

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del presidente della regione Sardegna sulle condizioni del trasporto marittimo di passeggeri da e per la Sardegna	50
---	----

INTERROGAZIONI:

5-00003 Pili: Necessità di un'immediata ridefinizione delle convenzioni relative agli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, in relazione al grave danno recato ai cittadini e alla regione medesima dalla gestione commissariale della società Tirrenia.	
5-00011 Pili: Necessità di ridefinire le convenzioni per l'esercizio della continuità territoriale marittima con la Sardegna anche attraverso l'introduzione di una tariffa unica.	
5-00023 Pili: Inaccettabile aumento delle tariffe dei servizi marittimi da e per la Sardegna e necessità di valutare l'eventuale abuso di posizione dominante da parte delle compagnie esercenti le tratte.	
5-00025 Pili: Necessità di una revisione della disciplina della continuità territoriale marittima, nel quadro del processo di privatizzazione della Tirrenia e alla luce degli aumenti delle tariffe imposti dalle compagnie di navigazione.	
5-00026 Pili: Necessità di una sostanziale revisione delle convenzioni per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, anche alla luce del contenzioso europeo sulla vendita della Tirrenia	50
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	56
5-00222 Gadda: Blocco dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario Arcisate Stabio, di attuazione della convenzione bilaterale tra Italia e Svizzera del 1999, e conseguente rischio di ricadute occupazionali	51
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	59
5-00402 Garofalo: Collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina	51
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	62

RISOLUZIONI:

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei <i>guardrail</i> al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote. (Seguito della discussione e conclusione - Approvazione della risoluzione n. 8-00004)	52
ALLEGATO 4 (Proposta di testo unificato)	63
ALLEGATO 5 (Testo unificato approvato dalla Commissione)	69

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pagamento delle sanzioni. C. 997 Meta ed altri (Seguito dell'esame e rinvio)	53
--	----

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 25 giugno 2013.

Audizione del presidente della regione Sardegna sulle condizioni del trasporto marittimo di passeggeri da e per la Sardegna.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 14.45.

INTERROGAZIONI

Martedì 25 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.45.

5-00003 Pili: Necessità di un'immediata ridefinizione delle convenzioni relative agli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, in relazione al grave danno recato ai cittadini e alla regione medesima dalla gestione commissariale della società Tirrenia.

5-00011 Pili: Necessità di ridefinire le convenzioni per l'esercizio della continuità territoriale marittima con la Sardegna anche attraverso l'introduzione di una tariffa unica.

5-00023 Pili: Inaccettabile aumento delle tariffe dei servizi marittimi da e per la Sardegna e necessità di valutare l'eventuale abuso di posizione dominante da parte delle compagnie esercenti le tratte.

5-00025 Pili: Necessità di una revisione della disciplina della continuità territoriale marittima, nel quadro del processo di privatizzazione della Tirrenia e alla luce degli aumenti delle tariffe imposti dalle compagnie di navigazione.

5-00026 Pili: Necessità di una sostanziale revisione delle convenzioni per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, anche alla luce del contenziioso europeo sulla vendita della Tirrenia.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mauro PILI (PdL), nel sottolineare che alcune delle questioni poste negli atti di sindacato ispettivo a propria firma non sono state prese in considerazione, osserva che il presupposto sul quale si basa la risposta del rappresentate del Governo è che la convenzione abbia seguito un *iter* corretto, mentre a suo giudizio essa è viziata sia formalmente che sostanzialmente dal momento che la regione Sardegna non è stata coinvolta in modo adeguato e non ha avallato tale accordo. Nell'evidenziare che l'ammontare delle risorse date alla Tirrenia CIN di cui alla convenzione, pari a 72 milioni di euro all'anno, non è frutto di un'attenta analisi del costo del servizio sulle tratte indicate nella convenzione, come dimostra il fatto che i prezzi praticati dalle compagnie che non ricevono sovvenzioni risultano addirittura più bassi di quelli praticati dalla Tirrenia, osserva che la riflessione sul servizio di trasporto marittimo da e per la Sardegna dovrebbe partire da una riduzione drastica dei costi del servizio. Rileva che l'ammontare complessivo di risorse date a Tirrenia CIN, pari a 576 milioni di euro per otto anni di durata della convenzione, che ha permesso alla CIN di comprare Tirrenia al costo di soli 380 milioni di euro, configura la convenzione come un accordo capestro per lo Stato italiano, anche in ragione del fatto che le articolazioni tariffarie non vengono concordate, ma attuate di fatto dalla compagnia senza alcun confronto con le istitu-

zioni di riferimento. Sottolinea che l'assenza della nave Tirrenia che assicurava il collegamento con Olbia, che, come evidenziato anche dall'Autorità garante per la concorrenza, ha permesso che si verificasse l'aumento ingiustificato dei prezzi del servizio di collegamento marittimo, evidenzia un accordo della stessa Tirrenia con le imprese che hanno costituito il cartello, che, a fronte di una diminuzione di più di un milione di passeggeri, hanno conseguito guadagni superiori del 30 per cento rispetto al passato. Prende quindi atto della sospensione degli aumenti tariffari cui fa riferimento il sottosegretario nella risposta e auspica, proprio in ragione dell'autorevolezza del Governo, che questo non si accontenti di tale sospensione ma pervenga ad una revoca della convenzione che giudica arbitraria, al fine di procedere amministrativamente in un modo corretto, anche per evitare che di tale questione venga investita la Corte dei conti per danno erariale, dal momento che le risorse pubbliche sono investite in un servizio che è totalmente insoddisfacente dal punto di vista della qualità, della quantità e dei costi.

5-00222 Gadda: Blocco dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario Arcisate Stabio, di attuazione della convenzione bilaterale tra Italia e Svizzera del 1999, e conseguente rischio di ricadute occupazionali.

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

Maria Chiara GADDA (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, sottolinea che tale linea è strategica per la città di Varese e per tutto il nord Italia dal momento che consente il collegamento con la Svizzera e con il centro dell'Europa, soprattutto in vista di Expo 2015. Nel ricordare che il ministro Lupi, nel corso dell'audizione sulle linee programmatiche del proprio dicastero, ha sottolineato l'importanza dei collegamenti ferroviari e la priorità che il Governo intende dare alle

opere immediatamente cantierabili e strategiche per il Paese, come quella oggetto dell'interrogazione, ricorda che quest'opera è fortemente richiesta dai cittadini e dalle amministrazioni comunali oltre che essere oggetto di un accordo internazionale che è opportuno rispettare anche per ragioni di credibilità istituzionale. Nel dichiararsi quindi parzialmente soddisfatta per l'impegno e l'attenzione dimostrati dal Governo su questa vicenda, auspica che questo effettui un costante monitoraggio sullo stato di avanzamento dei lavori, che costituiscono motivo di disagio per la cittadinanza, al fine di pervenire alla realizzazione dell'opera in tempo utile per Expo 2015.

5-00402 Garofalo: Collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.

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

Vincenzo GAROFALO (PDL), nel ringraziare il sottosegretario per l'articolata ricostruzione dei fatti, si dichiara tuttavia insoddisfatto, dal momento che già nella scorsa legislatura, nel corso dell'esame degli emendamenti al decreto-legge cosiddetto « Crescita 2 » si era adoperato, senza tuttavia pervenire ad una conclusione favorevole, affinché fosse previsto uno stanziamento di 25 milioni di euro destinato al rinnovo del servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto, assai importante in quanto assicura la continuità territoriale con la Sicilia. Nell'apprezzare l'impegno del Governo al riguardo e l'attivazione di una procedura d'urgenza, osserva che questa si configura come una soluzione temporanea, mentre sarebbe stato auspicabile prevedere un meccanismo di copertura dei costi per l'intero triennio. Riguardo alla procedura d'urgenza, inoltre, sulle due tratte messe a gara, ossia il collegamento tra Messina e Villa San Giovanni e tra Messina e Reggio Calabria, fa presente che sono pervenute al Ministero solo due offerte e sulla sola

tratta Messina-Villa San Giovanni, coperta da un servizio di traghetti, mentre resterebbe scoperta la tratta più importante, ossia la Messina-Reggio Calabria, che vede muoversi ogni giorno circa 12 mila passeggeri, per lo più pendolari e studenti, che rimarrebbero privi del collegamento con il continente. Nel rilevare che l'assenza del servizio su tale tratta evidenzerebbe una forte disattenzione del Governo su un'area delicata nella quale i trasporti marittimi sono essenziali, rendendo ancora più evidente lo sbilanciamento di risorse a favore del nord Italia, chiede al Governo di conoscere l'esito della procedura di aggiudicazione della tratta Messina-Reggio Calabria per la quale il servizio di collegamento marittimo veloce cesserà tra soli tre giorni.

Andrea VECCHIO (SCpI), intervenendo sull'ordine dei lavori, fa presente di aver presentato un atto di sindacato ispettivo su analoga materia, di cui sollecita la risposta da parte del Governo, considerando che si tratta di una questione relevantissima.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.20.

RISOLUZIONI

Martedì 25 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 15.20.

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei guardrail al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

(Seguito della discussione e conclusione — Approvazione della risoluzione n. 8-00004).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che sono state presentate anche le risoluzioni n. 7-00030 a firma dell'onorevole Tullo ed altri, e n. 7-00039 a firma dell'onorevole Biasotti, che, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Mario TULLO (PD) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario e, contestualmente, invita il presidente ad organizzare i lavori della Commissione in modo tale da tener conto dei tempi delle sedute dell'Assemblea.

