

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	104
RISOLUZIONI:	
Sui lavori della Commissione	104
7-01012 Desiderati: Ridefinizione del tracciato della linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona (Discussione e rinvio)	104
INTERROGAZIONI:	
5-06580 Motta: Intendimenti del Governo riguardo all'aeroporto di Parma « Giuseppe Verdi »	106
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	107
5-07560 Bergamini: Mancata osservanza della normativa relativa all'accessibilità per i disabili nella stazione ferroviaria di Massa Carrara	106
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	109
AVVERTENZA	106

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.45 alle 14.55.

RISOLUZIONI

Mercoledì 31 ottobre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.30.

Sui lavori della Commissione.

Mario LOVELLI (PD) ricorda che il Governo non ha ancora provveduto a designare, nonostante gli impegni ripetutamente assunti, una nuova terna di nominativi da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, ai

fini della designazione dei componenti dell'Autorità dei trasporti. Si tratta di una situazione, a suo avviso inaccettabile, che, qualora dovesse ulteriormente protrarsi, costringerà il proprio gruppo ad assumere incisive iniziative parlamentari.

Il sottosegretario Guido IMPROTA prende atto delle dichiarazioni del deputato Lovelli.

7-01012 Desiderati: Ridefinizione del tracciato della linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP), nell'illustrare la risoluzione in titolo, fa presente che essa è volta ad impegnare il Governo ad assumere iniziative per modificare il tracciato attualmente previsto dal progetto della tratta AV/AC Brescia –

Verona. Si tratta di una iniziativa *bi-partisan* che coinvolge, a livello parlamentare, i gruppi di maggioranza e di opposizione e, a livello locale, le amministrazioni interessate e i comitati di cittadini che propongono un tracciato alternativo di pari lunghezza posto a sud dell'emiciclo morenico, in modo da salvaguardare il territorio e da ottenere sensibili risparmi di spesa, come puntualmente evidenziato nel presente atto di indirizzo.

Il sottosegretario Guido IMPROTA fa presente che non vi è alcuna preclusione, da parte del Governo, a riconsiderare il tracciato della linea AV/AC Brescia-Verona, sulla base delle indicazioni che provengono dalle popolazioni dei territori interessati. A questo riguardo, ricorda come il Consiglio dei ministri, nella riunione di ieri, abbia deliberato un disegno di legge di modifica del Codice dei lavori pubblici che introduce nel nostro ordinamento, sull'esempio di quello francese, la consultazione pubblica, per dar voce alle popolazioni dei territori interessati dalla realizzazione di opere pubbliche. Nel caso specifico della tratta oggetto del presente atto di indirizzo, appare comunque necessario trovare il giusto equilibrio tra le istanze locali e l'esigenza di realizzare opere funzionali. Il tracciato alternativo indicato, tuttavia, non è ancora ben circostanziato, in quanto non appare avere pari lunghezza rispetto a quanto previsto nel progetto approvato e non sembra garantire le medesime interconnessioni con le stazioni di Brescia e di Verona. Manifesta comunque la disponibilità del Governo ad accogliere l'atto di indirizzo in discussione a condizione che il dispositivo dello stesso venga riformulato nei seguenti termini: « a valutare – anche mediante opportuni processi di consultazione con le amministrazioni e gli enti territoriali, nonché con le commissioni locali – sulla scorta di puntuali ed esaustive soluzioni tecnico – progettuali, eventuali alternative all'attuale tracciato della tratta AV/AC Brescia-Verona, così come previsto dal progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 120 del 5 dicembre 2003, riguardanti il potenziale spostamento

del tracciato stesso a sud dell'emiciclo morenico del Garda ».

Mario LOVELLI (PD), nel sottolineare il carattere *bi-partisan* della risoluzione in oggetto, sostenuta anche dal partito democratico, auspica che il Governo tenga conto degli esiti del dibattito che si è sviluppato nei territori interessati dalla realizzazione della tratta, anche alla luce delle recenti novità normative emerse nella riunione del Consiglio dei ministri di ieri, che ha previsto l'introduzione della consultazione pubblica con riferimento alle nuove opere pubbliche, e che, a suo avviso, dovrebbe essere estesa anche alle opere in corso di realizzazione. Tutto ciò considerato, auspica, quindi, che si possa giungere ad una formulazione condivisa della risoluzione in discussione.

