



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

INTERROGAZIONI

94^a seduta: mercoledì 22 aprile 2009

Presidenza del vice presidente MENARDI,
indi del presidente GRILLO

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE:

- GRILLO	Pag. 8, 10, 12
- MENARDI	3, 5
* CASTELLI, <i>sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti</i>	3, 5, 8 e passim
* DONAGGIO (PD)	7, 8, 9
MOLINARI (PD)	11
MURA (LNP)	5
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	13

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Presidenza del vice presidente MENARDI

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-00321, presentata dai senatori Filippi Alberto e Mura.

CASTELLI, *sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, l'articolo 103, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, prevede che le attività relative all'accertamento medico della idoneità alla guida degli autoveicoli siano svolte da soggetti privati e, in specie, da parte di medici abilitati a seguito di esame per titoli professionali ed iscritti in apposito albo tenuto a livello provinciale. In realtà non è meglio specificato cosa debba intendersi per livello provinciale, ovvero se debba farsi riferimento all'istituzione Provincia o se, invece, debba farsi riferimento ad altra istituzione organizzata su base provinciale.

La stessa disposizione prevede che la certificazione della conferma di validità sia effettuata con le modalità di cui all'articolo 126, comma 5, del codice della strada, ovvero con apposizione del tagliando di convalida sulla patente. Tale disposizione, com'è noto, è rimasta fino ad oggi inattuata per la difficoltà di conciliare un'attività svolta in regime libero-professionale con le procedure stringenti di cui all'articolo 126, comma 5, che fanno riferimento a medici in servizio presso strutture sanitarie pubbliche. Questa situazione ha determinato un notevole contenzioso nel quale l'amministrazione dei trasporti è stata chiamata in giudizio come inadempiente rispetto al dettato del citato articolo 103, comma 1, lettera a).

Un'altra fonte di contenzioso rischia di aprirsi nei confronti di quei medici che, operando in regime libero professionale, siano stati da talune Province o da talune Regioni iscritti in albi appositamente istituiti al fine di indicare, in una sorta di regime di auto-attuazione dell'articolo 103 citato, i soggetti abilitati al rilascio dei certificati attestanti l'idoneità psico-fisica alla guida di veicoli. I certificati di tali soggetti, proprio in forza del ricordato articolo 126, comma 5, del codice della strada, sono attualmente respinti dall'amministrazione. Essi non provengono difatti per il tramite degli uffici da cui dipendono i sanitari indicati nel comma 2 dell'articolo 119 del codice. Come vedete, la questione è molto complessa.

Nel tentativo di dare attuazione alla disposizione dell'articolo 103, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, così da coordinarlo con le disposizioni del codice, in seno all'Atto Camera 2161, cosiddetto disegno di legge Nicolais sulla semplificazione amministrativa, era stata introdotta, all'articolo 11, la disposizione che il senatore interrogante ricorda modificativa dell'articolo 119 del codice della strada. Però il disegno di legge suddetto, com'è noto, non ha completato il suo *iter* parlamentare a causa dello scioglimento anticipato delle Camere.

Purtuttavia, deve segnalarsi che, sul punto, si registrava una divergenza di opinioni tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, proponente l'emendamento all'articolo 119, e il Ministero della salute. Quest'ultimo aveva richiesto infatti l'abrogazione dell'articolo 11 del disegno di legge, asserendo che tale articolo «lungi dall'apportare una semplificazione in materia di accertamenti medici per il conseguimento delle patenti di guida, comporta un pericoloso abbassamento dei livelli di garanzia per gli utenti» e che «non appare utile ed opportuno l'affidamento dell'accertamento dei requisiti fisici e psichici in ambito libero-professionale, con rinuncia della maggiore garanzia e affidabilità data dalla mancanza di un rapporto economico diretto medico – cliente, garantita dall'affidamento a medici pubblici dipendenti degli accertamenti finalizzati alla tutela della sicurezza collettiva».

Una soluzione alla problematica in trattazione non può che essere condivisa necessariamente con il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali. In vero, già da tempo c'è una interlocuzione tra rispettivi uffici competenti.

La soluzione allo studio dovrà necessariamente coniugare diversi interessi. Intanto, la salvaguardia dei diritti degli attuali medici certificatori, che ci pare giusto tutelare. Poi la possibilità per l'amministrazione dei trasporti di avere una sorta di tracciato del certificato medico prodotto, al fine di poter certamente attribuire, per evidenti motivi di responsabilità, ogni certificato al medico che lo ha emesso. Infine, la fruibilità del servizio in maniera adeguata non solo all'indice di popolazione ma anche alle caratteristiche geografiche della provincia e, soprattutto, la garanzia collettiva della sicurezza della circolazione stradale.

La garanzia della sicurezza della circolazione stradale implica ovviamente che le professionalità mediche chiamate all'attività di certificazione si debbano dimostrare specifiche e di comprovata esperienza. In tal senso, le professionalità mediche già riconosciute dall'articolo 119 sono assoluta garanzia in tal senso.

Ciò posto, l'esigenza di coordinare le disposizioni del codice della strada con quelle dell'articolo 103, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 112 del 1998, si pone come rilevante – io dico anche urgente – al fine di non lasciare che nel contrasto tra due disposizioni possano trovare spazio soluzioni eterogenee sul territorio nazionale, non tutte garanti delle finalità primarie sopra enunciate. Purtuttavia, la medesima esigenza non si pone come assoluta, avendo già il Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti dichiarato in altre sedi la propria disponibilità all'abrogazione della più volte citata disposizione del decreto legislativo n. 112 del 1998.