Sandro BIASOTTI (PdL), nell'illustrare la risoluzione a propria firma, evidenzia che i veicoli a motore a due ruote sono responsabili di circa un terzo del numero complessivo di decessi, costituiscono il 21 per cento del parco veicoli totale e hanno una percorrenza chilometrica complessiva pari al 4 per cento del totale dei chilometri percorsi da tutti gli altri veicoli. Nel sottolineare che tali dati rendono urgente un intervento sulle infrastrutture stradali al fine di diminuirne la pericolosità, fa presente che alcuni interventi sui *guardrail*, come ad esempio l'apposizione di strutture atte a ridurne l'impatto in caso di incidente sono vietati per l'impossibilità di forare la barriera stradale, che ne ridurrebbe l'effetto di contenimento, e invita pertanto il Governo a porre rimedio a tale questione.

Ivan CATALANO, *presidente*, ricorda che nella seduta dell'11 giugno il rappresentante del Governo ha espresso parere favorevole sulla risoluzione 7-00011 Dell'Orco, a condizione che siano riformulate alcune parti del dispositivo. Chiede quindi ai presentatori delle risoluzioni in oggetto se hanno predisposto un testo unificato delle risoluzioni medesime, che tenga conto delle riformulazioni proposte dal Governo.

Michele DELL'ORCO (M5S) avverte che, in accordo con i presentatori delle

altre risoluzioni in discussione, è stato predisposto un testo unificato delle stesse (vedi allegato 4).

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere favorevole sul primo e sul secondo impegno del testo unificato delle risoluzioni; esprime parere favorevole sul terzo impegno a condizione che le parole da « in particolare fino alla fine del periodo vengano sostituite da: « in particolare nei tratti stradali maggiormente a rischio, così come specificato in apposito provvedimento ministeriale ». Esprime parere favorevole sul quarto impegno a condizione che venga riformulato nel modo seguente: « a sollecitare e promuovere, in sede di Unione europea, un approfondimento in merito all'uso dei dispositivi di sicurezza attiva e passiva nei veicoli e a promuovere l'incremento dell'applicazione di tecnologie intelligenti su tutte le strade ». Esprime parere favorevole sul quinto impegno del dispositivo, a condizione che le parole: « a migliorare le » siano sostituite da: « promuovere il miglioramento delle »; esprime parere favorevole sul sesto impegno del testo unificato delle risoluzioni; sul settimo impegno esprime parere favorevole a condizione che vengano soppresse le parole da: « da parte » fino ad « autostrade »; esprime infine parere favorevole sui restanti impegni del testo unificato.

Michele DELL'ORCO (M5S), Mario TULLO (PD) e Sandro BIASOTTI (PdL) accettano le riformulazioni proposte dal Governo.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che il testo unificato delle risoluzioni Dell'Orco 7-00011, Tullò 7-00030 e Biasotti 7-00039 assume il numero 8-00004. Pone quindi in votazioni il testo unificato delle tre risoluzioni come riformulato nella seduta odierna.

La Commissione approva quindi il testo unificato delle tre risoluzioni, come riformulato, che assume il numero 8-00004 (vedi allegato 5).

La seduta termina alle 15.30.

SEDE REFERENTE

Martedì 25 giugno 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 15.30.

Modifiche all'articolo 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di pagamento delle sanzioni.

C. 997 Meta ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, nell'avvertire che le Commissioni competenti hanno espresso i propri pareri sul provvedimento in esame, fa presente che le Commissioni II (Giustizia), V (Bilancio) e VI (Finanze) hanno espresso parere favorevole, mentre la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole con osservazioni.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA fa presente che la proposta di legge C. 997 è composta di un solo articolo. Osserva che il comma 1, lettera a), prevede la riduzione del venti per cento rispetto al minimo previsto della sanzione amministrativa pecuniaria per violazione delle disposizioni del codice della strada, quando il pagamento sia effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. Rileva che, in tal senso viene integrato l'articolo 202 del codice della strada, il quale nel testo attuale consente il pagamento delle sanzioni nella misura minima prevista dalle singole norme, se il pagamento avviene entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione. Al riguardo esprime parere favorevole in quanto tale riduzione produrrebbe da un

lato introiti maggiori legati all'incremento del numero di coloro che versano la sanzione pecuniaria e, dall'altro, risparmi in termini di mancate spese correlate alla gestione del contenzioso e alla difficile fase del recupero coattivo delle somme iscritte nei ruoli esattoriali. Sottolinea che tale parere è avvalorato dalle statistiche della Polizia di Stato relative all'anno 2009, riportate in una nota del Ministero dell'economia e delle Finanze, secondo cui solo il 44 per cento dei sanzionati ha pagato entro 60 giorni; il resto delle somme iscritte a ruolo è stato recuperato nella misura del 15 per cento, a cui si aggiungono le spese per il contenzioso e le somme perse. Sul comma 1, lettera *b*), che aggiunge tra le possibili modalità di pagamento delle sanzioni anche gli strumenti di pagamento elettronico, esprime parere favorevole, in quanto la possibilità di ampliare le modalità di pagamento delle sanzioni mediante l'utilizzo di sportelli bancomat di banche, delle Poste Italiane e di altri intermediari finanziari rappresenterebbe una notevole facilitazione per il soggetto sanzionato ed uno stimolo ulteriore a pagare entro il termine dei cinque giorni.

Osserva che il comma 1, lettera *c*), consente, inoltre, in via generale il pagamento immediato delle sanzioni, nella misura ridotta del venti per cento rispetto al minimo, nelle mani dell'agente accertatore mediante strumenti di pagamento elettronico, qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura, mentre il comma 1, lettera *d*) modifica il comma 2-*bis* dell'articolo 202 che già attualmente consente il pagamento nella misura minima della sanzione direttamente nelle mani dell'agente accertatore, per determinate tipologie di patente e per determinate infrazioni, prevedendo che, anche in questo caso, il pagamento avvenga nella misura ridotta del venti per cento rispetto al minimo e consentendo il pagamento con mezzi elettronici, qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura. Al riguardo esprime parere favorevole, evidenziando che da tempo gli operatori della polizia stradale hanno in do-

tazione i POS (*Points of sale*) per il pagamento immediato, tramite carte di credito, bancomat e postamat, delle violazioni stradali, che semplifica nel contempo l'attività degli operatori e gli adempimenti degli utenti. Osserva tuttavia che non solo la Polizia di Stato, ma anche tutti gli altri organi di polizia legittimati dall'articolo 12 del codice della strada all'espletamento dei servizi di polizia stradale, ossia Carabinieri, Guardia di Finanza, polizie, dovranno dotarsi di POS, per cui sarebbe opportuno accertare se ciò potrà in qualche modo comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, considerando, tuttavia, che l'applicazione generalizzata della riduzione della sanzione pecuniaria a gran parte delle violazioni avrà l'effetto di superare i costi iniziali, inevitabilmente legati al nuovo sistema di riscossione.

Riguardo al comma 2, che stabilisce che il Ministro dell'interno, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, promuova convenzioni con banche, con Poste italiane S.p.A. ed altri intermediari finanziari per favorire la diffusione dei pagamenti delle sanzioni mediante strumenti di pagamento elettronici, esprime parere favorevole, anche se ritiene che vadano meglio precisati i profili applicativi della disposizione che prevede la stipula di convenzioni con banche ed intermediari finanziari, al fine di valutare l'effettiva possibilità di dare attuazione alla norma senza oneri.

In ordine al comma 3, che demanda a un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e per la pubblica amministrazione e la semplificazione, da emanarsi entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge, la disciplina per la notificazione dei verbali di accertamento delle violazioni del codice della strada mediante posta elettronica certificata nei confronti dei trasgressori abilitati all'utilizzo di tale sistema, esprime parere favorevole, in quanto ciò rappresenterebbe un notevole risparmio per l'Amministrazione in termini di costi di notifica. Inol-

tre, osserva che la previsione di notificare ai cittadini dotati di domicilio digitale i verbali di accertamento delle violazioni tramite posta elettronica certificata è in linea con le recenti modifiche intervenute con il decreto-legge n. 179 del 2012, convertito, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 17 dicembre 2012, n. 221, che ha introdotto l'A.N.P.R (Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente) presso il Ministero dell'interno. Rivela inoltre che, per ridurre ulteriormente i costi di notifica, si potrebbe attingere al *data base* presso il Ministero stesso, al registro delle imprese, all'albo dei professionisti ed all'Indice Nazionale degli Indi-

rizzi PEC delle Imprese e dei Professionisti (INI-PEC) presso il Ministero dello sviluppo economico.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e propone di fissare il termine per la presentazione di emendamenti a martedì 2 luglio alle ore 17.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.35.

ALLEGATO 1

5-00003 Pili: Necessità di un'immediata ridefinizione delle convenzioni relative agli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, in relazione al grave danno recato ai cittadini e alla regione medesima dalla gestione commissariale della società Tirrenia.

5-00011 Pili: Necessità di ridefinire le convenzioni per l'esercizio della continuità territoriale marittima con la Sardegna anche attraverso l'introduzione di una tariffa unica.