Giampaolo FOGLIARDI (PD) sottolinea come la drammaticità dei problemi legati alla realizzazione dell'attuale tracciato della linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona possa essere colta soltanto attraverso una visita dei luoghi che dovrebbero essere interessati dalla nuova linea. In particolare, il progetto, nella sua localizzazione attuale, comporterebbe la distruzione irreversibile di oltre il 20 per cento dei vigneti lugana DOC e impatterebbe con il sito d'importanza comunitaria del lago del Frassino e con il santuario della Madonna del Frassino e comporterebbe l'eliminazione di edifici residenziali e di alcune cascate storiche dell'ottocento, oltre che di numerose aziende agricole, manifatturiere, commerciali, turistiche e agrituristiche. Il progetto inoltre interromperebbe numerosi collegamenti stradali e sovrappassi autostradali, di cui occorrerebbe prevedere il ripristino, con conseguenti ingenti oneri che si aggiungerebbero ad un costo dell'opera già sensibilmente aumentato a causa della prevista realizzazione di gallerie, di viadotti, di opere complementari di aggiustamento e di mitigazione. A fronte di tutto ciò, invece, il semplice spostamento della linea di soli pochi chilometri verso sud comporterebbe la salvezza di un patrimonio di inestimabile valore e la realizzazione di cospicui risparmi di spesa. Alla luce di quanto pre-

cede, raccomanda pertanto l'approvazione della risoluzione in discussione.

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

La seduta termina alle 15.45.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 31 ottobre 2012. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Guido Improta.

La seduta comincia alle 15.45.

5-06580 Motta: Intendimenti del Governo riguardo all'aeroporto di Parma « Giuseppe Verdi ».

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

Carmen MOTTA (PD) ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta molto articolata resa, che ricostruisce puntualmente il quadro normativo vigente. Riguardo alla specifica questione concernente il futuro dell'aeroporto di Parma, la risposta del Governo sembra prefigurare la possibilità di una riclassificazione dell'aeroporto stesso quale aeroporto di interesse nazionale, in considerazione del potenziale ruolo di supporto che esso può svolgere a servizio degli aeroporti della Lombardia e dell'Emilia, soprattutto per determinati segmenti di traffico. Auspica pertanto che, entro il prescritto termine del 31 dicembre 2012, il Governo possa procedere alla riclassificazione dell'aeroporto di Parma come aeroporto di interesse nazionale, sia in considerazione del ruolo che esso può svolgere, sia dei cospicui investimenti che in esso sono stati realizzati, come evidenziato nell'interrogazione in oggetto. Sottolinea, infatti, come un eventuale declassamento dell'aeroporto di Parma ad aeroporto di interesse regionale comporterebbe inevitabilmente la fine dell'aeroporto stesso, giacché la Regione dovrebbe farsi carico di tutti

i costi dei servizi aeroportuali, quali quelli assicurati dai Vigili del fuoco e dalle Forze di polizia, che risulterebbero economicamente insostenibili.

5-07560 Bergamini: Mancata osservanza della normativa relativa all'accessibilità per i disabili nella stazione ferroviaria di Massa Carrara.

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

Deborah BERGAMINI (PDL), nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta resa, esprime soddisfazione per l'impegno del Governo a seguire con la massima attenzione gli sviluppi degli interventi programmati da Rete Ferroviaria Italiana presso la stazione di Massa Carrara. Al di là di tale impegno, tuttavia, ritiene che la risposta del Governo si limiti ad evidenziare interventi di riqualificazione semplicemente annunciati da RFI, dal momento che l'unico intervento effettivamente pianificato – che peraltro dovrebbe essere realizzato soltanto entro il 2013 – riguarda la costruzione di ascensori. Invita pertanto il Governo a dare puntuale attuazione all'impegno testé assunto di seguire con la massima attenzione gli sviluppi degli interventi promessi da RFI, in considerazione della rilevanza che tali interventi presentano per l'utenza del territorio già sensibilmente penalizzata dal ridimensionamento del servizio ferroviario a causa dei tagli alle risorse.