Per riassumere, c'è da mettere mano urgentemente alla questione e da trovare una soluzione che ponga fine a questo contenzioso.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, mi dichiaro pienamente soddisfatto della risposta del Sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione, 3-00485, presentata dalla senatrice Donaggio e da altri senatori.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, con riferimento all'interrogazione n. 3-00485, relativa al trasporto intermodale, presentata dalla senatrice Donaggio e dai senatori Filippi Marco e Stradiotto e indirizzata sia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia a quello dell'economia e delle finanze, c'è da premettere intanto che la risposta sarebbe forse più di competenza del secondo, perché comprende molti aspetti che lo riguardano; rispondiamo comunque alla presente interrogazione per quanto di competenza del nostro Dicastero, facendo una breve premessa, ma anche per conto e sulla falsariga di informazioni desunte dal Ministero dell'economia e delle finanze, cointestatario dell'atto.

Si evidenzia che sia i tempi sia i contenuti delle diverse determinazioni, per i profili messi in evidenza dall'interrogante, sono imputabili al suddetto Ministero dell'economia e delle finanze a partire dal blocco dell'erogazione che subentrò *de facto* con l'emanazione della circolare del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 giugno 2006 fino alla definizione delle modalità attuative all'articolo 1, commi 511 e 512, della legge finanziaria del 2007, che hanno definitivamente inibito la possibilità di erogazione dei benefici in un'unica soluzione. Solamente in data 6 marzo 2008 è stato possibile emanare il decreto interministeriale che ha consentito di riattivare l'emanazione dei provvedimenti ed il pagamento, ancorché in 15 anni, degli importi spettanti di competenza della Cassa depositi e prestiti S.p.A.

Tanto premesso, si risponde quindi in base agli elementi forniti dal competente Ministero dell'economia e delle finanze. In ordine all'erogazione di contributi alle imprese operanti nel settore del traffico intermodale, nelle premesse del documento è stato evidenziato, in primo luogo, che sono stati emessi i decreti per l'utilizzo dei contributi per gli investimenti ed il traffico intermodale, previsti dalla legge n. 166 del 2002, con un'erogazione in 30 rate semestrali, in quanto, con l'introduzione del comma 512 dell'articolo 1 della legge n. 296 del 2006, è stata esclusa la possibilità di richiedere l'attualizzazione economica alla Cassa depositi e prestiti. A fronte della richiesta dell'associazione di categoria delle imprese di logistica e trasporto ferroviario in ordine alla possibilità di cessione del credito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tra l'altro riteneva che in linea di principio non sussistessero particolari ostacoli.

Presidenza del presidente GRILLO

(Segue CASTELLI). Il predetto Ministero evidenziava, però, che si sarebbe potuta configurare una situazione analoga a quella che non aveva consentito l'attualizzazione e pertanto, in alternativa, proponeva di valutare l'ipotesi della delega irrevocabile all'incasso dei contributi versati dalla Cassa depositi e prestiti, rilasciata dall'impresa beneficiaria a favore della propria banca, ritenendo che ad una siffatta operazione lo Stato sarebbe potuto risultare estraneo e si sarebbero potuti evitare gli effetti negativi sui saldi di finanza pubblica, naturalmente a condizione di verificare la percorribilità di tale procedura da parte della Cassa depositi e prestiti e la compatibilità con i vincoli di finanza pubblica. A seguito di tale parere, la Ragioneria generale dello Stato ha escluso che il credito possa essere ceduto ad una banca.

In relazione a tali premesse, l'interrogante ha quindi chiesto di sapere se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministero dell'economia e delle finanze, nell'ambito delle rispettive competenze, non ritengano opportuno adottare ogni atto idoneo all'erogazione dei contributi in questione, anche al fine di salvaguardare l'occupazione nelle imprese interessate e di garantire loro la possibilità di rimanere sul mercato e, in generale, quali politiche si intendano perseguire per risolvere in via strutturale il problema del ritardo nei pagamenti alle imprese fornitrici di servizi di trasporto.

Per quanto concerne l'ipotizzata cessione del credito, tenuto conto dell'impossibilità di procedere all'attualizzazione dei contributi pluriennali in questione, possiamo dire che purtroppo tali operazioni potrebbero risultare assimilabili a prestiti, il cui onere per l'ammortamento sarebbe a carico della pubblica amministrazione. In relazione a ciò, quindi, le cessioni in questione rientrerebbero nelle fattispecie disciplinate dalla già citata circolare della Ragioneria generale dello Stato n. 15 del 2007, sulla base di quanto disposto dal già citato articolo 1, comma 511, della legge n. 296 del 2006, rendendosi quindi necessaria la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente.

Pertanto, considerando anche quanto disposto dal decreto interministeriale MIT-MEF n. 71 del 6 marzo 2008, si ritiene che già ad oggi non siano praticabili l'istituto della cessione del credito o altre procedure similari, che si tradurrebbero in un'operazione finanziaria di attualizzazione dei contributi con effetti peggiorativi sui saldi di finanza pubblica.

Quindi, al di là del linguaggio burocratico, credo sia chiaro il fatto che quest'operazione rientrerebbe nella fattispecie di una sorta di prestito, con peggioramento dei saldi di finanza pubblica: al momento quindi non è possibile, sia per evidenti ragioni sostanziali, sia alla luce del citato articolo 511 della legge finanziaria.

