

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### INTERROGAZIONI:

5-00603 Bergamini: Mancata attuazione della disposizione volta alla ripartizione tra gli enti interessati dei proventi derivanti da violazioni del codice della strada .....	140
ALLEGATO 1 (Testo della risposta) .....	149
5-00705 Burtone: Gravi conseguenze per la riuscita della stagione turistica derivanti dall'utilizzo non preannunciato di esplosivi in mare nei pressi di Metaponto Lido .....	141
ALLEGATO 2 (Testo della risposta) .....	151
5-00852 Catalano: Correttezza della procedura di omologazione del sistema informativo di controllo della velocità (SICve) su strade e autostrade .....	141
ALLEGATO 3 (Testo della risposta) .....	153
5-00892 Ferro: Necessità di interventi strutturali tesi a migliorare le condizioni di trasporto sulla linea ferroviaria Velletri-Roma .....	141
ALLEGATO 4 (Testo della risposta) .....	155
5-00894 Coppola: Ritardi nell'entrata in funzione del sistema telematico centrale della nautica da diporto .....	142
ALLEGATO 5 (Testo della risposta) .....	158
5-00947 Ghizzoni: Gravi e ripetuti disservizi nel collegamento ferroviario Modena-Mantova e generale inadeguatezza del servizio di trasporto ferroviario interregionale lombardo-emiliano .....	142
ALLEGATO 6 (Testo della risposta) .....	159
5-00965 Iannuzzi Tino: Tempi di conclusione dello studio di fattibilità relativo al ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro .....	142
ALLEGATO 7 (Testo della risposta) .....	161
SEDE REFERENTE:	
Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. C. 730 Velo ed altri (Seguito dell'esame e rinvio) .....	143
ALLEGATO 8 (Emendamenti approvati) .....	162

#### INTERROGAZIONI

Martedì 15 ottobre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'ANGELIS.

La seduta comincia alle 10.40.

**5-00603 Bergamini: Mancata attuazione della disposizione volta alla ripartizione tra gli enti interessati dei proventi derivanti da violazioni del codice della strada.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (vedi allegato 1).

Deborah BERGAMINI (PdL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario, fa presente che l'interrogazione investe una questione a suo giudizio assai importante, che ha visto impegnata la Commissione nella scorsa legislatura in un lungo e articolato dibattito. Osserva che si tratta di un caso in cui la burocrazia interviene a rompere un patto che il legislatore ha implicitamente sottoscritto con i cittadini, che prevedeva l'utilizzo dei proventi derivanti dalle maggiori sanzioni per finalità di miglioramento della sicurezza stradale, della circolazione e della segnaletica. Osservando che la mancata predisposizione del modello unico e la mancata emanazione del decreto attuativo creano un *vulnus* nel sistema che era stato costruito dal legislatore, che porta gli utenti a pensare che le maggiori sanzioni si traducano in una vessazione a loro carico senza alcun reale beneficio, auspica che il decreto venga emanato in tempi brevi.

**5-00705 Burtone: Gravi conseguenze per la riuscita della stagione turistica derivanti dall'utilizzo non preannunciato di esplosivi in mare nei pressi di Metaponto Lido.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per l'attenzione prestata all'interrogazione e per l'articolata e approfondita risposta, della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto, dal momento che non emerge la motivazione alla base delle esplosioni oggetto dell'interrogazione. Rileva che dalla risposta si evince che le ipotesi formulate nell'atto di sindacato ispettivo, relative a possibili sondaggi da parte delle imprese petrolifere ovvero a eventuali operazioni militari sono risultate infondate e giudica grave che la Capitaneria di porto non sia a conoscenza delle cause che hanno determinato le esplosioni. Ritiene che il compito delle capitanerie debba essere in primo luogo quello della

tutela del territorio attraverso il controllo delle situazioni che possono generare reali pericoli, piuttosto che la comminazione di sanzioni a pescatori e utenti, e preannuncia la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo.

**5-00852 Catalano: Correttezza della procedura di omologazione del sistema informativo di controllo della velocità (SICve) su strade e autostrade.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ivan CATALANO (M5S), replicando, nel riservarsi di valutare nel merito il contenuto della risposta, ribadisce che a suo avviso la Autostrade Tech SpA, diversa da Autostrade per l'Italia SpA, avrebbe dovuto fare una richiesta di omologazione a proprio nome e preannuncia la presentazione di un ulteriore atto di sindacato ispettivo anche al fine di conoscere gli intendimenti del Ministero rispetto alla possibile vittoria in giudizio della Craft Srl e della conseguente decisione in merito alla restituzione agli utenti, dovendosi procedere all'annullamento dei verbali di contestazione, di quanto già pagato.

**5-00892 Ferro: Necessità di interventi strutturali tesi a migliorare le condizioni di trasporto sulla linea ferroviaria Velletri-Roma.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Andrea FERRO (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta rileva che lo stato dei collegamenti ferroviari nell'area della provincia di Roma registra da tempo numerose difficoltà. Pur conoscendo il quadro delle competenze in materia di trasporto pubblico locale, che vede senz'altro coinvolta anche la giunta della regione Lazio, ritiene tuttavia che la società FS SpA abbia da tempo distolto il proprio inte-

resse dallo stato generale delle ferrovie regionali, come si evince anche dalla programmazione degli orari, rendendo evidente una distanza che rende complicato non solo risolvere ma anche solo prospettare le questioni critiche che creano disservizi sulle tratte regionali.

