

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01740 Magorno: Gravi disservizi sulla linea ferroviaria Paola-Cosenza	200
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	202
5-01843 Schullian: Diritto di accesso dei soggetti interessati agli atti amministrativi relativi al progetto della galleria di base del Brennero	201
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	206
5-02187 Caparini: Modalità di revisione dei veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate attraverso ponti sollevatori	201
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	208

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo	201
--	-----

INTERROGAZIONI

Giovedì 27 marzo 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 9.20.

5-01740 Magorno: Gravi disservizi sulla linea ferroviaria Paola-Cosenza.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Ernesto MAGORNO (PD), replicando, giudica non attendibili le informazioni contenute nella risposta del rappresen-

tante del Governo in ordine alla manutenzione, all'efficienza e alla frequenza dei treni, elaborate sulla base degli elementi forniti dalla società Ferrovie dello Stato. Pur conoscendo le inefficienze della regione Calabria, evidenziate anche ieri nella visita del Presidente del Consiglio alla regione medesima, ritiene indispensabile rafforzare i servizi ferroviari regionali di collegamento, anche per contrastare l'incremento del traffico su gomma che si è registrato negli ultimi anni. Non ritenendo in alcun modo giustificato tale incremento, che non trova di certo ragione nello stato disagevole della rete di viabilità regionale, auspica che venga attivato un tavolo di confronto tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Calabria e la società Trenitalia volto a pervenire ad un'offerta di servizio di trasporto ferroviario efficiente e efficace che dia risposta alle richieste dei cittadini.

5-01843 Schullian: Diritto di accesso dei soggetti interessati agli atti amministrativi relativi al progetto della galleria di base del Brennero.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Si dichiara altresì disponibile a mettere a disposizione del deputato interrogante la sintesi della ricerca sulla salute pubblica del 2008 predisposta in relazione al progetto oggetto dell'interrogazione.

Manfred SCHULLIAN (Misto-Min. Ling.), replicando, prende atto dell'ennesimo rifiuto di mettere a disposizione la documentazione completa relativa al progetto della galleria del Brennero, che è stata più volte sollecitata dai comuni interessati all'infrastruttura. Osserva che lo studio, seppur superato in quanto relativo ad un progetto diverso da quello originario, abbia una propria valenza e vada analizzato direttamente dai soggetti interessati. Invita quindi il rappresentante del Governo a mettere a disposizione propria e dei comuni interessati la documentazione completa prodotta in relazione al vecchio progetto della galleria del Brennero, ai fini di una valutazione delle istituzioni coinvolte.

5-02187 Caparini: Modalità di revisione dei veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate attraverso ponti sollevatori.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Davide CAPARINI (LNA), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta puntuale e concisa, dalla quale si evince che l'attività ordinaria di revisione dei mezzi pesanti attraverso ponti sollevatori già in esercizio può proseguire fino alla data prevista dalla normativa vigente. In relazione alle due sedi della motorizzazione civile cui si fa riferimento nell'interrogazione, auspica che il Governo si faccia parte attiva affinché venga prontamente ripresa l'attività al fine di non recare danno agli utenti di quel territorio.

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

La seduta termina alle 9.45.

COMITATO RISTRETTO

Giovedì 27 marzo 2014.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 13.30 alle 15.30.

ALLEGATO 1

5-01740 Magorno: Gravi disservizi sulla linea ferroviaria Paola-Cosenza.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante pone all'attenzione la delicata questione del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alla Regione Calabria.

La problematica ha già formato oggetto di diversi atti di sindacato ispettivo e, al riguardo, come già il precedente Governo aveva avuto modo di affermare, devo senza dubbio riconoscere che quello del trasporto pubblico locale costituisce una delle priorità, considerato che la collettività, soprattutto in momenti di crisi come l'attuale, avverte sempre più la necessità di poter usufruire di mezzi pubblici di trasporto.

