

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-04137 Mariani: Incertezza sul reperimento delle risorse finanziarie a carico di RFI per la realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca	44
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	49
5-04278 Marco Carra: Mancata erogazione del finanziamento statale relativo al progetto « Sicuri » elaborato dalla provincia di Mantova nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale	45
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	51
5-04466 Bratti: Messa in sicurezza delle strade recanti alberi a margine della carreggiata .	45
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	52

RISOLUZIONI:

Sui lavori della Commissione	46
7-00527 Garofalo: Problematiche dell'autotrasporto nella regione siciliana.	
7-00546 Velo: Attuazione degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto del 17 giugno 2010 (<i>Discussione congiunta e rinvio</i>)	46

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. C. 841 Fallica e abb. (<i>Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4153 Meta</i>)	47
---	----

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni. C. 841 Fallica e abb.	48
--	----

INTERROGAZIONI

Giovedì 7 aprile 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.

5-04137 Mariani: Incertezza sul reperimento delle risorse finanziarie a carico di RFI per la realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca.

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

Lido SCARPETTI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, dal momento che il progetto oggetto dell'interrogazione è stato finanziato dalla regione Toscana con risorse comunitarie che, se non fossero rispettati gli impegni economici a carico di RFI SpA, andrebbero perse. Nell'osservare che nella risposta mancano certezze in merito al reperimento delle risorse a carico di RFI SpA, rileva che se tali risorse non fossero stanziare il Governo assumerebbe su di sé la grave responsabilità di non permettere la realizzazione di un intervento a suo giudizio strategico per la rete infrastrutturale della regione Toscana.

5-04278 Marco Carra: Mancata erogazione del finanziamento statale relativo al progetto «Sicuri» elaborato dalla provincia di Mantova nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

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

Marco CARRA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario Giachino per la celerità con la quale è stata resa la risposta, della quale tuttavia si dichiara completamente insoddisfatto. Ricordando che nell'anno 2005 è stata sottoscritta una convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la provincia di Mantova per la realizzazione del progetto «Sicuri», che prevedeva lo stanziamento da parte della predetta provincia di 320 mila euro rispetto al costo complessivo del progetto pari a 800 mila euro, giudica molto grave il mancato stanziamento da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti determinato — stando a quanto riportato nella risposta del rappresentante del Governo — alla mancata espressa richiesta da parte della provincia di Mantova. Nel rilevare, al riguardo, che il 15 novembre 2006 era stata attivata la procedura per l'erogazione del contributo a carico dello Stato, per la quale non era

necessaria alcuna richiesta da parte della provincia, sottolinea che si tratta di un progetto estremamente interessante avente ad oggetto la sicurezza stradale, tema sul quale l'amministrazione statale in questi anni ha fortemente investito e di cui la Commissione si è più volte occupata, da ultimo anche nella seduta di ieri. Nel fare presente che nei giorni scorsi è stata recapitata alla provincia di Mantova una lettera del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il cui contenuto è analogo a quello della risposta riportata oggi dal sottosegretario, segnala che continuerà ad occuparsi della questione, anche affinché possa esservi la fattiva interazione di tutti i livelli istituzionali su iniziative di grande rilievo come quella oggetto della interrogazione.

5-04466 Bratti: Messa in sicurezza delle strade recanti alberi a margine della carreggiata.

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

Alessandro BRATTI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per le importanti precisazioni rese nella risposta, che fanno emergere un'interpretazione della sentenza diversa da quella data dalle amministrazioni locali, preoccupate di dover intervenire su strade considerate monumenti paesaggistici per abbattere gli alberi posti a margine della carreggiata o per metterli tutti in sicurezza.

Nell'osservare che tali interventi avrebbero comportato un esborso finanziario insostenibile dal punto di vista economico da parte degli enti locali, giudica con favore il contenuto della risposta, che riferisce la sentenza della Corte di Cassazione al caso specifico e che interpreta la norma del codice della strada in riferimento alle nuove piantumazioni. Nel condividere le considerazioni svolte dal rappresentante del Governo in ordine alla necessità che l'ente gestore delle strade intervenga per rimuovere eventuali peri-

coli nel sedime stradale, si dichiara soddisfatto della risposta e auspica che non intervengano interpretazioni giurisprudenziali che generino incertezze normative, creando ulteriori preoccupazioni.

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

La seduta termina alle 9.20.

RISOLUZIONI

Giovedì 7 aprile 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.20.

Sui lavori della Commissione.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che è stata assegnata alla IX Commissione la risoluzione n. 7-00546 Velo relativa all'attuazione degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto del 17 giugno 2010. Poiché entrambe le risoluzioni all'ordine del giorno vertono sulla materia dell'autotrasporto, ove non vi siano obiezioni, propone che le citate risoluzioni siano discusse congiuntamente.

