a 34.90 euro, per una promozione di tre mesi.

Anche il «telepass» post-pagato è offerto senza canone per un periodo di tre mesi. Pertanto ben due promozioni sono

in atto per favorire la migrazione della clientela dell'autostrada A3 Napoli – Salerno verso la tecnologia che, ad oggi, è l'unica che consente di monitorare le percorrenze effettuate ed applicare di conseguenza tariffe differenziate.

ALLEGATO 3

5-04030 Monai: Procedure di autorizzazione all'accesso alle zone a traffico limitato da parte dei veicoli adibiti al trasporto non di linea di persone per conto terzi.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Nell'interrogazione in esame, si evidenzia come i veicoli adibiti al trasporto non di linea di persone per conto terzi, pur essendo autorizzati all'accesso alle zone ZTL ed all'uso delle corsie riservate ai servizi pubblici, come previsto dalla legge n. 21 del 15 gennaio 1992, articolo 11 comma 3, siano soggetti ad errate contestazioni da parte delle amministrazioni locali in quanto le società private che gestiscono gli accessi alle ZTL non hanno la possibilità di accedere all'archivio nazionale veicoli.

Al riguardo, si fa presente che le amministrazioni locali –come fanno di norma- quando si trovano a dover elevare una contravvenzione, accedendo all'archivio

nazionale veicoli tramite la targa del veicolo, possono verificare la destinazione d'uso dello stesso.

Pertanto, la circostanza lamentata nell'interrogazione, che interessa in via prevalente le amministrazioni locali, può essere superata con un migliore raccordo tra le stesse, uniche titolari delle ZTL, e le suddette società private.

Ciò premesso, per quanto riguarda le eventuali iniziative normative volte al superamento delle situazioni sopra descritte, il Ministero è impegnato a fornire supporto, impulso e partecipazione – per quanto di propria competenza – per attivare o proseguire il processo di revisione e razionalizzazione della normativa che disciplina la materia.

ALLEGATO 4

**5-04033 Vannucci: Interruzione della viabilità sulla strada statale
73-bis Bocca Trabaria, in Umbria.**

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In data 8 dicembre 2010 si è verificato il distacco di un masso di notevoli dimensioni (oltre 30 metri cubi) che, dopo aver abbattuto le barriere paramassi presenti, ha danneggiato il piano viabile della SS 73-bis « di Bocca Trabaria », all'altezza del km 15+000 circa, nel Comune di San Giustino.

Il personale di esercizio dell'Anas Spa è intervenuto tempestivamente sul posto e constatata la grave situazione di rischio per la viabilità, ha provveduto alla chiusura provvisoria del tratto interessato dal disgaggio, compreso tra i km 14,300 e 16,804, avviando con immediatezza i lavori di ripristino del manto stradale e delle barriere paramassi danneggiate.

Nel corso dei successivi sopralluoghi effettuati dai tecnici dell'Anas è stato possibile accertare che il masso, causa del dissesto, non proveniva dalle pertinenze della strada, bensì da un costone roccioso del monte Romito, nel comune di San Giustino ed, in particolare, dalla proprietà privata della Soc. Silvio Nardi S.r.l., distante diverse centinaia di metri dalla sede stradale.

L'Ufficio Periferico dell'Anas di Perugia, non disponendo delle specifiche competenze sull'area, ha, quindi, immediatamente richiesto alle Autorità territorialmente interessate un sopralluogo urgente teso a valutare le condizioni di stabilità del versante, confermando la chiusura al traffico del tratto interessato, in attesa dell'esito di tali verifiche.

In data 11 dicembre 2010, alla presenza del personale Anas e dei tecnici del Comune di San Giustino, il Servizio Geologico e Sismico della Regione Umbria ha eseguito i dovuti controlli ed ha rilevato la presenza di ulteriori volumi rocciosi potenzialmente instabili, adiacenti alla zona del distacco, prescrivendo pertanto la chiusura al transito della sottostante SS 73-bis « fino al disgaggio dei massi pericolanti ed al ripristino delle barriere paramassi ».