DONAGGIO (PD). Signor Sottosegretario, non mi dichiaro soddisfatta della sua risposta, perché, al di là del linguaggio burocratico, mi pare che il senso della richiesta sia molto chiaro e riguardi in maniera particolare le imprese che, nonostante il ritardo che subiscono nel ricevere i pagamenti loro dovuti, imputabile alle ragioni che sono state qui elencate, hanno continuato ad erogare il servizio pubblico regionale di trasporto, sobbarcandosene i relativi oneri. Ora però, causa dell'eccessivo ritardo nel quale ci troviamo, queste imprese non sono più in grado di mantenere l'impegno a garantire la continuità e la qualità del servizio di trasporto pubblico regionale.

Credo quindi che sia una responsabilità comune dei Ministeri dei trasporti e dell'economia, nel rispetto delle rispettive competenze, trovare una via d'uscita, come si chiede nell'interrogazione, che permetta, da un lato, ad imprese sane – come queste – di attraversare con le loro forze la crisi attuale, rimanere in vita e continuare ad erogare un servizio fondamentale. Dall'altro lato, vi è una pervicace contrarietà del Ministro dell'economia ad utilizzare lo strumento della Cassa depositi e prestiti, che non è precluso – mentre lo è la cessione del credito, per le ragioni che qui sono state esposte – e che tra l'altro non avrebbe effetti sul Patto di stabilità, perché non sarebbe conteggiato, per quanto riguarda l'esposizione debitoria.

Si tratterebbe, quindi, di trovare un punto d'incontro con la Cassa depositi e prestiti, che mi pare già con il precedente Governo Prodi avesse dato ampia disponibilità in tal senso, per cui si erano già cominciate ad intravedere le soluzioni a questo problema. Sarebbe interessante invece che il Ministero dell'economia abbandonasse questa pregiudiziale e sperimentasse fino in fondo l'inizio di soluzione che era stato già anticipato ma che poi è stato revocato dai provvedimenti del Governo Berlusconi nel momento del suo insediamento.

Sottolineo l'esigenza di un ripensamento in tal senso e mi permetto di insistere sul punto, a causa dell'importanza del servizio di trasporto ferroviario regionale e della sopravvivenza di queste imprese nelle condizioni date: non parliamo quindi di assistenzialismo, ma di imprese sane, che aspettano di vedere saldate le proprie competenze in tempi lunghissimi, avendo dato dimostrazione di responsabilità e di mantenimento del servizio.

Credo che a questo problema non si debba rispondere in maniera molto burocratica, ma con un atto di volontà politica, che sperimenti tutte le strade possibili, perché – lo ribadisco – avevamo già verificato questa possibilità, attraverso l'azione del precedente Governo Prodi, la cui attuazione si è interrotta perché, essendo terminata anticipatamente la legislatura, non era stato possibile portarla a compimento.

Inviterei davvero il Governo a ripercorrere quella strada, anche perché siamo in tempi straordinari ed eccezionali, dati dalla pesantezza della crisi in atto, che nel Nord-Est – soprattutto nelle nostre Regioni – sta diventando particolarmente dura e difficile; ciò rende necessario dare una risposta alle nostre imprese.

CASTELLI, *sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti*. Senatrice, ci tengo a precisare che la maggior parte della sua interrogazione verteva sui rimborsi dei contributi al traffico intermodale.

DONAGGIO (PD). Ma si parlava anche del servizio pubblico regionale di trasporto...

CASTELLI, *sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti*. C'è anche quello.

DONAGGIO (PD). ... che ci sta particolarmente a cuore. Se ci sono impedimenti alla movimentazione dei pendolari o delle merci, soprattutto in un momento così difficile per l'economia, è un disastro.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00632, presentata dalla senatrice Donaggio.

CASTELLI, *sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, il commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre, responsabile per il Passante di Mestre, ha fornito le seguenti notizie.

I lavori di interconnessione del passante autostradale con la A27 Mestre-Belluno in Comune di Mogliano Veneto saranno completati entro il prossimo mese di maggio 2009 assieme all'interconnessione tra la A4 e la A57 in direzione Venezia con provenienza Trieste.

Nel successivo mese di giugno 2009 saranno completati anche i lavori del casello intermedio di Spinea.

Per il casello autostradale di Martellago-Scorzè, nuova localizzazione posta al confine tra i due territori comunali, è necessario procedere ad una nuova approvazione del progetto preliminare, con l'avvio, previsto entro la metà del mese di maggio, della procedura di valutazione dell'impatto ambientale (VIA) dell'opera. Solo dopo l'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE si avvierà la progettazione definitiva e quindi la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda l'assetto finale della interconnessione A4-A57 a Dolo, in fase realizzativa il commissario delegato ha proposto l'attivazione del casello di Vetrego, in corrispondenza del già previsto svincolo autostradale. Tale proposta è stata condivisa dalla giunta regionale, dagli enti locali interessati, da ANAS e dalla società di gestione dell'autostrada Venezia-Padova, al fine di evitare lavorazioni che avrebbero determinato gravi effetti di congestione del sistema autostradale e, conseguentemente, anche della viabilità ordinaria nella configurazione precedente all'apertura del passante autostradale.

Si evidenzia che dal giorno 8 febbraio scorso, il tratto autostradale Dolo-Mestre tra gli svincoli di Mirano-Dolo, Mira-Oriago e la barriera di Villabona è liberalizzato, non essendo sottoposti a pedaggio gli spostamenti compresi tra questi caselli e la barriera nelle due direzioni.