In primo luogo, per quanto riguarda gli specifici rilievi avanzati dall'onorevole interrogante, devo preliminarmente far presente che secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, sono di competenza delle singole regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Pertanto, nel caso in esame, le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta sono stabilite dalla Regione Calabria che, peraltro, ha recentemente indicato, con una propria deliberazione dell'ottobre 2013 relativa al « Piano di riprogrammazione dei

servizi di T.P.L. e di trasporto ferroviario regionale », i livelli di dimensionamento minimo del servizio richiesti.

Come riferisce Ferrovie dello Stato, interessata al riguardo, attualmente, la relazione Cosenza-Paola (e viceversa), specificamente citata dall'onorevole interrogante, è servita, in un giorno ferialo medio, da un'offerta regionale di 44 collegamenti, più frequenti nelle fasce orarie di maggior traffico pendolare.

Relativamente alla qualità del servizio, Ferrovie dello Stato fa presente che il livello di puntualità dei treni registrato nel periodo gennaio-dicembre 2013 sulla Cosenza-Paola, si è attestato mediamente oltre il 92 per cento dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto; su tale relazione, inoltre, sempre nello stesso periodo, su un totale di quasi 16.000 treni programmati, i casi di soppressione per cause riconducibili a Ferrovie dello Stato, come riferisce la medesima società, sono stati limitati all'1,7 per cento circa. Nei primi due mesi del 2014 tali valori risultano ulteriormente migliorati: il 95,5 per cento dei treni per quanto riguarda l'indice di puntualità (entro i 5 minuti) e l'1,5 per cento circa il dato delle soppressioni.

Tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto che interessano il territorio calabrese, che è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente, viene regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata secondo piani manutentivi che ciclicamente si ripetono, in base alla percorrenza chilometrica e/o alla scadenza temporale

prevista, con varie fasi di controllo, verifiche e interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Per quanto concerne, infine, l'offerta di media/lunga percorrenza, Ferrovie dello Stato ha fatto presente che ad eccezione di due coppie di « Frecciabianca » e di una coppia di « Frecciargento » in servizio sulla relazione Roma-Reggio Calabria (e viceversa), che vengono effettuate in regime di mercato – ovvero, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati a rischio di impresa e si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico – i collegamenti che servono il territorio calabrese rientrano, invece, nel cosiddetto « servizio universale ».

Detto servizio comprende quegli altri treni di media lunga percorrenza che per poter essere effettuati, necessitano di un corrispettivo, definito nell'ambito di un Contratto di Servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

Devo precisare che detto Contratto prevede un'offerta di servizi finanziati per assicurare il diritto alla mobilità sul territorio nazionale e, in modo particolare, i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel Sud Italia, caratterizzate da una domanda particolarmente debole e quindi da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

Pertanto, i collegamenti di media e lunga percorrenza nazionali, quali gli Intercity compresi nel Contratto di Servizio, orientati a tutelare il diritto alla mobilità sulle tratte nazionali, possono essere utilizzati dai pendolari quando gli orari di transito lo consentono, rivestendo così una rilevante funzione anche per il trasporto pubblico locale.

Orbene, tenuto conto che la caratteristica dei treni oggetto del Contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia, i Ministeri contraenti (MIT-MEF), nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario anch'esso inserito nel Contratto; in tale

ambito, pertanto, vengono gestiti sia la programmazione dei servizi contrattualizzati, che comprende, fra l'altro, numero e tipologia dei collegamenti, itinerari e fermate, sia la determinazione delle tariffe applicabili.

Per quanto concerne, poi, la programmazione dei servizi da parte delle Regioni, ricordo che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti, in quanto, le Regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i cosiddetti « servizi minimi » da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limitate, per lo più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico del paese. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili dai servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico-sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, considerata anche la necessità di un coordinamento tra le regioni e lo Stato, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordina-

rio; tale norma ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012 che dovranno attuarsi in particolare mediante:

un'offerta di servizio più idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;

il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;

la definizione dei livelli occupazionali appropriati;

la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Solo a seguito di tale programmazione potranno essere valutati gli interventi di carattere strutturale proposti dagli onorevoli interroganti.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la regione stia procedendo, secondo i cri-

teri indicati dal citato articolo 16-*bis*, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le regioni a statuto ordinario le somme stanziolate sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Allo stato, la Regione Calabria ha regolarmente prodotto la documentazione afferente la riprogrammazione: gli uffici competenti di questo dicastero provvederanno a verificare gli effetti di tale riprogrammazione nell'esercizio dell'anno 2014.