La Regione ha indicato, inoltre, il Comune di San Giustino quale Autorità competente all'adozione delle adeguate misure di salvaguardia della pubblica incolumità.

L'Anas, confermando in ogni sede, la massima attenzione alla problematica e la più ampia collaborazione istituzionale, ha comunque richiesto ad alcune ditte specializzate un sopralluogo sul posto, dal quale è emersa una previsione di spesa dell'ordine di 200.000 euro.

È evidente, però, che in carenza di legittimazione, anche nel caso in cui l'Anas intendesse anticipare le risorse economiche per effettuare le operazioni di pertinenza del Comune, potrebbe intervenire solo a seguito di uno specifico atto autorizzativo da parte delle autorità territoriali competenti.

Nel frattempo l'Anas ha effettuato tutti gli interventi di competenza ivi inclusa la sostituzione delle barriere paramassi dan-

neggiate, ripristinando interamente lo status quo ante.

Nell'ultima riunione tecnica svoltasi il 24 gennaio scorso presso la Regione Umbria è stato disposto che il Comune di San Giustino provvederà alla messa in sicurezza della pendice del monte con proce-

dura di somma urgenza e con risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione Umbria.

L'Anas potrà pertanto riaprire al traffico l'arteria non appena la citata Amministrazione comunale comunicherà l'avvenuta esecuzione degli interventi.

ALLEGATO 5

5-04037 Lovelli: Promozione, da parte degli enti locali, di interventi volti al miglioramento e al potenziamento dei collegamenti nel territorio della provincia di Alessandria.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione ai collegamenti ferroviari della provincia di Alessandria, sentita la società Ferrovie dello Stato, si fa presente quanto segue.

Per quanto riguarda i collegamenti regionali, com'è ormai noto da tempo, sulla base della normativa attualmente vigente, la programmazione e gestione dei servizi regionali – che assicurano la mobilità della clientela pendolare – è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Tra Regione Piemonte e Trenitalia è stato recentemente firmato un Protocollo d'Intesa, che definisce le linee d'indirizzo per il nuovo Contratto di Servizio, la cui sottoscrizione è prevista a breve.

Peraltro, nel settembre scorso, la Regione Piemonte ha istituito l'Osservatorio Regionale della Mobilità – del quale fanno parte anche le associazioni pendolari piemontesi e gli Assessori provinciali ai Trasporti – che ha, fra gli altri, il compito di analizzare le problematiche riferite al trasporto ferroviario a carattere regionale, al fine di offrire utili indicazioni per la relativa pianificazione e programmazione.

All'Osservatorio si affiancano le cosiddette riunioni di « Quadrante », specifiche per area geografica omogenea, in occasione delle quali vengono esaminate e verificate le richieste, proposte e osservazioni provenienti dal territorio.

È evidente come, nell'ambito di questi organismi, possano essere considerate le proposte rappresentate dalla Provincia di Alessandria, alle quali fa riferimento l'Interrogante.

Inoltre, il Protocollo d'Intesa sopra evidenziato prevede per i prossimi 6 anni di durata del sottoscrivendo Contratto di Servizio, un investimento di 280 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni destinati al servizio regionale e per il rinnovo del parco rotabili oggi circolante.

Relativamente, quindi alle ipotesi di variazione dei servizi di media lunga percorrenza avanzate dalla Provincia di Alessandria e riportate dall'Interrogante, si osserva che gli Intercity in servizio sulle linee Genova-Milano e Genova-Torino sono programmati sulla base di un servizio cadenzato che non consente, peraltro, l'assegnazione di fermate aggiuntive rispetto a quelle già programmate. Le attuali fermate sono state assegnate sulla base dei volumi di traffico viaggiatori di ciascun bacino di riferimento.

I collegamenti del sud del Piemonte con la direttrice adriatica e Lecce, da dicembre 2009 sono stati assicurati dalla coppia di Intercity 611/610 e da quella di Intercity Notte 791/798 a cui, da dicembre 2010, si è aggiunta la coppia di Eurostar City 9807/9826.