Il commissario ha inoltre concordato con ANAS e le società concessionarie autostradali di monitorare la situazione del traffico per alcuni mesi, almeno fino a definizione dell'assetto del passante di Mestre con l'apertura dell'ulteriore casello di Spinea e l'interconnessione con la A27, per valutare nel complesso le eventuali altre opere necessarie, comunque compatibili con quanto già realizzato.

Il commissario ha altresì riferito che la società Veneto strade S.p.A. ha di recente pubblicato le prime due gare d'appalto relative ad interventi cofinanziati da Stato e Regione relativi alle opere complementari di fascia A e che nei prossimi mesi è prevista la pubblicazione di altre gare d'appalto, sia in provincia di Venezia che in provincia di Treviso.

Per quanto riguarda le opere di fascia B, la legge finanziaria regionale 2009 ha autorizzato un finanziamento per nuovi interventi di opere viarie complementari di fascia B al passante Dolo-Quarto d'Altino per complessivi 35 milioni di euro. La giunta regionale si è già attivata per definire i previsti accordi di programma con le Province interessate e quindi le progettazioni necessarie per la realizzazione dei lavori.

DONAGGIO (PD). Signor Sottosegretario, lei ci mette tanta buona volontà, ma non riusciamo a trovare un punto d'incontro tra le richieste e le risposte. Non posso dunque che dichiararmi insoddisfatta e rimettere nuovamente alla sua attenzione le esigenze rappresentate nell'interrogazione.

È fondamentale un chiarimento sui tempi dell'arretramento della barriera di Mestre-Villabona a Dolo, che sono fondamentali per capire se si rimarrà o meno aderenti al progetto condiviso per la realizzazione del Passante. Dalla risposta, sia sui tempi che sulla conferma dell'arretramento della barriera, si capirà anche se e come altre opere che sono venute all'attenzione della Regione verranno completate. Ribadisco il concetto con due domande. I tempi si mantengono? In caso di risposta affermativa, come e quando si prevede di arretrare, conformemente al progetto originale, la barriera di Villabona?

Il Governo è poi a conoscenza che c'è già stata una violazione di quel progetto, con modifiche all'opera, all'altezza di Roncoduro, che prefigurano un'altra soluzione per altre opere importanti? Il punto dolente, e lei lo sa meglio di me, è il collegamento con la Romea commerciale. In questi giorni c'è stata una tensione eccessiva nei nostri territori, che ha portato ad una contestazione molto dura da parte di amministrazioni locali (guidate sia dal centro-sinistra che dal centro-destra) sul dove e come prevedere il collegamento con la Romea commerciale e sull'utilizzazione dell'idrovia Venezia-Padova. Le soluzioni che si prefigurano sono infatti devastanti per il territorio veneziano.

Infine, la questione dei ritardi sulle opere complementari, che cominciano a diventare eccessivi. Ormai è impossibile percorrere la Riviera del Brenta in tempi accettabili, soprattutto al mattino, soprattutto per le merci, perché con lo spostamento a Vetrego e con quella specie di soluzione che è stata trovata rispetto all'opera complementare, si è intasata tutta l'area,

creando ricadute di notevole entità sui cittadini e sulle aziende. I tempi di attuazione delle opere di fascia A non rispettano l'accordo, mentre per le opere di fascia B siete alla ricerca dei finanziamenti, che non ci sono. Le risorse sono annunciate, ma non sono individuate in termini di impegni precisi di cassa. C'è il rischio che per le opere complementari al Passante nei territori limitrofi si arrivi al 2012 e questi sono tempi che i Comuni non riescono a reggere per le problematiche che il passante stesso ha sollevato. Personalmente ho condiviso l'opera. La sua realizzazione ha richiesto tanti anni, ma è importante che sia stata fatta, però le ricadute nei confronti dei Comuni limitrofi sono pesanti. Abbiamo eliminato l'affollamento alla barriera di Mestre e ora non cammina più il traffico locale. Per tradurlo in termini semplici, non si riesce ad andare a scuola, ci sono problemi nel consegnare le merci, gli incidenti sono sempre di più. I Comuni, di centro-sinistra e di centro-destra, stanno chiedendo alla Regione certezze per il completamento di questa opera.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00449, presentata dal senatore Molinari.

CASTELLI, *sottosegretario per le infrastrutture e per i trasporti*. L'atto ispettivo in oggetto stigmatizza l'intercorsa soppressione, a decorrere dal cambio orario del 12 dicembre 2008, di diversi servizi ferroviari che collegavano Bolzano con Roma e Monaco di Baviera.

I servizi in parola sono gestiti dall'impresa ferroviaria in regime di autonomia commerciale, ovvero non sono contribuiti dallo Stato né, di conseguenza, sono regolati con contratto di servizio. Pertanto, è l'impresa ferroviaria che determina la declinazione dell'offerta in tutti i suoi aspetti.

In particolare, si evidenzia che i servizi internazionali non sono storicamente mai stati oggetto di regolazione, in quanto deferiti ad accordi tra le imprese ferroviarie di Stati diversi.

In merito, invece, ai servizi nazionali, si fa presente che l'ampiezza del perimetro dei treni commissionati dallo Stato, a parità di altre condizioni, è funzione dei fondi pubblici all'uopo stanziati.