5-00023 Pili: Inaccettabile aumento delle tariffe dei servizi marittimi da e per la Sardegna e necessità di valutare l'eventuale abuso di posizione dominante da parte delle compagnie esercenti le tratte.

5-00025 Pili: Necessità di una revisione della disciplina della continuità territoriale marittima, nel quadro del processo di privatizzazione della Tirrenia e alla luce degli aumenti delle tariffe imposti dalle compagnie di navigazione.

5-00026 Pili: Necessità di una sostanziale revisione delle convenzioni per la continuità territoriale marittima con la Sardegna, anche alla luce del contenzioso europeo sulla vendita della Tirrenia.

TESTO DELLA RISPOSTA

Ritengo opportuno rispondere congiuntamente alle interrogazioni n. 5-00003, 5-00011, 5-00023, 5-00025 e 5-00026 presentate dal deputato Pili in quanto vertono sul medesimo argomento.

Com'è noto dal 2009 è stato avviato un processo di privatizzazione delle società dell'ex Gruppo Tirrenia, che rappresenta una svolta nel quadro del settore nazionale.

Detto processo di privatizzazione trae origine dalla necessità di adeguare il cabotaggio nazionale alle regole comunitarie, in particolare, al Regolamento 3577/1992 che ha previsto la liberalizzazione del cabotaggio marittimo, introdotto nell'ordi-

namento nazionale con l'articolo 19-ter del decreto-legge n. 135 del 2009 e relativa legge di conversione.

Tale processo, per la sua vasta portata, ha avuto un *iter* molto complesso con inizio, per quanto concerne le società operanti in ambito regionale (Caremar/Laziomar, Saremar e Toremar), con la sottoscrizione di appositi Accordi di Programma tra lo Stato e le regioni territorialmente competenti, mentre per quanto riguarda Tirrenia e Siremar, con l'indizione di apposite procedure di gara per la cessione dei compendi aziendali destinati all'esercizio dei servizi cosiddetti « sociali ».

Le suddette tre società minori sono state cedute, a titolo gratuito, alle regioni competenti, ai sensi dell'articolo 19-ter del citato decreto-legge n. 135 del 2009, con il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2010, sono state trasferite anche le funzioni ed i compiti di programmazione ed amministrazione dei servizi di cabotaggio marittimo di interesse pubblico mentre, a partire dal 18 luglio 2012, è operante la nuova convenzione tra lo Stato e la società Compagnia Italiana di Navigazione (CIN)/Tirrenia.

Come è noto a seguito di numerose segnalazioni pervenute da parte di utenti che lamentavano abnormi aumenti tariffari da parte di vettori marittimi concorrenti della Tirrenia sulle rotte sarde, i competenti Uffici del MIT hanno provveduto, il 15 febbraio 2011, a denunciare il fatto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato per gli eventuali seguiti di competenza; la medesima Autorità in pari data comunicava al Ministero di aver provveduto ad avviare una procedura d'indagine al riguardo.

In merito faccio presente che il Governo si è sempre espresso contro ogni forma di possibile cartello o accordo tra operatori a danno della concorrenza e dell'utenza.

Lo scorso 14 giugno l'Autorità, in esito alla conclusione dell'indagine sopra indicata, ha contestato gli aumenti dei prezzi praticati da quattro società (Moby, GNV, SNAV e Marinvest) ed ha comminato alle stesse una sanzione di circa 8 milioni di euro.

Devo far presente che l'attività svolta dalle società di navigazione private e i procedimenti antitrust a cui i soggetti armatoriali sono stati sottoposti all'Autorità Garante per la concorrenza ed il mercato non rientra nella sfera di competenza del MIT.

Evidenzio, inoltre, che la società CIN non è stata oggetto di alcuna sanzione da parte di detta Autorità per aumenti giudicati ingiustificati.

D'altra parte, le tariffe di Tirrenia, erano ferme a quelle del 2009; a ciò va aggiunto che la stessa procedura di pri-

vatizzazione che ha determinato il passaggio da Tirrenia a CIN, oltre che alla Commissione europea, è stata preventivamente sottoposta al vaglio della stessa Autorità.

Al riguardo ricordo che l'articolo 6 della Convenzione vigente – Rep. 54/2012 del 18 luglio 2012, in ottemperanza ai criteri stabiliti dalla delibera CIPE 111/2007, emanata ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, commi 998 e 999, della legge finanziaria 2007 (legge n. 296 del 2006), prevede un meccanismo tariffario basato sul limite di una tariffa massima, fissata per ogni linea e tipologia dall'Allegato A della Convenzione medesima, ed ancorata ai livelli tariffari assentiti dalle amministrazioni competenti in vigenza del precedente regime convenzionale di carattere regolatorio in campo tariffario.

Tale meccanismo prevede che la tariffa, nell'ambito della tariffa massima, possa essere aggiornata in funzione della variazione dei prezzi del combustibile come stabilito e delineato nella predetta clausola convenzionale.

L'aumento tariffario, in caso di rialzo dei predetti prezzi, potrebbe essere evitato solo se venissero decise misure compensative in termini di revisione degli assetti nautici, di differente articolazione tariffaria o di rideterminazione in diminuzione degli oneri di servizio pubblico, che facciano salvo l'equilibrio economico-finanziario determinato secondo i criteri fissati dalla citata delibera CIPE 111/2007.

Pertanto, la società CIN, nell'ambito del sistema vigente definisce le proprie tariffe nel limite massimo assentito in Convenzione, il quale viene aggiornato in funzione di aumenti dei prezzi dei combustibili accertati dalle Amministrazioni statali vigilanti secondo parametri tecnici fissati in Convenzione.

Informo, altresì, che l'articolo 7, primo comma della Convenzione medesima prevede il versamento da parte del MIT alla società CIN di un corrispettivo pari ad euro 72.685.642,00 per lo svolgimento dei servizi in parola a partire dall'anno 2012 e per ciascuno degli anni della durata della convenzione stessa.

A tal proposito, appare opportuno evidenziare all'interrogante che la CIN continua ad assicurare lo stesso numero di rotte effettuate dalla *ex* Tirrenia anche se alla stipula della nuova Convenzione con la CIN lo stanziamento annuale da parte dello Stato è passato da circa 100 milioni di euro del 2009 agli attuali 72.685.642,00.

Successivamente è intervenuto il disposto della legge n. 135 del 7 agosto 2012, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 95 del 2012 che, all'articolo 6, comma 19, prevede che le Convenzioni stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, i cui schemi sono stati approvati con decreto interministeriale MIT-MEF e che sono stati successivamente oggetto del bando di gara per la privatizzazione dei servizi marittimi in parola, si intendano approvate *ope legis* e producano effetti a far data dalla sottoscrizione delle Convenzioni stesse.

Inoltre, la stessa norma prevede che ogni successiva modificazione o integrazione delle suddette Convenzioni venga approvata con decreto del MIT con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate.

Da ultimo evidenzio che lo scorso 12 giugno, viste le richieste di operatori del trasporto merci sardo circa i lamentati aggravii nei costi dovuti ad incrementi tariffari operati da Tirrenia, è stata indetta un'apposita riunione tra i vertici politici e tecnici del MIT e le rappresentanze politiche e degli operatori economici locali.

Da tale riunione è scaturita la volontà delle parti di istituire un tavolo tecnico con Tirrenia per un esame approfondito delle problematiche legate agli aspetti tariffari sopra descritti, nel quadro di possibili modifiche alla convenzione alla scadenza del primo anno di esecuzione.

Al riguardo, devo ribadire che sebbene gli aumenti praticati dalla CIN negli ultimi mesi rimangono al di sotto dei limiti di tariffa massima stabiliti in Convenzione, la problematica della continuità territoriale marittima della Sardegna costituisce una delle priorità del Governo.

Infatti, anche questa mattina, presso gli Uffici del MIT, il Ministro Lupi ha incontrato il Governatore della regione Sardegna e l'Amministratore delegato della Compagnia CIN per un esame congiunto della questione evidenziata nell'ottica di garantire un servizio efficiente ma non esageratamente oneroso per le collettività interessate, anche attraverso una revisione della Convenzione vigente, ove necessario. Nel corso dell'incontro, su proposta del Ministro, si è convenuto di congelare l'aumento tariffario, a far data da domani, fino al 17 luglio prossimo, nelle more dei necessari approfondimenti da parte del tavolo tecnico, istituito dallo stesso Ministro e avviatosi già in data odierna, di cui fanno parte i rappresentanti di regione, CIN, MIT e MEF.

Assicuro che il Governo, proprio in tale ottica, intende proseguire il dialogo avviato per una definitiva soluzione della vicenda.

ALLEGATO 2

5-00222 Gadda: Blocco dei lavori di realizzazione del collegamento ferroviario Arcisate Stabio, di attuazione della convenzione bilaterale tra Italia e Svizzera del 1999, e conseguente rischio di ricadute occupazionali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli interroganti pongono all'attenzione del Governo le problematiche connesse alla realizzazione del progetto del nuovo collegamento ferroviario Arcisate Stabio.

Devo preliminarmente evidenziare che l'opera, pur rientrando fra quelle strategiche di legge obiettivo, è sottoposta a VIA Regionale, per cui la soluzione delle questioni ambientali lamentate ed emerse dopo la consegna dei lavori rimane di esclusiva competenza della regione Lombardia.