La Commissione concorda.

7-00527 Garofalo: Problematiche dell'autotrasporto nella regione siciliana.

7-00546 Velo: Attuazione degli interventi contenuti nel protocollo d'intesa sull'autotrasporto del 17 giugno 2010.

(Discussione congiunta e rinvio).

Vincenzo GAROFALO (PdL), nell'evidenziare che la situazione dalla quale è originata la risoluzione a propria firma è

tuttora assai preoccupante e che il mondo dell'autotrasporto siciliano è in grave difficoltà anche a causa di alcune recenti modifiche apportate al codice della strada, chiede al Governo di valutare l'ipotesi di sospendere l'applicazione della disposizione del codice della strada che prevede il pagamento immediato nel caso in cui non si siano rispettati i tempi di guida e di riposo, fino all'introduzione di strumenti che consentano alle Forze di polizia di ricevere il pagamento attraverso bancomat o carte di credito, dal momento che, in caso contrario, si costringerebbero gli autotrasportatori ad avere con sé ingenti somme di denaro, esponendoli al rischio di rapina. Chiede infine al Governo di valutare una sospensione dell'applicazione delle norme che prevedono la decurtazione dei punti sulla patente di guida in relazione alle predette infrazioni, fino al momento in cui non venga chiarito come computare i tempi di attesa per gli autotrasportatori per l'attraversamento dello stretto di Messina.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel sottolineare che i problemi evidenziati dal deputato Garofalo sono all'attenzione del Governo, si riserva di valutare con la Motorizzazione civile le proposte da lui avanzate.

Silvia VELO (PD), nel fare presente che il gruppo del Partito democratico ha ritenuto utile presentare la risoluzione di cui è prima firmataria al fine di compiere un approfondimento più generale sulla disciplina dell'autotrasporto, evidenzia con preoccupazione la grave crisi strutturale in cui versa il settore da lungo tempo, che non ha trovato soluzione nonostante i numerosi interventi approvati dal Parlamento al riguardo. Sottolineando che il recente decreto-legge approvato nell'agosto scorso non ha sortito gli auspicati effetti di sostegno al settore, in parte perché non ne è stata completata l'attuazione e in parte per le difficoltà congiunturali che sono intervenute, giudica importante che il Parlamento si occupi nuovamente della questione, al fine di individuare ulteriori in-

terventi che siano di reale sostegno al settore.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, nel ricordare che la questione coinvolge un settore strategico per l'economia del Paese che, più degli altri, risente della crisi economica e di fattori congiunturali di crisi, come ad esempio l'aumento del costo del gasolio e delle assicurazioni, giudica assai importante la collaborazione tra Governo e Parlamento al fine di individuare ulteriori possibili misure di sostegno al settore. Con riguardo all'accordo firmato tra committenza, associazioni di categoria e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel giugno del 2010, osserva che in esso si è delineato un lungo percorso, cui il Ministero sta dando puntuale attuazione. Sottolinea, in particolare, la rilevanza dei costi minimi, che miglioreranno sensibilmente le condizioni degli autotrasportatori e che saranno definiti dall'Osservatorio il prossimo 12 maggio, qualora nel frattempo non si giunga alla conclusione di accordi di settore. Nel ricordare che, in qualità di presidente della Consulta per l'autotrasporto, ha presentato all'Osservatorio un metodo per il calcolo dei predetti costi minimi basato su parametri individuati scientificamente che permetterà di pervenire nei tempi previsti alla definizione di tali costi, auspica che possano essere nel frattempo definiti gli accordi di settore, nei quali individuare misure più specifiche che si attaglinano meglio alla realtà dei singoli comparti. Fa presente, inoltre, che nella giornata di oggi avrà luogo un incontro presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per discutere la proposta avanzata dall'Italia, in sede europea, per la riduzione delle accise e che nella giornata di ieri si è tenuto un incontro tra le Forze dell'ordine e il Ministero del lavoro sulle attività di controllo che porterà a stilare una proposta relativa alle modalità di effettuazione dei controlli su tutta la filiera dell'autotrasporto per garantirne la regolarità. Evidenzia, altresì, che il Governo sta attuando anche misure di carattere squisitamente economico, essendo stato defi-

nito, con le associazioni dell'autotrasporto, l'utilizzo delle risorse stanziato dalla legge di stabilità per il 2011, pari a 400 milioni di euro, ed essendo stata emanata la circolare relativa al rimborso delle accise per l'anno 2010. Nel ricordare, infine, che il tema dell'autotrasporto è oggetto altresì del Piano della logistica, che contiene gli indirizzi generali di politica industriale, e che è stato recentemente emanato il decreto dirigenziale relativo ai tempi di carico e scarico, che permetterà di migliorare le condizioni economiche degli autotrasportatori, si riserva di fornire ulteriori elementi di valutazione nel corso della discussione delle risoluzioni in oggetto.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.40.