A questo proposito, si rende noto quanto già dovrebbe esserlo ai colleghi senatori, ossia che il Ministro dell'economia e delle finanze ha predisposto un decreto ministeriale di ripartizione di 480 milioni di euro annui per tre anni, previsti dal decreto-legge n. 185 del 2008. Tali importi sono integralmente destinati al trasporto regionale: 430 milioni alle Regioni a Statuto ordinario e 50 al contratto di servizio nazionale per quelle a Statuto speciale. Ciò in ragione della necessità – emersa in recenti incontri con i rappresentanti regionali e propugnata in sede di Conferenza delle Regioni e delle Province autonome – di salvaguardare in via prioritaria tali ultimi servizi. Il decreto in argomento attualmente è in corso di registrazione.

In relazione quindi ai collegamenti ferroviari di media e lunga percorrenza che interessano il territorio del Trentino-Alto Adige, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere quanto segue. Con il nuovo orario ferrovia-

rio in vigore dal 14 dicembre 2008, è stata attuata su tutto il territorio nazionale una riorganizzazione di alcuni servizi ferroviari di media e lunga percorrenza aventi un rapporto costi-ricavi negativo (soprattutto per effetto delle frequentazioni insufficienti degli stessi, rilevate con precisione attraverso il sistema informatico di prenotazione), con perdite che gravavano pesantemente sul bilancio di Trenitalia. Si tratta infatti di treni operanti in regime di mercato, sostenuti esclusivamente dagli introiti da traffico che ovviamente dipendono dal numero di viaggiatori che li utilizzano.

Per quanto riguarda il territorio del Trentino-Alto Adige, gli interventi adottati con il nuovo orario sono i seguenti. La coppia di Eurostar 9311/9312 (Bolzano-Roma e viceversa) è stata limitata a Verona; tra Bolzano e Verona i due treni registravano infatti una frequentazione che si attestava mediamente intorno al 30 per cento dei posti offerti.

La coppia di Eurocity 81/82 (da e per München) è stata attestata a Bolzano (anziché a Verona), anche in questo caso in conseguenza delle basse frequentazioni riscontrate, in particolare nella tratta Bolzano-Verona e viceversa.

La coppia di Eurocity 80/189 (Verona-München e viceversa), effettuata in compartecipazione con le ferrovie tedesche, è stata soppressa: la coppia di treni in questione registrava infatti una perdita di circa 2,5 milioni di euro su base annua.

In conclusione, però desidero garantire il fatto che attualmente la questione del mantenimento dei servizi regionali è tra le priorità dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze. Frattanto, sono in corso approfondimenti con l'impresa ferroviaria, allo scopo di calibrare il perimetro in funzione delle risorse e al fine di evitare repentine soppressioni di servizi essenziali.

Qui, se mi è consentito, vorrei aggiungere qualche elemento, al di là della risposta ufficiale, per ricordare che gli interventi fatti quest'anno dalle Ferrovie dello Stato, in maniera direi piuttosto pregnante e se vogliamo anche dolorosa (evidentemente, ridurre il servizio offerto è sempre doloroso), hanno portato però per la prima volta dopo tanto tempo le Ferrovie dello Stato a chiudere il bilancio con un piccolo utile. Credo che questa sia veramente una bella notizia, in un periodo in cui siamo sempre alla ricerca di risorse: quindi, se, da un lato, dobbiamo registrare questi tagli, dall'altro, ne vediamo un risultato assolutamente virtuoso, che il Governo condivide.

MOLINARI (PD). Signor Sottosegretario, la ringrazio per la sua risposta ma mi dichiaro insoddisfatto. Desidero anzitutto precisare che il servizio reso da Trenitalia viene comunque sempre percepito dall'utenza come servizio pubblico. Rimane però l'impressione che si consideri la linea del Brennero come terminale del sistema ferroviario italiano – come fa perfettamente capire la risposta relativa alla soppressione di alcuni Eurocity – anziché di passaggio per la Germania: diversamente, infatti, non si capirebbero né la soppressione di taluni Eurocity per Monaco né l'attestazione – com'è stato testé ricordato – dei medesimi Eurocity a Bolzano,

dato che in questo modo diventa poi difficile raggiungere, attraverso il servizio ferroviario, quella meta.

Ugualmente, se è vero che è stato attestato a Verona l'Eurocity che precedentemente partiva da Roma e che aveva come destinazione Bolzano, è altrettanto vero che esso presenta orari di partenza e di arrivo a Verona assolutamente improponibili per gli abitanti di una Regione come il Trentino-Alto Adige, caratterizzata da una morfologia montana tale da rendere assai poco significativo un servizio per usufruire del quale è necessario alzarsi alle 2 o alle 3 del mattino per essere a Roma a mezzogiorno.

Del resto, credo non sia stato studiato un elemento che semmai dovrebbe essere tenuto in considerazione, ossia il rapporto fra il servizio ferroviario e il trasporto aereo. Talune scelte di Trenitalia, infatti, sembrerebbero quasi far intravedere l'opzione, già effettuata, di modificare le percorrenze da quella Regione per Roma da servizio di trasporto ferroviario a servizio aereo: intendo dire che probabilmente si vuole rafforzare l'aeroporto di Verona Villafranca, essendo abbastanza evidente che la soppressione delle percorrenze ferroviarie, testé citata anche dal Sottosegretario, ha come unica alternativa l'utilizzo del trasporto aereo.