Il gruppo Ferrovie dello Stato, interessato al riguardo, ha comunicato che, come noto agli interroganti, dopo la consegna dei lavori avvenuta a luglio 2010 sono emersi ritardi riconducibili all'impossibilità di movimentare i materiali di scavo per via del superamento della concentrazione di arsenico nelle terre. A seguito di ciò, l'appaltatore ha acceso un contenzioso con la stazione appaltante che si è concluso con accordo bonario del 9 ottobre 2012.

È stato poi avviato il percorso approvativo gestito dagli Enti locali per ottenere l'autorizzazione al conferimento delle terre in esubero (variante urbanistica area Rainer nel comune di Arcisate quale sito di deposito definitivo).

Nel periodo immediatamente successivo alla definizione dell'accordo bonario e fino al dicembre 2012 sono state effettuate le lavorazioni di scavo in galleria e nelle trincee all'aperto unitamente a numerose ispezioni effettuate da parte delle Autorità, senza rilievi di sorta.

Come precisato da RFI, in seguito a segnalazioni giornalistiche avvenute nel mese di dicembre 2012, l'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA) – Dipartimento di Varese – ha emesso una richiesta di chiarimenti in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo proveniente dalla galleria Bevera, alla gestione delle acque reflue, alla gestione dell'impianto di lavaggio betoniere e alle caratteristiche dell'impianto di betonaggio. L'ARPA ha inoltre richiesto che, in pendenza del riscontro ai chiarimenti richiesti, venissero sospese le attività di trasporto e deposito del materiale dalla galleria Bevera.

In data 6 febbraio 2013 la regione Lombardia, sulla base della nota redatta da ARPA, evidenziava che i materiali di scavo effettuati in galleria erano da ritenersi rifiuti e conseguentemente da assoggettare alla gestione secondo tale regime normativo (a meno di passaggio alla nuova normativa presentando il Piano di utilizzo delle terre).

Lo scorso mese di febbraio il comune di Arcisate ha emanato la delibera che incamerava (tra le altre prescrizioni) una disposizione da parte della provincia di Varese che prevedeva un supplemento di indagini ai fini di definire la presenza di arsenico nel suolo dell'area. In proposito, sulla base di un apposito studio di Italferr, ARPA aveva dichiarato, già nell'ottobre 2011, che l'arsenico contenuto nei terreni in argomento è di origine naturale e attribuibile alla specifica geologia dei luoghi.

L'appaltatore, pur rifiutandosi di elaborare le integrazioni progettuali, ha condotto le indagini rilevando anche la (debole) presenza di idrocarburi; in tempi pressoché immediati la provincia ha emanato una nota nella quale dichiarava l'area « sito potenzialmente inquinato ».

Faccio presente, che la regione Lombardia ha proposto l'utilizzo della cosiddetta cava Femar come eventuale deposito definitivo dei materiali in esubero. Tuttavia, per l'adozione di tale soluzione, è necessario un apposito *iter* autorizzativo non immediato.

Nell'ultimo periodo sono intercorse riunioni tra regione Lombardia, ARPA, RFI/Italferr e altri Enti in cui si è prevalentemente discusso su due ipotesi di conferimento delle terre in esubero: area Rainer e cava Femar (nuova ipotesi per cui bisogna presentare un nuovo progetto e su cui è necessario anche il coinvolgimento della Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici).

Al termine di tali incontri, l'Assessore regionale ha quindi istituito e convocato un apposito Tavolo di concertazione istituzionale (compresi i Sindacati) con RFI e l'appaltatore.

Il primo incontro si è svolto in data 11 giugno 2013. In tale occasione è stato stabilito che la regione Lombardia impiegherà circa 3 mesi per individuare la soluzione definitiva sul tema delle terre e rocce da scavo; nel frattempo l'appaltatore dovrà lavorare negli ambiti che non prevedono scavi per mantenere l'obiettivo della regione Lombardia dell'attivazione entro EXPO 2015.

Inoltre, nel corso del citato incontro, l'Assessore ha ipotizzato la sottoscrizione di un Protocollo di intesa e/o Accordo quadro (una volta trovata la soluzione alle terre e rocce da scavo) unitamente all'introduzione di un apposito Collegio di Vigilanza ed ha chiesto all'appaltatore di restare in cantiere verificando le lavorazioni proposte da RFI per 3 mesi.

Infine, sempre in tale sede, ARPA ha disposto l'istituzione di una *task force* volta a riverificare tutta la procedura sin qui seguita per lo stoccaggio delle terre, la

quale sarà composta da esperti (un chimico, un idrogeologo e un funzionario di ARPA). Il compito specifico della *task force* sarà quello di indagare ancora una volta sulla cessione di arsenico dalle terre alle acque di falda e sulla individuazione di un sito compatibile (all'interno o all'esterno della Valle della Bevera) in caso di rilascio. I relativi lavori della *task force* dovrebbero durare circa un mese.

Da ultimo RFI ha comunicato che in attesa dell'individuazione, di competenza, come detto, della regione Lombardia, del sito di conferimento delle terre in esubero, non è comunque possibile effettuare le lavorazioni sul percorso critico (scavo gallerie e trincee).

Al riguardo, devo evidenziare che a fronte di ciò, il MIT, sia pure per il tramite della Struttura Tecnica di Missione deputata al monitoraggio delle infrastrutture strategiche, non ha alcun potere di intervento, tale da poter accelerare il superamento delle problematiche ambientali riscontrate in corso d'opera e consentire la effettiva (e totale) ripresa dei lavori.

In ogni caso, è fermo impegno del MIT valutare ed istruire nel più breve tempo possibile eventuali varianti al progetto approvato che dovessero rendersi necessarie all'esito degli studi ambientali della regione Lombardia, così da sottoporle all'approvazione del CIPE senza indugio.

Quanto alla riferita opportunità di un tavolo tecnico per monitorare lo stato di avanzamento dei lavori, informo che presso il MIT è già istituita una banca dati di monitoraggio nella quale vengono inseriti i dati tecnici ed economici relativi all'avanzamento delle opere; tali dati vengono trimestralmente validati, in modo tale da avere sempre a disposizione un aggiornamento tempestivo circa l'andamento dei lavori e poter verificare il rispetto del cronoprogramma ovvero le problematiche che impediscono il regolare sviluppo dei lavori.

Per quanto attiene l'opera in esame risulta infatti dalla banca dati di monitoraggio che al 31 marzo 2013, sono stati

consuntivati 82,63 milioni di euro a fronte di un costo lavori di 189,23 milioni di euro, con un residuo quindi di 106,60 milioni di euro.

È iniziata, infatti, la maggior parte delle lavorazioni previste nell'apposito crono programma del progetto, successivamente interrotte per i motivi poc'anzi esposti, per

cui ad oggi risultano in opera solo alcune attività di carpenteria.

Assicuro che l'intervento in esame continuerà ad essere oggetto della massima attenzione da parte del Governo affinché possano essere superate quanto prima tutte le problematiche emerse che impediscono la normale ripresa dei lavori.

ALLEGATO 3

5-00402 Garofalo: Collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole interrogante ha posto all'attenzione del Governo la delicata questione del servizio di trasporto marittimo veloce sullo Stretto di Messina e chiede di conoscere le azioni intraprese dal Governo per assicurare la continuità del servizio stesso per un ulteriore triennio.

Al riguardo, faccio rilevare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ben consapevole dell'importanza che tale servizio riveste nei collegamenti giornalieri tra Sicilia e Calabria, ha in più occasioni prospettato la necessità e l'urgenza di un rifinanziamento di detto servizio, stimato in circa 26 milioni di euro per il triennio 2014-2016, come, peraltro, richiesto dalle Autorità locali (Regioni, Province e Comuni) anche in considerazione dei buoni risultati conseguiti nel corso degli anni.

Tuttavia, a dette richieste, regolarmente avanzate dal MIT in sede di programmazione da parte del MEF dei documenti di bilancio sia per l'anno finanziario 2012 sia per il 2013, non è stato possibile dare seguito a causa delle ben note difficoltà di bilancio.

Devo comunque evidenziare che dopo l'approvazione del Senato, in data 21 giugno 2013, la Camera dei Deputati ha approvato il disegno di legge n. 1197 di conversione del decreto-legge n. 43 del 2013 (emergenze ambientali), in corso di

pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, dove tra l'altro è prevista un'apposita norma che autorizza, per l'anno 2013, la spesa di euro 3.000.000,00 per far fronte all'esigenza di assicurare la continuazione del servizio pubblico di trasporto marittimo di cui trattasi.

In merito comunico che i competenti uffici del MIT, attesa l'importanza del servizio per l'area metropolitana dello Stretto, prudentemente, avevano già provveduto ad avviare una procedura d'urgenza per l'effettuazione della relativa selezione per l'aggiudicazione del servizio in argomento.

Infatti, in data 17 giugno 2013 è stato chiesto alle maggiori società nazionali del settore una manifestazione di interesse secondo i criteri alla base del vecchio contratto di trasporto marittimo veloce passeggeri nell'area dello Stretto; allo stato, gli uffici del MIT stanno ultimando le procedure di verifica delle offerte per determinare la successiva aggiudicazione, al fine di assicurare il proseguimento del servizio al 28 giugno 2013.

Rimane comunque fermo l'impegno del Governo a porre in essere ogni utile iniziativa atta al reperimento delle risorse necessarie per l'avvio di una nuova gara che assicuri l'espletamento del servizio per un arco di tempo (2014-2016).