SEDE REFERENTE

Giovedì 7 aprile 2011. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.40.

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni.

C. 841 Fallica e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4153 Meta).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 9 febbraio 2011.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che il 24 marzo scorso è stata assegnata, in sede referente, alla IX Commissione la proposta di legge n. 4153 Meta che, vertendo sulla stessa materia delle proposte di legge C. 841 Fallica e C. 3644 Terranova, attualmente all'esame della Commissione, deve intendersi ad esse abbinata.

Nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.45.

COMITATO RISTRETTO

Giovedì 7 aprile 2011.

Disposizioni per l'introduzione della patente nautica a punti e del patentino nautico a punti e delega al Governo in materia di sanzioni per le violazioni commesse dai conducenti di imbarcazioni.

C. 841 Fallica e abb.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 9.45 alle 9.50.

ALLEGATO 1

5-04137 Mariani: Incertezza sul reperimento delle risorse finanziarie a carico di RFI per la realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria Pistoia-Lucca.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come noto a novembre 2008 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Toscana e Ferrovie dello Stato, relativo all'attuazione degli interventi riguardanti il potenziamento della linea ferroviaria Pistoia – Lucca ed il potenziamento dei raccordi ferroviari Livorno – Pisa e per la definizione dei reciproci impegni inerenti la loro realizzazione.

Nell'ambito di tale programma è compreso il raddoppio della tratta Pistoia – Montecatini Terme per un costo di 116 milioni di euro, di cui 70 milioni finanziati dalla Regione a carico dei Fondi europei per lo sviluppo regionale (FESR), per il periodo 2007/2013 nel POR « Competitività Regionale e Occupazione » Asse « Accessibilità ai servizi di Trasporto e di Telecomunicazione », mentre devono essere reperite le risorse per il completamento dell'intervento a valere su finanziamenti statali.

Nell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, sono previste le sole risorse FESR, mentre le risorse per la completa copertura del fabbisogno sono state richieste da Rete ferroviaria italiana nel documento « Opere Programmatiche per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale » trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'aprile 2010, al fine di averne disponibilità già a partire dall'anno 2011.

Tuttavia, allo stato attuale, in assenza di risorse finanziarie aggiuntive a dispo-

sizione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la copertura della quota proposta a carico dello Stato, evidenzio come sia compito e cura di Rete ferroviaria italiana proporre ogni utile suggerimento per rendere possibile l'inserimento della Pistoia – Montecatini tra gli investimenti della tabella « A », aggiornamento 2010/2011 del contratto di programma.

Tutto ciò anche al fine di non perdere la favorevole opportunità di usufruire dei finanziamenti europei offerti all'Amministrazione regionale interessata.

Per quanto attiene invece gli aspetti relativi allo stato delle attività ricordo che a giugno 2009 Rete ferroviaria italiana e Regione Toscana hanno sottoscritto la Convenzione attuativa del citato Protocollo.

Come riferito da Ferrovie dello Stato è stata sviluppata sia la progettazione preliminare del raddoppio dell'intera linea Pistoia-Lucca-Pisa, sia la progettazione definitiva degli interventi individuati quale prima fase funzionale.

Per il conseguimento delle approvazioni urbanistiche, il progetto definitivo è stato trasmesso formalmente alla Regione e agli Enti interessati il 30 novembre 2010. Nel progetto definitivo è stato inserito un crono programma in grado di consentire la rendicontazione della quota di finanziamenti POR entro il 2015 ed è impostato prevedendo nel 2011 l'impegno delle risorse di competenza di Rete fer-

roviaria italiana, identificando, nell'ambito del progetto, lotti funzionali realizzabili autonomamente con le diverse fonti di finanziamento (POR e Contratto di programma).

L'attività negoziale è stata prevista con appalti suddivisi in lotti funzionali, per

tenere conto della diversa tempistica di disponibilità dei finanziamenti.

Informo infine che, come riferito da Ferrovie dello Stato, l'attivazione della prima fase del raddoppio Pistoia – Montecatini Terme è pianificata entro il 2015.

ALLEGATO 2

5-04278 Marco Carra: Mancata erogazione del finanziamento statale relativo al progetto « Sicuri » elaborato dalla provincia di Mantova nell'ambito del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

TESTO DELLA RISPOSTA

Il finanziamento di euro 480.000,00 è stato concesso dalla Cassa depositi e prestiti in data 15 novembre 2006 in base all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999 n. 144 (Piano Nazionale della sicurezza stradale) che ha stanziato le risorse per i finanziamenti di specie.