Inoltre, i collegamenti del sud del Piemonte con Roma, oltre che attraverso una coppia di Intercity diretti da/per Salerno, sono previsti con interscambio (a Genova, Piacenza, Bologna) e – specie quelli in connessione a Bologna con i servizi alta velocità – consentono di ridurre conside-

revolmente i tempi di percorrenza rispetto agli Eurostar City diretti precedentemente previsti, che peraltro avevano un livello di frequentazione estremamente ridotto; stiamo parlando dei 6 collegamenti Eurostar City in servizio sino a dicembre 2009 sulla relazione Torino-Asti-Alessandria-Roma i quali facevano registrare una media complessiva, per tutti i collegamenti, di soli 54 viaggiatori/

giorno in partenza da Asti e Alessandria verso Roma e 44 di ritorno da Roma verso Alessandria e Asti.

I sistemi con interscambio, se da un lato comportano la necessità di cambiare treno, dall'altro consentono di estendere i benefici di velocizzazione dell'alta velocità anche a località che non sono direttamente interessate dai nuovi tracciati ad alta velocità.

ALLEGATO 6

5-04041 Pili: Stato di attuazione delle procedure di privatizzazione della società Tirrenia, con particolare riguardo alla tutela del principio di continuità territoriale sulle rotte sarde.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

In relazione alle tematiche legate più strettamente alle dinamiche di privatizzazione, si fa presente che le procedure di evidenza pubblica procedono secondo la tempistica programmata e che entro la fine del mese di aprile è prevista la cessione dei rami aziendali di cabotaggio delle società Tirrenia e Siremar ai soggetti aggiudicatari.

Ad oggi, si è in attesa dell'imminente presentazione da parte del commissario straordinario del Programma di cessione, ai fini dell'ulteriore corso della procedura di dismissione dei compendi aziendali, da concludersi entro la fine del prossimo mese di marzo.

Il Ministero vigilerà, altresì, nei limiti delle proprie competenze, affinché non intervengano operazioni distorsive della concorrenza e si adopererà per garantire la ripresa del normale traffico con la Sardegna.

Per quanto attiene al rispetto di tutte le clausole relative alla continuità territoriale e l'attivazione di tutte quelle rotte indispensabili» occorre far presente che la società Tirrenia di navigazione in Amministrazione Straordinaria ha, di recente, dovuto rivedere gli assetti di alcuni collegamenti a causa della contemporaneità di eventi eccezionali.

In particolare, si evidenzia l'attuale mancanza di mezzo nautico che possa fungere da nave di riserva, in quanto l'abituale nave di riserva è impiegata sta-

bilmente in sostituzione del traghetto « Florio » che, a seguito dei noti eventi (incendio a bordo del maggio 2009), è ancora in sosta per lavori.

A rendere più gravosa la situazione, nell'ultimo periodo, ha concorso anche il fermo di alcune navi per effettuare gli indispensabili adeguamenti tecnici, prescritti dalla normativa europea di sicurezza denominata « Stockholm Agreement », senza i quali si perderebbe l'abilitazione alla navigazione.

Inoltre i vincoli di bilancio, imposti dal comma 16 della Legge n. 166 del 2009, non consentono alla società in amministrazione straordinaria di poter noleggiare sul mercato un idoneo mezzo sostitutivo.

Si ricorda infatti che la situazione straordinaria in cui versa la Tirrenia non consente ampi spazi di manovra alle Amministrazioni concertanti per imporre operazioni a carico del bilancio societario, non coperte da appositi fondi statali, visto l'imprescindibile obbligo di tutela dei creditori in capo all'Amministratore straordinario.

Per completezza d'informazione si rappresenta che il Commissario straordinario di Tirrenia in amministrazione straordinaria ha, di recente, reso noto la previsione di riapertura della linea Genova-Olbia-Arbatax a partire dalla metà del prossimo mese di aprile ed ha garantito la riapertura delle prenotazioni per le tratte con la Sardegna in vista del periodo estivo.