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

La seduta termina alle 16.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-07329 Gibiino: Criticità nel piano di modernizzazione della linea ferroviaria Catania-Palermo presentato da RFI.

ALLEGATO 1

5-06580 Motta: Intendimenti del Governo riguardo all'aeroporto di Parma « Giuseppe Verdi ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

Lo « Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio » elaborato da One Works, KPMG e Nomisma ha esaminato la rete aeroportuale nazionale ed ha fornito idonei strumenti per individuare le esigenze programmatiche del sistema nazionale e definire concretamente gli indirizzi in materia di sviluppo aeroportuale.

Tale studio ha analizzato le realtà aeroportuali al fine di delineare la fotografia dell'attuale sistema, ovvero una mappatura sull'adeguatezza degli scali aeroportuali e connesse infrastrutture di accesso. Ciò con la finalità di acquisire una ricognizione propedeutica per la redazione del Piano Nazionale degli aeroporti.

Il citato studio ha potuto fornire elementi utili di valutazione in merito agli indirizzi da intraprendere per uno sviluppo strategico degli aeroporti e delle infrastrutture in funzione della loro accessibilità e integrazione con il territorio.

Le risultanze di tale studio sono confluite nella proposta di Piano Nazionale degli aeroporti elaborata dall'ENAC in questi ultimi mesi.

In merito, evidenzio che è in fase avanzata il processo per la definizione di detto Piano nell'ambito del quale verranno raccolte ed evidenziate le opportunità che il Paese può mettere in campo per un efficace e coordinato sviluppo del trasporto aereo nazionale evidenziando le criticità esistenti, le necessità emergenti e le soluzioni applicabili per l'efficientamento dell'architettura della rete ed il ruolo dei singoli scali. Per ognuno dei temi

esplorati, tra i quali il miglioramento dell'intermodalità tra la rete di trasporto aereo e gli altri modi di trasporto, il Piano fornirà, a fronte del relativo scenario, la visione e le strategie da adottare.

Per i principali scali aeroportuali, il Piano indicherà le strategie d'intervento per lo sviluppo della rete nazionale, le opere prioritarie ed i necessari interventi di potenziamento e miglioramento dei servizi, definendo le condizioni per indirizzare le risorse in modo efficace sul territorio.

Particolare attenzione sarà posta al tema dell'accessibilità agli aeroporti e alle connessioni intermodali, affinché i territori possano trarre i maggiori benefici dallo sviluppo degli scali.

Con detto Piano, inoltre, si darà anche attuazione a quanto previsto dal Codice della navigazione in merito all'individuazione degli aeroporti d'interesse nazionale.

Come ho già avuto modo di evidenziare nel corso di precedenti sedute di sindacato ispettivo, il Ministro Passera, nel corso dell'Audizione tenutasi nel mese di giugno presso questa Commissione, ha fatto presente che il Piano costituirà un passo importante per lo sviluppo necessario a garantire la fruibilità di infrastrutture adeguate alle previsioni di crescita del traffico passeggeri.

Il Ministro, inoltre, ha sottolineato che nell'adozione del Piano, si terrà conto, naturalmente, non solo della proposta in corso di revisione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, ma anche degli indirizzi forniti dalla medesima

Commissione trasporti nell'Indagine sul sistema aeroportuale italiano approvata il 17 febbraio 2010.

In particolare, nell'ambito di tale indagine, è emersa, tra l'altro, la necessità di pervenire ad un Piano che non solo disincentivi la parcellizzazione degli aeroporti e permetta di individuare quelli prioritari su cui concentrare le risorse, ma anche individui profili di specializzazione (ad esempio trasporto merci o aviazione generale, traffico con Paesi vicini eccetera) per gli aeroporti con bassa intensità di traffico, al fine di garantire agli stessi il raggiungimento di un equilibrio economico e gestionale, onde evitare che le difficoltà economiche in cui versano continuino a gravare sulla collettività.

Al riguardo, devo evidenziare quanto previsto nella nota di aggiornamento al DEF 10° Allegato infrastrutture, in relazione al quale si è già concluso l'esame in sede parlamentare e si è in attesa della prescritta intesa della Conferenza Unificata.