Qualora gli obiettivi di miglioramento del rapporto ricavi-costi e del *load factor* dei servizi in parola non fossero raggiunti, la regione subirà la penalizzazione, nei termini sopra indicati, delle risorse ad essa destinate.

Devo ricordare, inoltre, che la legge di stabilità 2014, oltre alle risorse di cui al citato Fondo Nazionale, ha disposto l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2014 e a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2015 e 2016, da destinare, tra l'altro, all'acquisto di materiale rotabile su gomma e al materiale rotabile ferroviario.

Ricordo, da ultimo, che all'esito della conferenza unificata dello scorso 21 novembre convocata in seduta straordinaria proprio per discutere sulle iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale, il Governo, le regioni e le province autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla necessità di pervenire rapidamente alla determinazione dei costi standard per il settore, che rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso. Un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati, appositamente costituito a questo fine, è tuttora all'opera.

In proposito, informo che presso i competenti uffici del MIT è in via di

predisposizione il decreto di cui all'articolo 1, comma 84, della citata legge di stabilità 2014 con il quale, previa intesa in sede di Conferenza unificata, verranno definiti i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Il successivo

comma 85 della legge prevede, altresì, che a partire dal 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale è ripartita tra le Regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

ALLEGATO 2

5-01843 Schullian: Diritto di accesso dei soggetti interessati agli atti amministrativi relativi al progetto della galleria di base del Brennero.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante pone all'attenzione del Governo l'impatto sulla salute del progetto BBT e chiede di conoscere lo studio sulla « *public-health* » svolto al riguardo dal professor Lercher.

In merito, sono state assunte dettagliate informazioni presso la società europea « Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BB 1 SE ».

A seguito dell'approvazione del Progetto Preliminare della Galleria di Base del Brennero (BBT), la suddetta Società Europea « Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BB 1 SE » è stata costituita in data 16 dicembre 2004 per fusione di due società nazionali italiana e austriaca.

La redazione di studi socio-ambientali (*public health*) era prevista nell'ambito delle procedure pre-autorizzative (specificamente quelle relative alla Valutazione di Impatto Ambientale) del Progetto Definitivo, in vigore in Austria al tempo dell'avvio degli studi socio-ambientali.

Tali procedure per le autorizzazioni sono in seguito state modificate in Austria. Vale oggi quanto disposto dal *Novelle Bundesgesetzblott I Nr. 153*, pubblicato in data 30 dicembre 2004 e successive modifiche legislative: pertanto, la redazione di studi socio-ambientali quali quelli redatti per la BBT oggi non è più richiesta.

Gli studi socio-ambientali relativi alla Galleria di Base del Brennero sono stati affidati nel 2004 ad un consorzio composto dall'Università di Innsbruck, Sezione di Medicina Sociale, Dipartimento di Igiene, Microbiologia e Medicina Sociale, l'Eurac di Bolzano, il Politecnico di Graz, il Politecnico di Berlino, il TILAK di Innsbruck

e l'ISAC/CNR di Torino, allo scopo di descrivere gli effetti della situazione di traffico attuale sulla salute e la qualità di vita delle persone che vivono nell'area interessata dal progetto sia prima (situazione attuale) che dopo la realizzazione del progetto Galleria Base del Brennero (scenari).

Gli studi in oggetto si sono prolungati negli anni 2004-2005 e si sono conclusi nel 2006 quando, come ho appena riferito, nel frattempo era cambiata la normativa, che non ne richiedeva più la redazione.