A questo proposito, peraltro, se è vero che Trenitalia con queste soppressioni ha migliorato il proprio bilancio in conto consuntivo 2008, è altrettanto vero che Alitalia – o ciò che la sostituisce o la sostituirà – per arrivare allo stesso risultato deve fortemente penalizzare in aumento le tariffe del trasporto aereo, nel caso specifico da Verona Villafranca a Roma.

In tutti i casi, non mi sembra quindi che il criterio di servizio pubblico – quindi di servizio al cittadino che deve muoversi sul territorio nazionale – abbia ottenuto una risposta positiva.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Castelli per la sua disponibilità.

Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,50.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

FILIPPI Alberto, MURA. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

ai sensi dell'articolo 119 del Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), l'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida è effettuato dall'ufficio della unità sanitaria locale territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale;

l'accertamento suindicato, tuttavia, può essere effettuato altresì da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute, o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco o da un ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali;

nella XV Legislatura, l'articolo 11 del progetto di legge di iniziativa governativa AC 2161, approvato in prima lettura dalla Camere dei deputati, ma decaduto a causa dello scioglimento anticipato delle Camere, prevedeva una riforma complessiva dell'articolo 119 del Codice della strada, finalizzato ad ampliare la categoria delle figure professionali autorizzate ad espletare gli accertamenti medici per il rilascio e il rinnovo della patente di guida;

l'articolo 11 dell'AC 2161 prevedeva, infatti, di modificare come segue l'art. 119, secondo comma del decreto legislativo n. 285 del 1992: l'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne che per i casi stabiliti nei commi 2-bis e 4, è effettuato nei gabinetti medici da medici iscritti in apposito elenco istituito presso ogni ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, personale, affari generali e la pianificazione generale dei trasporti, ai sensi dell'articolo 103, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112. L'iscrizione nell'elenco è effettuata previa presentazione di attestazione del competente ordine professionale dalla quale risulti il possesso della laurea in medicina e chirurgia e dell'abilitazione all'esercizio della professione, nonché della specializzazione in medicina del lavoro o in medicina interna ovvero in medicina legale. I medici abilitati all'esercizio della professione e iscritti negli albi professionali che non sono in possesso delle suddette specializzazioni possono essere iscritti nell'elenco previa presentazione di attestato dal quale risulti il superamento di un corso di formazione specifico con onere a ca-

rico dei partecipanti. Con decreto del Ministro della salute sono stabiliti le procedure organizzative, la durata, i contenuti del corso di formazione e le modalità di accertamento dell'avvenuta frequenza. L'iscrizione abilita all'effettuazione degli accertamenti sopra indicati esclusivamente nelle province nei cui elenchi è stata effettuata l'iscrizione stessa;

l'ampliamento della categoria delle figure professionali autorizzate all'espletamento degli accertamenti in titolo presenta numerosi profili di criticità, in quanto è necessario garantire che tali funzioni siano esercitate da medici specializzati nel settore, in grado di valutare l'effettiva idoneità del richiedente alla guida;

l'accertamento dei requisiti fisici e psichici dei conducenti dei veicoli rappresenta, infatti, un fondamentale strumento per la tutela della sicurezza stradale, come confermato dai recenti casi di cronaca che vedono protagonisti di incidenti anche mortali soggetti neo-patentati o con problemi psico-fisici spesso legati all'età avanzata;

la revisione dei requisiti professionali per lo svolgimento degli accertamenti medici propedeutici al conseguimento della patente di guida e del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori non sembra, per altro verso, destinata a comportare alcun beneficio agli utenti finali, considerato anche il costo irrisorio delle visite mediche di cui all'art. 119 del codice della strada (circa 21 euro);

il Ministro ha annunciato una revisione organica delle disposizioni relative al Codice della strada,

gli interroganti chiedono di sapere:

quale sia l'orientamento del Ministro in indirizzo in merito alla problematica di cui in premessa;

se non ritenga opportuno confermare le disposizioni vigenti sui requisiti professionali per gli accertamenti medici *ex art.* 119 del Codice della strada, al fine di garantire che le verifiche di cui in titolo siano svolte da professionisti del settore di comprovata esperienza, a garanzia della sicurezza collettiva nella circolazione stradale.

(3-00321)

DONAGGIO, FILIPPI Marco, STRADIOTTO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la legge 1° agosto 2002, n. 166, ha previsto contributi per gli investimenti ed il traffico intermodale;

i decreti ed i regolamenti di attuazione emessi in materia successivamente all'approvazione della citata legge hanno previsto, tra l'altro, a favore del beneficiario la possibilità di richiedere la relativa attualizzazione economica alla Cassa depositi e prestiti;

le imprese impegnate nel settore dei trasporti, in attesa di vedere riconosciuti dallo Stato i contributi a loro spettanti, hanno continuato ad investire, garantendo comunque agli utenti il regolare svolgimento del servizio e applicando, tra l'altro, tariffe inferiori ai costi sostenuti;

a seguito di ciò, il credito vantato nei confronti dello Stato dalle imprese operanti nel settore del traffico intermodale ammonta a circa 200 milioni di euro;

a seguito delle domande di concessione di contributi presentate dalle imprese creditrici, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emesso i decreti per l'erogazione dei contributi, fissata in 30 rate semestrali; infatti, con l'introduzione dell'articolo 1, comma 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è stata esclusa la possibilità di richiedere l'attualizzazione economica alla Cassa depositi e prestiti;