La società Cassa depositi e prestiti ha fatto sapere che sul finanziamento non sono state disposte erogazioni non essendo pervenuta alcuna richiesta di pagamento da parte della Provincia di Mantova.

Nella specifico il mutuo in questione rientra nella previsione di cui all'articolo 46 del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito con modificazioni dalla legge n. 122 del 2010 (revoca e devoluzione ad albo scopo e/o beneficiario per mancato utilizzo) in quanto:

è stato concesso il 15 novembre 2006;

è ammortizzato con oneri a totale carico dello Stato;

risulta completamente non erogato.

L'ente beneficiario avrebbe dovuto comunicare al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il termine perentorio di 45 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge sopra menzionato (15

luglio 2010) che non erano scaduti i termini di presentazione delle offerte di cui ai bandi pubblicati per l'affidamento dei lavori.

Al momento, risulta che il Ministero dell'economia e delle finanze abbia provveduto alla revoca del finanziamento.

In merito a quanto richiesto dall'interrogante circa l'intenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di mantenere il contributo finalizzato alla realizzazione dell'intervento della Provincia di Mantova, evidenzio che nell'iter procedurale previsto dalla norma appena citata, l'onere dell'individuazione dei mutui da revocare e devolvere ad altro scopo, attraverso la definizione di propri decreti di natura non regolamentare – ai sensi del comma 2 del succitato articolo 46 – compete esclusivamente al Ministero dell'economia e delle finanze.

Pertanto, nelle more della definizione delle procedure di attuazione della legge, e alla luce della nota della Provincia di Mantova del 13 luglio 2010 citata nell'interrogazione, è ancora attivo il piano di ammortamento posizione 4498954/00 a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ALLEGATO 3

5-04466 Bratti: Messa in sicurezza delle strade recanti alberi a margine della carreggiata.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Si reputa opportuno evidenziare preliminarmente come la sentenza emessa dalla Suprema Corte di Cassazione n. 17601, del 7 maggio 2010 sembrerebbe riferirsi al singolo caso concreto non costituendo, di fatto, enunciazione di principio generale.

Il principio fondamentale delle fasce di rispetto è costituito dalla tutela della sicurezza della circolazione stradale, in termini di distanze, di visibilità, di presenza di potenziali ostacoli nei confronti di veicoli in svio, di protezione della carreggiata da eventuali cadute di elementi di varia natura.

Pertanto, la norma del divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada sarebbe da interpretare nel senso che, se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada.

Appare opportuno evidenziare come il termine « impiantato », utilizzato nel Codice della strada, non si ritiene sia adoperato per caso, riferendosi nell'accezione comune, a nuove piantumazioni.

Tale lettura dell'articolo 26 del regolamento attuativo del Codice della Strada porterebbe a dire che gli alberi già impiantati prima dell'entrata in vigore dello stesso Codice, anche se non rispettassero la disposizione del comma 6 del citato articolo 26, non sarebbero comunque « fuorilegge », poiché la norma impedisce di impiantare nuovi alberi ma non obbliga la rimozione di quelli esistenti.

Chiaramente ciò non toglie che gli alberi debbano essere adeguatamente protetti, così come tutti gli altri elementi, quali costruzioni, muri, pali e sostegni,

potenzialmente pericolosi per gli utenti della strada, presenti sia nella fascia di pertinenza che in quella di rispetto.

Si evidenzia, infine, che l'articolo 14 del Nuovo Codice della Strada esplicita come sia stretta competenza degli Enti proprietari delle strade vigilare ed assicurare il rispetto delle disposizioni anche provvedendo alla manutenzione, gestione e pulizia delle stesse strade, delle loro pertinenze e arredo incluso, il controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

Le modalità con le quali l'ente gestore può e deve intervenire per proteggere gli ostacoli o i punti pericolosi sono molto diverse fra loro poiché, a seconda delle circostanze, dei luoghi, degli spazi utili, della regolarità o discontinuità degli elementi, può optare per soluzioni di tipo attivo o passivo.

Si è dell'avviso che gli strumenti normativi esistenti consentono, di fatto, all'Ente proprietario di intervenire per proteggere i punti singolari lungo le infrastrutture stradali e che, certamente, gli interventi per la protezione dei suddetti punti non possono non tenere in debita considerazione la presenza di aree vincolate dal punto di vista paesaggistico e, nel caso specifico, di alberi secolari, che sono parte importante del nostro patrimonio nazionale storico – naturalistico.

Al fine di limitare allo stretto necessario gli interventi sul patrimonio arboreo sarebbe necessaria la raccolta, da parte degli Enti proprietari, dei dati relativamente agli incidenti stradali sulle proprie infrastrutture tali da individuare i punti neri sui quali eseguire mirati interventi di protezione per gli utenti della strada.