ALLEGATO 4

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

7-00030 Tullo: Interventi per il potenziamento della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla tutela dei conducenti di veicoli a motore a due ruote.

7-00039 Biasotti: Interventi sulle barriere di contenimento stradali e autostradali volti alla tutela dei conducenti di veicoli a motore a due ruote.

PROPOSTA DI TESTO UNIFICATO

La IX Commissione,

premesso che:

il potenziamento della sicurezza stradale e la riduzione dell'incidentalità costituiscono da tempo un obiettivo prioritario della politica nazionale e dell'Unione europea;

malgrado i successivi obiettivi, stabiliti in sede europea, dapprima con il libro bianco della Commissione europea sui trasporti del 2001, di ridurre la mortalità del 50 per cento entro il 2010 e da ultimo con il libro bianco del 2011, di dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2020 e di riuscire ad azzerare il numero delle vittime nel 2050, il livello di incidentalità stradale risulta tuttavia ancora assai elevato;

nel 2011 in Europa sono rimaste ferite in incidenti stradali quasi un milione e mezzo di persone e i feriti gravi sono stati circa 250.000;

nel giugno 2013 i Ministri dei trasporti degli Stati membri della Unione europea si riuniranno per discutere una strategia per ridurre il verificarsi di gravi incidenti, categoria per la quale si sta

predisponendo una definizione comune. A tal fine, ogni Stato membro dovrà scegliere la modalità di raccolta dati che ritiene più adeguata ed essere in grado di applicarla a partire dal gennaio 2014;

per quanto riguarda l'Italia, le statistiche nazionali più aggiornate segnalano una generale diminuzione del numero degli incidenti e dei feriti rispetto agli anni precedenti e una riduzione di più forte entità del numero dei morti, ma nonostante questo non è stato raggiunto l'obiettivo fissato dall'Unione europea nel libro bianco del 2001;

il rapporto ACI-ISTAT 2011 sugli incidenti stradali segnala, infatti, rispetto all'anno precedente, una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7 per cento) e dei feriti (-3,5 per cento) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6 per cento), nonostante permanga elevato il numero di incidenti stradali con lesioni a persone (205.638);

nel 2011 la diminuzione del numero di morti, rispetto al 2001, risulta pari al 45,6 per cento, con la conseguenza che l'Italia ha fallito, anche se di poco, l'obiettivo fissato dall'Unione europea nel libro bianco del 2001;

l'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane e sulle autostrade; gli incidenti sulle strade urbane nonostante siano più frequenti, sono meno gravi;

tra i 2.690 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, i più colpiti sono individui compresi nella fascia di età tra i 20 e i 39 anni;

l'analisi del sottoinsieme dei conducenti morti e feriti in incidenti stradali per categoria di veicolo mostra come la frequenza più elevata di persone decedute riguardi le autovetture e i motocicli per gli uomini e quasi esclusivamente le autovetture per le donne; si rileva, inoltre, rispetto al 2010, un aumento, del 7,2 per cento dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali; le biciclette, infatti, rappresentano il terzo veicolo, in graduatoria, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti;

la categoria di veicolo maggiormente coinvolta negli incidenti stradali è costituita dalle autovetture, seguita dai motocicli; i motocicli, pur rappresentando una percentuale più bassa di veicoli coinvolti in incidente stradale rispetto alle autovetture, sono responsabili del 32,1 per cento dei decessi;

nel 2010 gli incidenti stradali con lesioni a persone e in cui è stato coinvolto un ciclomotore o un motociclo sono stati 71.108, con il decesso di 1.244 persone e il ferimento di 84.548; nel 34 per cento del totale degli incidenti stradali è coinvolto un veicolo a due ruote; una vittima della strada su tre perde la vita in un incidente in cui è stato coinvolto un motoveicolo; sulle strade urbane si sono verificati ben 62.238 incidenti con il coinvolgimento di un motoveicolo (87,5 per cento del totale); questi hanno causato 73.826 feriti (87,3 per cento del totale) e 655 morti (52,7 per cento del totale);

è da notare che nonostante il maggior numero di incidenti avvenga sulle strade urbane, l'indice di mortalità per i veicoli a due ruote sulle strade urbane è di

1,1 morti per 100 incidenti; sulle strade extraurbane è, invece, molto più elevato: di 7,1 morti ogni 100 incidenti;

in un contesto europeo, l'Italia si trova in una condizione tra le più critiche essendo nel 2010 il 1° Paese in UE27 per numero di morti sulle due ruote e 3° per quanto riguarda i morti sulle biciclette e pedoni;

secondo dati Istat in Italia, tra il 2007 e il 2011, circa il 30 per cento delle vittime di sinistri mortali appartiene alla categoria di motociclista, una percentuale che in valore assoluto, per il solo 2011, corrisponde a 1088 deceduti, dato impressionante se si considera che i motociclisti rappresentano una piccola minoranza degli utenti della strada;

tali dati sull'incidentalità sono particolarmente gravi anche in considerazione del fatto che i veicoli a due ruote sono circa il 21 per cento del parco veicoli totale e che hanno una percorrenza chilometrica complessiva annua molto inferiore al dato della percorrenza generale; rappresentano infatti non più del 3-4 per cento del totale dei chilometri percorsi da tutti gli altri veicoli;

inoltre, il parco veicoli circolante in Italia è il maggiore in Europa: complessivamente percorrono le strade europee circa 20 milioni di motocicli e 12 milioni di ciclomotori (fonte: ACEM – Motorcycle Industry in Europe) dei quali rispettivamente il 29 per cento e il 27 per cento si concentrano in Italia;

l'uso delle due ruote a motore risulta tra l'altro in continua crescita nel nostro Paese, in parte perché probabilmente, in un contesto di crisi economica, si tratta di mezzi di trasporto con costi di mantenimento più economici rispetto all'automobile ma soprattutto perché, all'interno di contesti cittadini sempre più caotici e congestionati dal traffico, si tratta di mezzi di trasporto più versatili;

anche se le statistiche registrano segnali incoraggianti, essendosi verificato, secondo gli ultimi dati Istat, nel periodo

2007-2011, un calo delle vittime di incidenti stradali in moto e motocicli pari a quasi il 30 per cento, tale dato ottimistico va però corretto da alcune osservazioni: innanzitutto che su questa inversione di tendenza pesa ancora la crescita continua del numero delle vittime che si era registrata fino al 2005, inoltre a questi dati andrebbero aggiunti quelli dei feriti che nel 2011 hanno subito un aumento dell'1,5 per cento arrivando a quota 75.065. Infine bisogna considerare che benché il calo dei decessi nell'ultimo quinquennio sia stato costante, si è registrato comunque un rallentamento: -10,4 per cento nel 2008, -9,5 per cento nel 2009, -8,2 per cento nel 2010, -5 per cento nel 2011. Ciò significa che bisogna trovare nuove strategie se si vuole ancora incidere per raggiungere l'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime di incidenti mortali nel 2020 e ottenere un deciso contenimento dei costi sociali provocati dagli incidenti stradali, importo complessivamente stimato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in circa 30 miliardi di euro, ossia il 2 per cento del prodotto interno lordo nazionale. Tale strategia deve certamente comprendere un adeguato impegno del Governo e degli enti pubblici all'adeguamento delle infrastrutture stradali;

i conducenti di motocicli e ciclomotori sono da considerarsi, infatti, utenti deboli della strada, ossia soggetti che, in caso di collisione, risultano estremamente vulnerabili e come tali è dovere delle istituzioni prevedere per essi forme di tutela;

le ragioni principali di vulnerabilità per i conducenti di motocicli e ciclomotori sono tre: l'arredo urbano e le infrastrutture stradali; la tecnologia e la tipologia del mezzo, intrinsecamente meno stabile, meno visibile e meno adatto a proteggere l'incolumità dell'utente; la segnaletica non rispettata dagli automobilisti. Proprio sul primo aspetto si è concentrata l'analisi del MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study) che evidenzia come nel nostro Paese le infrastrutture inadeguate sono concausa di incidenti nel 25 per cento dei

casi, circa il doppio rispetto alla media europea. Nel 2011 la presenza di ostacoli accidentali o fissi sulla strada ha provocato la morte di 96 centauro e il ferimento di altri 2.033;

i dati sopra riportati confermano la grande importanza che un intervento sulle infrastrutture (buche, segnaletica sbagliata, *guardrail*, cartelloni pubblicitari abusivi), può avere nella riduzione degli infortuni per i conducenti di motocicli e ciclomotori;

in particolare i *guardrail* o barriere di contenimento, ossia i dispositivi di ritenuta passiva atti a contenere i veicoli all'interno della strada o della carreggiata, con lo scopo di ridurre gli effetti degli incidenti dovuti a sbandamento, si rivelano causa essi stessi di danno al conducente per l'urto sui sostegni verticali;

i *guardrail*, infatti, costituiscono un sistema efficace nel contenere urti di veicoli a quattro o più ruote, ma risultano inefficaci o addirittura pericolosi quando ad impattare è un motociclo, generando conseguenze gravi e talvolta fatali per il motociclista nel caso di urto ad alta velocità contro i montanti, o anche contro i nastri, nel caso in cui non sia effettuata una puntuale manutenzione in grado di eliminare i bordi taglienti;