a fronte della richiesta dell'associazione di categoria delle imprese di logistica e trasporto ferroviario (Assofer), il Ministero delle infrastrutture e trasporti sostanzialmente rispondeva: «In merito alla possibilità di concessione del credito, poiché si tratta di un istituto previsto in via generale dall'ordinamento civilistico, in linea di principio per questo Ministero non sembra sussistano particolari ostacoli. Tuttavia potrebbe configurarsi una situazione – rilevante ai fini del comma 512 della legge finanziaria per il 2007 (ovvero, attualizzazione con effetti peggiorativi sui saldi di finanza pubblica) – analoga a quella che ha indotto il Ministero dell'economia a non consentire l'attualizzazione. Se così fosse, potrebbe subentrare l'eventuale ulteriore intervento del MEF per inibire tale procedura. In alternativa, si potrebbe valutare l'ipotesi in base alla quale l'impresa beneficiaria rilascia a favore della propria banca una delega irrevocabile all'incasso dei contributi versati da Cassa Depositi e Prestiti: in questo caso lo Stato risulterebbe estraneo alla procedura e sembrerebbero evitabili gli effetti pregiudizievoli sui saldi di finanza pubblica. Naturalmente bisogna verificare se per CDP tale procedura sia percorribile nonché compatibile con i vincoli di cui sopra»;

a seguito di tale parere, la Ragioneria generale dello Stato ha escluso che il credito possa essere ceduto ad una banca,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, nell'ambito delle rispettive prerogative e competenze, non ritengano opportuno predisporre ogni atto idoneo all'erogazione dei contributi dovuti alle imprese operanti nel settore del traffico intermodale, anche al fine di salvaguardare i posti di lavoro nelle imprese interessate e garantire alle stesse la possibilità di rimanere sul mercato in condizioni non distorsive della concorrenza;

in generale, quali politiche intendano adottare per risolvere, in via strutturale, il problema del pesante ed inaccettabile ritardo nei pagamenti con cui sistematicamente vengono pagate le imprese fornitrici dei servizi di trasporto, anche in considerazione dell'importanza che tale settore riveste per il rilancio dell'economia del Paese.

(3-00485)

DONAGGIO. – Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. – Premesso che:

con interrogazioni presentate al Senato il 11 giugno 2008 (4-00142) e il 17 settembre 2008 (4-00500) sono stati posti quesiti al Go-

verno in merito all'apertura e all'ultimazione delle opere afferenti al Passante di Mestre;

a tali interrogazioni il Governo ha risposto affermando che l'apertura al traffico del Passante sarebbe avvenuta entro la fine del 2008, fatta eccezione per i caselli intermedi di Spinea (Venezia) e di Preganziol (Treviso), la cui apertura dovrebbe avvenire entro l'estate 2009, e che lo stato di avanzamento dei lavori era prossimo all'80 per cento del totale delle opere;

in data 8 febbraio 2009, il Passante, con alcuni giorni di ritardo rispetto alle previsioni, è stato aperto al traffico dapprima solo come opera autostradale di collegamento tra le direttrici Trieste e Milano della A4. Successivamente è stato aperto al traffico il casello di Preganziol e il raccordo tra la A57 con provenienza Venezia verso il «Passante»;

l'apertura di tale nuovo breve tratto autostradale del corridoio 5 Libona-Kiev ha segnato un momento di sviluppo del sistema infrastrutturale italiano e veneto di grande comunicazione;

considerato che:

il Passante di Mestre, così come previsto nel progetto approvato, dovrebbe essere completato dall'arretramento della barriera di Mestre-Villobona a Dolo, dalla realizzazione del nuovo svincolo di Dolo e dalle opere complementari di adduzione all'arteria autostradale e di sviluppo e risorsa per il territorio;

tali ulteriori opere dovrebbero inserirsi armonicamente nel territorio, senza danneggiare eccessivamente il paesaggio circostante;

restano da definire i tempi per la realizzazione del collegamento con la A27 Venezia-Belluno, degli ulteriori due caselli di Scorzè-Martellago e Spinea e del collegamento con la A57 nella direzione Venezia con provenienza Trieste;

tenuto conto che:

il 28 agosto 2004 è stato sottoscritto tra Regione Veneto, Provincia di Treviso, Provincia di Venezia, Veneto Strade, Società autostrada Venezia-Padova ed i 13 Comuni interessati dal passaggio del «Passante» il protocollo d'intesa per la realizzazione delle cosiddette «Opere complementari al Passante»;

il 29 giugno 2005 la Giunta regionale del Veneto ha approvato l'elenco delle opere prioritarie complementari al Passante, che rientrano nella cosiddetta fascia A, già individuate nel suddetto protocollo dell'agosto 2004;

tale provvedimento è stato poi trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'erogazione dei fondi statali *ad hoc* necessari per l'esecuzione di tutte le opere complementari (fascia A e fascia B);

alla data odierna risultano finanziate, ma non si è ancora iniziata l'esecuzione, le sole opere complementari attinenti alla fascia A mentre non risultano ancora finanziate le altre opere riferite alle fascia B;

preso atto che:

non risulta ancora iniziata alcuna delle opere per la realizzazione dell'arretramento della barriera di Villabona e dello svincolo di accesso dalla Riviera del Brenta di Dolo;

il ministro Matteoli in data 6 novembre 2008 nella risposta all'interrogazione del 17 settembre 2008 (4-00500) ha affermato che: «si è optato per realizzare i lavori della barriera di Venezia Ovest – comprensivi del tunnel di servizio di barriera che dovrà sottopassare l'intera carreggiata autostradale – solo ad avvenuta apertura al traffico del passante autostradale di Mestre»;