Detto allegato stabilisce, tra l'altro, criteri generali di indirizzo per le Ammini-

strazioni di competenza sulla base dei quali classificare gli aeroporti di interesse nazionale.

Ciò, naturalmente, sulla base del quadro normativo di riferimento, degli orientamenti comunitari e degli indirizzi parlamentari in materia di razionalizzazione degli aeroporti, delle relative infrastrutture e dei pertinenti servizi.

In tale quadro, alla luce dei criteri sopra delineati, il futuro dell'aeroporto « Giuseppe Verdi » di Parma, sarà valutato con la dovuta attenzione, dai competenti Uffici del Ministero nell'ambito dei lavori istruttori per la definitiva adozione del Piano nazionale degli aeroporti – che si prevede di concludere entro il prescritto termine di legge del 31 dicembre 2012 – nella consapevolezza che il terminale aeroportuale in questione può senz'altro svolgere nel lungo periodo, per le potenzialità espresse, sia in termini di capacità che di accessibilità, un ruolo di supporto a servizio degli aeroporti della Lombardia e dell'Emilia soprattutto per determinati segmenti di traffico (charter, aviazione generale a scopo turistico).

ALLEGATO 2

5-07560 Bergamini: Mancata osservanza della normativa relativa all'accessibilità per i disabili nella stazione ferroviaria di Massa Carrara.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione ai profili di criticità rappresentati dall'onorevole interrogante, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), interessata al riguardo, ha comunicato che la stazione di Massa Centro rientra fra le 252 stazioni nelle quali mette a disposizione servizi di assistenza alle persone a ridotta mobilità nel rispetto delle direttive previste dal Regolamento CE n. 1371/2007.

La stessa Società ferroviaria ha comunicato di aver già avviato un programma di interventi di natura organizzativa e tecnologica, volto ad assicurare condizioni adeguate di accessibilità in tutte le stazioni della rete ai passeggeri con disabilità motorie – anche temporanee – principalmente attraverso le 14 Sale Blu, luoghi di accoglienza ed organizzazione, che costituiscono il punto di riferimento per l'intero processo di assistenza attivabile telefonicamente, per ogni stazione, al numero 199303060, ovvero tramite internet al sito www.rfi.it sezione « accessibilità stazione ».

Sempre RFI ha comunicato che nell'ottica di un miglioramento della qualità dei servizi offerti, è attualmente al vaglio un progetto di ampliamento significativo, nell'arco temporale del nuovo Piano d'impresa, del circuito delle stazioni abilitate al servizio di assistenza alle persone a ridotta mobilità.

Inoltre, sempre sulla base delle informazioni assunte, informo che gli interventi volti al superamento delle barriere architettoniche, sono stati concentrati, visto

anche il considerevole impegno economico, principalmente sugli impianti di Sarzana e, appunto, di Massa Centro, presso i quali tutte le persone a ridotta mobilità possono usufruire del servizio di assistenza da parte del personale di RFI.

Proprio per la stazione di Massa Centro sono stati avviati sin dal 2008 interventi di recupero e adeguamento funzionale dell'infrastruttura che hanno consentito di realizzare, tra gli altri, un nuovo impianto di illuminazione, servizi igienici resi accessibili a tutta la clientela, rifacimento della pavimentazione dei marciapiedi comprensivi dei percorsi e mappe tattili per ipovedenti.

Ulteriormente, sempre per la stazione di Massa Centro, sono stati pianificati interventi di adeguamento che prevedono prioritariamente la realizzazione, entro il 2013, di ascensori per l'accesso al primo e secondo marciapiede, onde conseguire la completa mobilità all'interno dell'area ferroviaria.

Attualmente, in attesa di tali interventi, il servizio di assistenza viene comunque garantito attraverso il personale preposto per far accedere in sicurezza la clientela con disabilità in salita o discesa dai treni.

Assicuro che il Ministero seguirà con la massima attenzione gli sviluppi degli interventi evidenziati al fine di garantire alle persone con disabilità o mobilità ridotta la dovuta assistenza.