sull'effettiva incidenza statistica dei *guardrail* nelle morti e nelle lesioni personali a seguito di incidente sarebbe però necessario avere dati più precisi ma, attualmente, benché la base dati sugli incidenti stradali sia piuttosto ampia e proveniente da più fonti (Istat, Aci, ANAS, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, enti proprietari strade, Istituto superiore di sanità e altro), spesso costituisce un materiale eterogeneo con dati non del tutto comparabili tra loro e soprattutto, in queste analisi, mancano informazioni di dettaglio relative all'ambiente stradale;

da qualche anno il tema della pericolosità dei *guardrail* interessa l'opinione pubblica, tanto che si sono mobilitate numerose associazioni di motociclisti e

sono state lanciate petizioni per richiedere l'adeguamento dei *guardrail* esistenti. Anche numerosi enti pubblici hanno in atto progetti e sperimentazioni come, ad esempio, quello che nasce dalla collaborazione della regione con la provincia di Forlì-Cesena per l'installazione di barriere « salva-motociclisti » sulla S.P. 4 del Bidente, una strada particolarmente a rischio. In molti casi sono state utilizzate anche soluzioni economiche per rendere i *guardrail* più sicuri senza doverli sostituire completamente ma realizzando una copertura sui paletti di fissaggio al terreno con paracolpi («paracadute») ossia strutture orizzontali in materiale gommoso termo-modellato, che percorrono tutta la lunghezza del *guardrail* o cilindri in materiale plastico che rivestono il paletto di supporto dei *guardrail* composti da una doppia banda cilindrica con all'interno disposti dei cilindretti che svolgono la funzione di cuscinetto. In caso di impatto la banda esterna distribuisce l'energia ai cilindretti interni che fungono da ulteriore elemento smorzante. Queste protezioni, prodotte tramite stampaggio a iniezione, hanno inoltre la caratteristica, entro certi limiti, di mantenere la forma: quindi una volta impattate riprendono la loro forma originaria;

anche l'Unione europea ha investito in un progetto di ricerca per creare barriere più sicure: il progetto, denominato Smart Road Restraint System (SMARTRRS) e finanziato dal VII programma quadro per la ricerca, ha sviluppato con tecnologie intelligenti un prototipo di *guardrail* capace non solo di assorbire meglio l'impatto ma soprattutto dotato di sensori che avvertono gli utenti del pericolo di acqua *planning*, della presenza di ghiaccio o di qualunque oggetto che blocchi la strada e in grado di segnalare alle autorità eventuali incidenti e il luogo esatto;

a parte programmi di ricerca, non esiste ancora però a livello europeo una disciplina per la produzione di prodotti di ritenuta stradale con marcatura « CE » progettati anche per la sicurezza dei mo-

tociclisti. Le stesse norme europee sui sistemi di ritenuta stradale ed, in particolare, quella sui *guardrail* (EN 1317-8) in definitiva non includono i motociclisti tra gli utenti stradali. Tuttavia, in diversi Paesi, sono state sperimentate soluzioni volte al miglioramento dell'attuale struttura dei *guardrail* anche con soluzioni che prevedono la semplice aggiunta, al *guardrail* già montato, di un elemento di protezione nella parte inferiore della lamiera;

inoltre era stata avanzata una proposta di protocollo di omologazione (1317-8) dei *guardrail* diretta a modificare le suddette norme europee, inserendo crash test specifici sulle barriere affinché sia maggiormente tutelata l'incolumità dei motociclisti ma, a giugno 2011, il Comitato europeo di normazione (CEN), agendo in forza della propria autonomia, contrariamente alle richieste della Commissione ha ridotto la proposta di protocollo a semplice specifica tecnica (Technical paper);

tuttavia, come dichiarato il 12 aprile 2012 in risposta ad una interrogazione al Parlamento europeo, la Commissione si è « adoperata per correggere la situazione e per far rientrare i *guardrail* per motocicli (parte 8 della norma) nel campo di applicazione della norma europea armonizzata EN 1317-5, che coprirebbe in tal modo tutte le diverse parti dei sistemi di ritenuta stradale ». Tale revisione dovrebbe essere completata nel corso del 2013;

lo scorso anno la Commissione ha anche inviato un questionario alle autorità competenti di tutti i 27 Stati membri chiedendo loro di illustrare quali pratiche applicassero in relazione ai *guardrail* per motocicli. Quasi tutti gli Stati membri hanno risposto al questionario e dopo un'analisi delle risposte la Commissione sarà in condizioni di decidere le misure da adottarsi;

malgrado a livello europeo non sia ancora stata emanata una disciplina finalizzata a promuovere prodotti di ritenuta stradale finalizzati anche alla sicurezza

dei motociclisti, in diversi Paesi europei e in alcune province italiane sono state sperimentate con successo soluzioni volte al miglioramento della struttura dei *guardrail*;

sui *guardrail* in particolare sarebbe auspicabile un deciso intervento dal parte del Governo considerando anche che il settore è stato gestito per più di un quadriennio, attraverso il consorzio Comast, un cartello di aziende che riuniva i principali produttori italiani (Car Segnaletica Stradale, Ilva Pali Dalmine, Ilva Pali Dalmine Industries, Industria Meccanica Varricchio, Marcegaglia, Metalmeccanica Fracasso, San Marco S.p.A. – Industria Costruzioni Meccaniche, Steam Generators, Tubosider) e che è stato sanzionato dall'Antitrust con provvedimento n. 23931 del 28 settembre 2012 per un totale di circa 40 milioni di euro. Le intese di restrizione della concorrenza messe in atto hanno avuto aspetti rilevanti non solo dal punto di vista economico ma anche dal punto di vista della sicurezza, in quanto hanno cristallizzato il mercato ponendo barriere anche all'entrata di novità di tipo tecnico;

appare ormai improcrastinabile prevedere l'utilizzo esclusivo di *guardrail* di nuovo tipo per le nuove installazioni e contestualmente imporre la messa in sicurezza delle vecchie barriere con l'installazione di dispositivi aggiuntivi « salvamotociclista », anche con il coinvolgimento degli enti gestori delle strade e delle autostrade;

le forme per incidere sulla messa in sicurezza delle strade per le due ruote a motore possono essere trovate nell'emanazione dei decreti attuativi della legge n. 120 del 29 luglio 2010 che prevede che i ricavati delle contravvenzioni vengano fatti confluire sulle attività di manutenzione delle strade,

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per assicurare che il gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, in una fase successiva rispetto agli obiettivi già fissati, che prevedono l'utilizzo della specifica tecnica attualmente approvata dal Comitato europeo di normazione (CEN), sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative, analizzi i criteri di individuazione delle tratte maggiormente a rischio, al fine di provvedere in via prioritaria alla loro messa in sicurezza;

a promuovere una campagna di informazione e di comunicazione volta a sensibilizzare i conducenti dei veicoli a due ruote sui rischi derivanti dai comportamenti scorretti alla guida, con particolare attenzione ai conducenti più giovani;

a promuovere l'installazione di barriere stradali più sicure e sistemi di sicurezza idonei a garantire l'incolumità dei conducenti di motoveicoli, prevedendo in particolare il montaggio sui *guardrail* esistenti di attenuatori d'urto e sistemi per la protezione dei motociclisti su barriere e pali, in particolare nelle curve e nei tratti stradali ad alto tasso di incidentalità per i veicoli a due ruote;

a sollecitare e promuovere l'uso di dispositivi di sicurezza attiva e passiva nei veicoli e l'incremento dell'applicazione di tecnologie intelligenti su tutte le strade;

a migliorare le condizioni di illuminazione delle strade, con l'impiego delle conoscenze e delle tecnologie più avanzate;

ad assumere iniziative per garantire una manutenzione continua ed efficiente delle infrastrutture stradali, per la riduzione dei feriti e la sicurezza dei motociclisti;

a dare pronta e completa attuazione alla legge n. 120 del 2010, assumendo ogni iniziativa di competenza affinché la sostituzione delle barriere obsolete o danneggiate da parte di enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade avvenga attraverso l'installazione di *guardrail* di nuova generazione più sicuri per i motociclisti;

a prevedere che i decreti attuativi della legge n. 120 garantiscano che una quota parte dei fondi sia destinata all'adeguamento di *guardrail* a prova di motocicli almeno nei tratti stradali più a rischio;

a dare attuazione, in particolare all'articolo 47 della legge n. 120, relativo agli obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade, utilizzando i criteri di individuazione delle tratte maggiormente a rischio così come specificato in apposito provvedimento ministeriale;

a promuovere la formalizzazione in sede europea di una metodologia di raccolta dei dati che metta in evidenza il fenomeno della pericolosità dei *guardrail*;

ad intervenire in sede europea affinché si porti a termine al più presto la revisione della norma europea armonizzata EN 1317-5 facendo rientrare i *guardrail* per motocicli nel suo campo di applicazione.

« Dell'Orco, Tullo, Biasotti, Nicola Bianchi, Brandolin, Businarolo, Cardinale, Catalano, Chimienti, Coppola, Culotta, De Lorenzis, Fantinati, Ferro, Furnari, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Mognato, Mauri, Meta, Mura, Pesco, Prodani, Paolo Nicolò Romano, Rotta, Tacconi, Velo, Vignaroli ».

ALLEGATO 5

7-00011 Dell'Orco: Adeguamento dei *guardrail* al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

7-00030 Tullo: Interventi per il potenziamento della sicurezza stradale, con particolare riguardo alla tutela dei conducenti di veicoli a motore a due ruote.