alcune delle opere realizzate nell'area in corrispondenza dell'intersezione del Passante con la A57 in località Roncoduro appaiono non compatibili con il progetto approvato di spostamento della barriera da Villabona a Dolo e di realizzazione dello svincolo-accesso di Dolo al tratto liberalizzato dell'autostrada Dolo-Mestre;

i Consigli comunali di Mira e di Dolo rispettivamente in data 28 novembre 2008 e in data 29 gennaio 2009 hanno votato entrambi all'unanimità alcuni ordini del giorno nei quali, tra l'altro, si afferma che:

a) durante la primavera del 2008, al fine di accelerare i lavori di realizzazione del Passante stesso, è stata demolita la stazione autostradale di Dolo ed aperto al traffico il casello provvisorio di Vetrego (Mirano-Dolo), in comune di Mira;

b) l'assenza dell'accesso al sistema autostradale dalla vecchia stazione di Dolo ha comportato un aggravio del traffico lungo la riviera del Brenta e lungo gli assi di scorrimento provinciali che attraversano il territorio con gravi ripercussioni sulla salute e sull'incolumità dei cittadini;

c) il progetto approvato prevede a Dolo l'arretramento della barriera di Villabona e la realizzazione di un accesso all'autostrada mediante un nuovo svincolo posto a valle della suddetta barriera arretrata garantendo il libero transito nel tratto di tangenziale urbana da Dolo a Quarto d'Altino e a Mogliano Veneto;

d) la liberalizzazione del tratto autostradale tra Dolo e Mestre, attesa dalla riviera del Brenta sin dai tempi dei campionati mondiali di calcio del 1990, è determinante, unitamente al mantenimento ed all'eventuale implementazione degli accessi alla rete internazionale di logistica, per il rilancio del sistema turistico, economico e produttivo dell'intera riviera del Brenta;

e) l'assenza di qualsivoglia concreta azione di cantiere per la realizzazione della nuova stazione di Dolo unita alla realizzazione a Vetrego (Mirano-Dolo) di una stazione autostradale con controllo degli accessi in sostituzione dello svincolo progettualmente previsto fa presupporre la conservazione nel tratto Dolo-Mestre di un sistema autostradale di tipo «chiuso», anziché di una tangenziale urbana con caratteristiche di autostrada libera da pedaggio, con il conseguente mantenimento della barriera di Venezia-Mestre nella attuale posizione;

f) in tale contesto anche il progettato ed assentito svincolo di Dolo risulterebbe soppresso costringendo il traffico proveniente dalla ri-

viera del Brenta a raggiungere il sistema autostradale o attraverso la stazione di Vetrego (Mirano-Dolo) o attraverso la stazione di Padova Est, con gravi ripercussioni sulla già intasata riviera del Brenta e quindi sulla salute dei cittadini e sulle prospettive di sviluppo dei territori rivieraschi, si chiede di sapere:

con quali tempi si intenda realizzare l'arretramento dell'attuale barriera di Venezia-Mestre a Dolo e la costruzione dello svincolo di Dolo così come da progetto approvato;

se corrisponda al vero che le opere già realizzate in corrispondenza dell'intersezione del Passante con la A57 in località Roncoduro non sono conformi al progetto approvato;

come ed in quali tempi si intenda procedere per la realizzazione delle opere complementari – inserite nella fascia A – ed il finanziamento delle opere complementari al Passante – inserite nella fascia B – previste nel protocollo d'intesa del 28 agosto 2004.

(3-00632)

MOLINARI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in coincidenza con l'inaugurazione del tratto Milano-Bologna con la «Frecciarossa» ad alta velocità, è stato reso noto il nuovo orario invernale che prevede la soppressione del treno Eurostar Bolzano-Roma, con fermata a Trento e a Rovereto, che arrivava alle ore 14,55 nella capitale e di quello Roma-Bolzano che partiva alle ore 16,05 e arrivava a Bolzano alle ore 21,35, sempre con fermate a Trento e a Rovereto;

al posto delle corse soppresse, Trenitalia offre un'unica corsa con partenza da Bolzano nel pomeriggio alle ore 16,06, in anticipo rispetto all'orario attuale di 20 minuti, mentre per la corsa Roma-Bolzano rimane solo quella mattutina attuale;

questa scelta segue quella adottata nel mese di giugno 2008 che aveva cancellato una corsa diretta Bolzano-Roma, Eurocity Michelangelo, limitandola a Rimini e costringendo i passeggeri diretti verso Roma al cambio a Bologna;

soluzioni alternative alle corse soppresse risultano più difficoltose e aumentano i tempi di percorrenza e i costi di trasporto;

l'eliminazione degli Eurostar crea inoltre seri problemi ai collegamenti con Monaco, declassando di fatto l'intera linea del Brennero a ramo secondario del sistema ferroviario internazionale,

si chiede di sapere se il Governo, nell'ambito delle proprie competenze, ritenga opportuno chiarire se si intenda perseguire una strategia di politica del trasporto su ferrovia nel nostro Paese che non penalizzi questa modalità di trasporto, che venga incontro alle esigenze di centinaia di migliaia di pendolari che utilizzano ogni giorno il treno, che non isoli una regione importante come il Trentino-Alto Adige da Roma e da Monaco e che non sacrifichi ogni altra priorità a quella, pur importante, dell'alta velocità.

(3-00449)