Tali studi preliminari sono stati comunque portati a conclusione, in base a quanto previsto dal Progetto Preliminare della Galleria di Base del Brennero, che prevedeva la messa in esercizio dell'opera nel 2015 ed un tracciato molto diverso da quello in seguito elaborato nell'ambito del Progetto Definitivo.

Nello studio sono stati analizzati i dati sul traffico relativi all'anno 2004, con particolare riferimento ai maggiori centri abitati lungo le valli del progetto, Steinach sul versante austriaco, e Vipiteno sul versante italiano. Sempre nell'ambito degli studi, tali dati sono stati poi confrontati con le previsioni di evoluzione del traffico derivanti dalle ipotesi nel periodo della elaborazione del Progetto Preliminare della Galleria di Base del Brennero.

Nel periodo dal dicembre 2005 fino a marzo 2008 è stato affidato e realizzato il Progetto Definitivo della Galleria di Base del Brennero, che ha profondamente modificato l'impostazione progettuale della galleria. In particolare, i portali delle finestre di accesso che nel Progetto Preliminare erano previste in prossimità dei

paesi di Steinach e di Mules sono stati spostati verso sud, lontani dai centri abitati. La data di ultimazione dei lavori è stata inoltre prevista per il 2022, quella di messa in esercizio per il 2023.

Il Progetto Definitivo ha dunque profondamente modificato il tracciato della galleria e le tempistiche dei lavori previsti, originariamente indicati nel Progetto Preliminare ed oggetto degli studi socio-ambientali (*public health*).

Tali modifiche al progetto della Galleria di Base del Brennero hanno di fatto reso infondati e non applicabili i risultati ottenuti nell'ambito degli studi socio-ambientali.

Per tale motivo, oltre a fatto che la presentazione di tali studi non era più richiesta dalla normativa, l'intera documentazione risultante dallo studio (circa 5.000 pagine) non è mai stata usata e pertanto mai resa pubblica nell'ambito delle procedure di approvazione del Progetto Definitivo in Austria ed in Italia.

Per quanto riguarda gli aspetti sociologici e della salute, è stata redatta e diffusa una specifica relazione di sintesi, che si allega agli atti per la consultazione, basata sui dati del Progetto Definitivo, che riassume le principali conclusioni relative agli effetti del traffico stradale e su rotaia sull'inquinamento acustico e sulla qualità dell'aria.

ALLEGATO 3

5-02187 Caparini: Modalità di revisione dei veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate attraverso ponti sollevatori.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla problematica segnalata dall'onorevole interrogante informo che con decreto direttoriale prot. 202 del 21 maggio 2013 sono state emanate nuove norme tecniche relativamente ai ponti sollevatori per veicoli di massa complessiva superiori alle 3.5 t. utilizzati per le revisioni dei veicoli a motore eseguite ai sensi dell'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada).

Con il suddetto decreto si è stabilito che i ponti sollevatori di nuova costruzione dovessero essere conformi ai nuovi requisiti tecnici a far data dal 1° novembre 2013, mentre per quelli già in uso l'amministrazione si è riservata di stabilire un termine di adeguamento alle nuove norme.

Detto termine, a seguito dei necessari approfondimenti tecnici, è stato fissato

con la recente circolare RU 4241 del 24 febbraio 2014.

Infatti, al fine di consentire agli operatori del settore di proseguire senza soluzione di continuità il loro operato e non ingenerare turbative che potrebbero ostacolare l'esecuzione delle revisioni dei mezzi in questione, è stato consentito esplicitamente l'uso dei ponti attualmente in uso, ancorché non adeguati, fino al 31 dicembre 2014.

Da ciò ne consegue che le verifiche condotte con le attuali modalità potranno continuare ad essere eseguite fino all'avvenuto adeguamento delle apparecchiature di sollevamento e comunque non oltre tale data.

Tutte le indicazioni per una corretta ed esauriente utilizzazione dei ponti sollevatori sono rilevabili dal testo della citata circolare prot. RU 4241 del 24 febbraio 2014.