7-00039 Biasotti: Interventi sulle barriere di contenimento stradali e autostradali volti alla tutela dei conducenti di veicoli a motore a due ruote.

TESTO UNIFICATO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione,

premessi che:

il potenziamento della sicurezza stradale e la riduzione dell'incidentalità costituiscono da tempo un obiettivo prioritario della politica nazionale e dell'Unione europea;

malgrado i successivi obiettivi, stabiliti in sede europea, dapprima con il libro bianco della Commissione europea sui trasporti del 2001, di ridurre la mortalità del 50 per cento entro il 2010 e da ultimo con il libro bianco del 2011, di dimezzare le vittime degli incidenti stradali entro il 2020 e di riuscire ad azzerare il numero delle vittime nel 2050, il livello di incidentalità stradale risulta tuttavia ancora assai elevato;

nel 2011 in Europa sono rimaste ferite in incidenti stradali quasi un milione e mezzo di persone e i feriti gravi sono stati circa 250.000;

nel giugno 2013 i Ministri dei trasporti degli Stati membri della Unione europea si riuniranno per discutere una strategia per ridurre il verificarsi di gravi incidenti, categoria per la quale si sta

predisponendo una definizione comune. A tal fine, ogni Stato membro dovrà scegliere la modalità di raccolta dati che ritiene più adeguata ed essere in grado di applicarla a partire dal gennaio 2014;

per quanto riguarda l'Italia, le statistiche nazionali più aggiornate segnalano una generale diminuzione del numero degli incidenti e dei feriti rispetto agli anni precedenti e una riduzione di più forte entità del numero dei morti, ma nonostante questo non è stato raggiunto l'obiettivo fissato dall'Unione europea nel libro bianco del 2001;

il rapporto ACI-ISTAT 2011 sugli incidenti stradali segnala, infatti, rispetto all'anno precedente, una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7 per cento) e dei feriti (-3,5 per cento) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6 per cento), nonostante permanga elevato il numero di incidenti stradali con lesioni a persone (205.638);

nel 2011 la diminuzione del numero di morti, rispetto al 2001, risulta pari al 45,6 per cento, con la conseguenza che l'Italia ha fallito, anche se di poco, l'obiettivo fissato dall'Unione europea nel libro bianco del 2001;

l'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane e sulle autostrade; gli incidenti sulle strade urbane nonostante siano più frequenti, sono meno gravi;

tra i 2.690 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, i più colpiti sono individui compresi nella fascia di età tra i 20 e i 39 anni;

l'analisi del sottoinsieme dei conducenti morti e feriti in incidenti stradali per categoria di veicolo mostra come la frequenza più elevata di persone decedute riguardi le autovetture e i motocicli per gli uomini e quasi esclusivamente le autovetture per le donne; si rileva, inoltre, rispetto al 2010, un aumento, del 7,2 per cento dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali; le biciclette, infatti, rappresentano il terzo veicolo, in graduatoria, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti;

la categoria di veicolo maggiormente coinvolta negli incidenti stradali è costituita dalle autovetture, seguita dai motocicli; i motocicli, pur rappresentando una percentuale più bassa di veicoli coinvolti in incidente stradale rispetto alle autovetture, sono responsabili del 32,1 per cento dei decessi;

nel 2010 gli incidenti stradali con lesioni a persone e in cui è stato coinvolto un ciclomotore o un motociclo sono stati 71.108, con il decesso di 1.244 persone e il ferimento di 84.548; nel 34 per cento del totale degli incidenti stradali è coinvolto un veicolo a due ruote; una vittima della strada su tre perde la vita in un incidente in cui è stato coinvolto un motoveicolo; sulle strade urbane si sono verificati ben 62.238 incidenti con il coinvolgimento di un motoveicolo (87,5 per cento del totale); questi hanno causato 73.826 feriti (87,3 per cento del totale) e 655 morti (52,7 per cento del totale);

è da notare che nonostante il maggior numero di incidenti avvenga sulle strade urbane, l'indice di mortalità per i veicoli a due ruote sulle strade urbane è di

1,1 morti per 100 incidenti; sulle strade extraurbane è, invece, molto più elevato: di 7,1 morti ogni 100 incidenti;

in un contesto europeo, l'Italia si trova in una condizione tra le più critiche essendo nel 2010 il 1° Paese in UE27 per numero di morti sulle due ruote e 3° per quanto riguarda i morti sulle biciclette e pedoni;

secondo dati Istat in Italia, tra il 2007 e il 2011, circa il 30 per cento delle vittime di sinistri mortali appartiene alla categoria di motociclista, una percentuale che in valore assoluto, per il solo 2011, corrisponde a 1088 deceduti, dato impressionante se si considera che i motociclisti rappresentano una piccola minoranza degli utenti della strada;

tali dati sull'incidentalità sono particolarmente gravi anche in considerazione del fatto che i veicoli a due ruote sono circa il 21 per cento del parco veicoli totale e che hanno una percorrenza chilometrica complessiva annua molto inferiore al dato della percorrenza generale; rappresentano infatti non più del 3-4 per cento del totale dei chilometri percorsi da tutti gli altri veicoli;

inoltre, il parco veicoli circolante in Italia è il maggiore in Europa: complessivamente percorrono le strade europee circa 20 milioni di motocicli e 12 milioni di ciclomotori (fonte: ACEM – Motorcycle Industry in Europe) dei quali rispettivamente il 29 per cento e il 27 per cento si concentrano in Italia;

l'uso delle due ruote a motore risulta tra l'altro in continua crescita nel nostro Paese, in parte perché probabilmente, in un contesto di crisi economica, si tratta di mezzi di trasporto con costi di mantenimento più economici rispetto all'automobile ma soprattutto perché, all'interno di contesti cittadini sempre più caotici e congestionati dal traffico, si tratta di mezzi di trasporto più versatili;

anche se le statistiche registrano segnali incoraggianti, essendosi verificato, secondo gli ultimi dati Istat, nel periodo

2007-2011, un calo delle vittime di incidenti stradali in moto e motocicli pari a quasi il 30 per cento, tale dato ottimistico va però corretto da alcune osservazioni: innanzitutto che su questa inversione di tendenza pesa ancora la crescita continua del numero delle vittime che si era registrata fino al 2005, inoltre a questi dati andrebbero aggiunti quelli dei feriti che nel 2011 hanno subito un aumento dell'1,5 per cento arrivando a quota 75.065. Infine bisogna considerare che benché il calo dei decessi nell'ultimo quinquennio sia stato costante, si è registrato comunque un rallentamento: -10,4 per cento nel 2008, -9,5 per cento nel 2009, -8,2 per cento nel 2010, -5 per cento nel 2011. Ciò significa che bisogna trovare nuove strategie se si vuole ancora incidere per raggiungere l'obiettivo europeo del dimezzamento delle vittime di incidenti mortali nel 2020 e ottenere un deciso contenimento dei costi sociali provocati dagli incidenti stradali, importo complessivamente stimato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in circa 30 miliardi di euro, ossia il 2 per cento del prodotto interno lordo nazionale. Tale strategia deve certamente comprendere un adeguato impegno del Governo e degli enti pubblici all'adeguamento delle infrastrutture stradali;

i conducenti di motocicli e ciclomotori sono da considerarsi, infatti, utenti deboli della strada, ossia soggetti che, in caso di collisione, risultano estremamente vulnerabili e come tali è dovere delle istituzioni prevedere per essi forme di tutela;

le ragioni principali di vulnerabilità per i conducenti di motocicli e ciclomotori sono tre: l'arredo urbano e le infrastrutture stradali; la tecnologia e la tipologia del mezzo, intrinsecamente meno stabile, meno visibile e meno adatto a proteggere l'incolumità dell'utente; la segnaletica non rispettata dagli automobilisti. Proprio sul primo aspetto si è concentrata l'analisi del MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study) che evidenzia come nel nostro Paese le infrastrutture inadeguate sono concausa di incidenti nel 25 per cento dei

casi, circa il doppio rispetto alla media europea. Nel 2011 la presenza di ostacoli accidentali o fissi sulla strada ha provocato la morte di 96 centauro e il ferimento di altri 2.033;

i dati sopra riportati confermano la grande importanza che un intervento sulle infrastrutture (buche, segnaletica sbagliata, *guardrail*, cartelloni pubblicitari abusivi), può avere nella riduzione degli infortuni per i conducenti di motocicli e ciclomotori;

in particolare i *guardrail* o barriere di contenimento, ossia i dispositivi di ritenuta passiva atti a contenere i veicoli all'interno della strada o della carreggiata, con lo scopo di ridurre gli effetti degli incidenti dovuti a sbandamento, si rivelano causa essi stessi di danno al conducente per l'urto sui sostegni verticali;

i *guardrail*, infatti, costituiscono un sistema efficace nel contenere urti di veicoli a quattro o più ruote, ma risultano inefficaci o addirittura pericolosi quando ad impattare è un motociclo, generando conseguenze gravi e talvolta fatali per il motociclista nel caso di urto ad alta velocità contro i montanti, o anche contro i nastri, nel caso in cui non sia effettuata una puntuale manutenzione in grado di eliminare i bordi taglienti;

sull'effettiva incidenza statistica dei *guardrail* nelle morti e nelle lesioni personali a seguito di incidente sarebbe però necessario avere dati più precisi ma, attualmente, benché la base dati sugli incidenti stradali sia piuttosto ampia e proveniente da più fonti (Istat, Aci, ANAS, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, enti proprietari strade, Istituto superiore di sanità e altro), spesso costituisce un materiale eterogeneo con dati non del tutto comparabili tra loro e soprattutto, in queste analisi, mancano informazioni di dettaglio relative all'ambiente stradale;

da qualche anno il tema della pericolosità dei *guardrail* interessa l'opinione pubblica, tanto che si sono mobilitate numerose associazioni di motociclisti e

sono state lanciate petizioni per richiedere l'adeguamento dei *guardrail* esistenti. Anche numerosi enti pubblici hanno in atto progetti e sperimentazioni come, ad esempio, quello che nasce dalla collaborazione della regione con la provincia di Forlì-Cesena per l'installazione di barriere « salva-motociclisti » sulla S.P. 4 del Bidente, una strada particolarmente a rischio. In molti casi sono state utilizzate anche soluzioni economiche per rendere i *guardrail* più sicuri senza doverli sostituire completamente ma realizzando una copertura sui paletti di fissaggio al terreno con paracolpi («paracadute») ossia strutture orizzontali in materiale gommoso termo-modellato, che percorrono tutta la lunghezza del *guardrail* o cilindri in materiale plastico che rivestono il paletto di supporto dei *guardrail* composti da una doppia banda cilindrica con all'interno disposti dei cilindretti che svolgono la funzione di cuscinetto. In caso di impatto la banda esterna distribuisce l'energia ai cilindretti interni che fungono da ulteriore elemento smorzante. Queste protezioni, prodotte tramite stampaggio a iniezione, hanno inoltre la caratteristica, entro certi limiti, di mantenere la forma: quindi una volta impattate riprendono la loro forma originaria;

anche l'Unione europea ha investito in un progetto di ricerca per creare barriere più sicure: il progetto, denominato Smart Road Restraint System (SMARTRRS) e finanziato dal VII programma quadro per la ricerca, ha sviluppato con tecnologie intelligenti un prototipo di *guardrail* capace non solo di assorbire meglio l'impatto ma soprattutto dotato di sensori che avvertono gli utenti del pericolo di acqua *planning*, della presenza di ghiaccio o di qualunque oggetto che blocchi la strada e in grado di segnalare alle autorità eventuali incidenti e il luogo esatto;

a parte programmi di ricerca, non esiste ancora però a livello europeo una disciplina per la produzione di prodotti di ritenuta stradale con marcatura « CE » progettati anche per la sicurezza dei mo-

tociclisti. Le stesse norme europee sui sistemi di ritenuta stradale e, in particolare, quella sui *guardrail* (EN 1317-8) in definitiva non includono i motociclisti tra gli utenti stradali. Tuttavia, in diversi Paesi, sono state sperimentate soluzioni volte al miglioramento dell'attuale struttura dei *guardrail* anche con soluzioni che prevedono la semplice aggiunta, al *guardrail* già montato, di un elemento di protezione nella parte inferiore della lamiera;

inoltre era stata avanzata una proposta di protocollo di omologazione (1317-8) dei *guardrail* diretta a modificare le suddette norme europee, inserendo *crash test* specifici sulle barriere affinché sia maggiormente tutelata l'incolumità dei motociclisti ma, a giugno 2011, il Comitato europeo di normazione (CEN), agendo in forza della propria autonomia, contrariamente alle richieste della Commissione ha ridotto la proposta di protocollo a semplice specifica tecnica (Technical paper);

tuttavia, come dichiarato il 12 aprile 2012 in risposta ad una interrogazione al Parlamento europeo, la Commissione si è « adoperata per correggere la situazione e per far rientrare i *guardrail* per motocicli (parte 8 della norma) nel campo di applicazione della norma europea armonizzata EN 1317-5, che coprirebbe in tal modo tutte le diverse parti dei sistemi di ritenuta stradale ». Tale revisione dovrebbe essere completata nel corso del 2013;

lo scorso anno la Commissione ha anche inviato un questionario alle autorità competenti di tutti i 27 Stati membri chiedendo loro di illustrare quali pratiche applicassero in relazione ai *guardrail* per motocicli. Quasi tutti gli Stati membri hanno risposto al questionario e dopo un'analisi delle risposte la Commissione sarà in condizioni di decidere le misure da adottarsi;

malgrado a livello europeo non sia ancora stata emanata una disciplina finalizzata a promuovere prodotti di ritenuta stradale finalizzati anche alla sicurezza

dei motociclisti, in diversi Paesi europei e in alcune province italiane sono state sperimentate con successo soluzioni volte al miglioramento della struttura dei *guardrail*;

sui *guardrail* in particolare sarebbe auspicabile un deciso intervento dal parte del Governo considerando anche che il settore è stato gestito per più di un quadriennio, attraverso il consorzio Comast, un cartello di aziende che riuniva i principali produttori italiani (Car Segnaletica Stradale, Ilva Pali Dalmine, Ilva Pali Dalmine Industries, Industria Meccanica Varricchio, Marcegaglia, Metalmeccanica Fracasso, San Marco S.p.A. – Industria Costruzioni Meccaniche, Steam Generators, Tubosider) e che è stato sanzionato dall'Antitrust con provvedimento n. 23931 del 28 settembre 2012 per un totale di circa 40 milioni di euro. Le intese di restrizione della concorrenza messe in atto hanno avuto aspetti rilevanti non solo dal punto di vista economico ma anche dal punto di vista della sicurezza, in quanto hanno cristallizzato il mercato ponendo barriere anche all'entrata di novità di tipo tecnico;

appare ormai improcrastinabile prevedere l'utilizzo esclusivo di *guardrail* di nuovo tipo per le nuove installazioni e contestualmente imporre la messa in sicurezza delle vecchie barriere con l'installazione di dispositivi aggiuntivi « salvamotociclista », anche con il coinvolgimento degli enti gestori delle strade e delle autostrade;

le forme per incidere sulla messa in sicurezza delle strade per le due ruote a motore possono essere trovate nell'emanazione dei decreti attuativi della legge n. 120 del 29 luglio 2010 che prevede che i ricavi delle contravvenzioni vengano fatti confluire sulle attività di manutenzione delle strade,

impegna il Governo:

ad assumere le opportune iniziative per assicurare che il gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, in una fase successiva rispetto agli obiettivi già fissati, che prevedono l'utilizzo della specifica tecnica attualmente approvata dal Comitato europeo di normazione (CEN), sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative, analizzi i criteri di individuazione delle tratte maggiormente a rischio, al fine di provvedere in via prioritaria alla loro messa in sicurezza;

a promuovere una campagna di informazione e di comunicazione volta a sensibilizzare i conducenti dei veicoli a due ruote sui rischi derivanti dai comportamenti scorretti alla guida, con particolare attenzione ai conducenti più giovani;

a promuovere l'installazione di barriere stradali più sicure e sistemi di sicurezza idonei a garantire l'incolumità dei conducenti di motoveicoli, prevedendo in particolare il montaggio sui *guardrail* esistenti di attenuatori d'urto e sistemi per la protezione dei motociclisti su barriere e pali, in particolare nei tratti stradali maggiormente a rischio, così come specificato in apposito provvedimento ministeriale;

a sollecitare e promuovere, in sede di Unione europea, un approfondimento in merito all'uso di dispositivi di sicurezza attiva e passiva nei veicoli e a promuovere l'incremento dell'applicazione di tecnologie intelligenti su tutte le strade;

a promuovere il miglioramento delle condizioni di illuminazione delle strade, con l'impiego delle conoscenze e delle tecnologie più avanzate;

ad assumere iniziative per garantire una manutenzione continua ed efficiente delle infrastrutture stradali, per la riduzione dei feriti e la sicurezza dei motociclisti;

a dare pronta e completa attuazione alla legge n. 120 del 2010, assumendo ogni iniziativa di competenza affinché la sostituzione delle barriere obsolete o danneggiate avvenga attraverso l'installazione di *guardrail* di nuova generazione più sicuri per i motociclisti;

a prevedere che i decreti attuativi della legge n. 120 garantiscano che una quota parte dei fondi sia destinata all'adeguamento di *guardrail* a prova di motocicli almeno nei tratti stradali più a rischio;

a dare attuazione, in particolare all'articolo 47 della legge n. 120, relativo agli obblighi degli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade, utilizzando i criteri di individuazione delle tratte maggiormente a rischio così come specificato in apposito provvedimento ministeriale;

a promuovere la formalizzazione in sede europea di una metodologia di raccolta dei dati che metta in evidenza il fenomeno della pericolosità dei *guardrail*;

ad intervenire in sede europea affinché si porti a termine al più presto la revisione della norma europea armonizzata EN 1317-5 facendo rientrare i *guardrail* per motocicli nel suo campo di applicazione.

(8-00004) « Dell'Orco, Tullo, Biasotti, Nicola Bianchi, Brandolin, Businarolo, Cardinale, Catalano, Chimienti, Coppola, Culotta, De Lorenzis, Fantinati, Ferro, Furnari, Cristian Iannuzzi, Liuzzi, Mognato, Mauri, Meta, Mura, Pesco, Prodani, Paolo Nicolò Romano, Rotta, Tacconi, Velo, Vignaroli ».