**5-00894 Coppola: Ritardi nell'entrata in funzione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Paolo COPPOLA (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, sottolinea che l'attuazione alla disposizione contenuta nella legge di stabilità per il 2013 non è data dalla sola emanazione del regolamento ma dalla concreta istituzione del sistema telematico della nautica da diporto, che invece sarà avviato con molti mesi di ritardo. Prendendo atto di tale ritardo, auspica che quanto prima venga approvato dal Consiglio dei ministri il regolamento attuativo dei commi da 217 a 222 della citata legge di stabilità, che costituisce il primo passo verso l'istituzione materiale del sistema telematico, al fine di migliorare il sistema informativo relativo alle navi e alle imbarcazioni da diporto.

**5-00947 Ghizzoni: Gravi e ripetuti disservizi nel collegamento ferroviario Modena-Mantova e generale inadeguatezza del servizio di trasporto ferroviario interregionale lombardo-emiliano.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Manuela GHIZZONI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario, si dichiara tuttavia insoddisfatta della risposta resa, dal momento che contiene numerose informazioni e valutazioni, anche condivisibili, che non si riferiscono però al quesito oggetto dell'atto di sindacato ispettivo

a propria firma. Pur sapendo che le cause che generano disservizi ferroviari sono molteplici e spesso imprevedibili, ritiene che non si possa addurre come giustificazione l'assenza di personale per ferie nel mese di agosto, essendo queste ultime programmate e pertanto a conoscenza della società da tempo. Nel rilevare inoltre che le questioni relative al personale non costituiscono oggetto proprio del contratto tra la regione Emilia Romagna e Ferrovie dello Stato, ricorda che il collegamento ferroviario oggetto dell'interrogazione serve due città entrambe a vocazione turistica ed è utilizzato da numerosi pendolari che si recano nel luogo di lavoro anche nel mese di agosto e auspica quindi che il Governo intraprenda le opportune iniziative per porre fine ai disservizi presenti sulla tratta.

**5-00965 Iannuzzi Tino: Tempi di conclusione dello studio di fattibilità relativo al ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.**

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, che giudica tuttavia interlocutoria e preannuncia quindi la presentazione di ulteriori atti di sindacato ispettivo. Ricorda che allo studio di fattibilità è affidato il compito di elaborare un progetto adeguato, a costi contenuti, per ripristinare la linea ferroviaria oggetto dell'interrogazione e chiede al Governo di mettere in atto tutte le opportune iniziative affinché sia rispettata la data di presentazione del progetto, fissata al 31 ottobre prossimo.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 11.40.**

**SEDE REFERENTE**

*Giovedì 10 ottobre 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'ANGELIS.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

**Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali.**

**C. 730 Velo ed altri.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 9 ottobre 2013.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che l'audizione dell'amministratore delegato di Poste Italiane SpA, Massimo Sarmi, sulle attività e sulle prospettive del gruppo non può tenersi a causa degli impegni dello stesso Sarmi relativi alla vicenda Alitalia. L'audizione sarà riprogrammata prima possibile. Sempre in merito alla vicenda Alitalia, fa presente che è stata acquisita la disponibilità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, allo svolgimento di un'audizione che si terrà giovedì 24 ottobre 2013, alle ore 13.30, davanti alle Commissioni riunite IX e X.

Mario TULLO (PD) pur comprendendo le ragioni per cui l'amministratore delegato di Poste italiane non ha potuto svolgere l'audizione, sottolinea l'esigenza che l'audizione stessa venga svolta in tempi rapidi. Per la medesima ragione auspica che anche l'audizione del Ministro Lupi possa essere anticipata alla data indicata.

Paolo COPPOLA (PD) si associa nel sollecitare il tempestivo svolgimento delle audizioni che interessano la vicenda Alitalia, anche al fine di evitare che tali

audizioni abbiano luogo quando le decisioni sono già state prese.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, come richiesto dal Gruppo Movimento 5 stelle, che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, comunica che i deputati De Lorenzis e Dell'Orco sono sostituiti rispettivamente dai deputati Spessotto e Vignaroli.

Silvia VELO (PD), *relatore*, nell'esprimere parere sugli emendamenti riferiti all'articolo 2 (*vedi Bollettino delle Giunte e delle Commissioni* parlamentari n. 67 di giovedì 1° agosto 2013), invita il presentatore a ritirare l'emendamento Catalano 2.1, in quanto a suo giudizio il Comitato rappresenta una sede più ristretta e specifica della Conferenza Unificata. Esprime parere favorevole sull'emendamento Catalano 2.4, a condizione che sia riformulato nel senso di prevedere che il termine di un anno dalla data di entrata in vigore della legge, sia inserito all'alinea del comma 1. Osserva che con questa riformulazione risultano assorbiti gli emendamenti Catalano 2.2 e 2.3, nonché l'emendamento Quaranta 2.5. Esprime parere favorevole sull'emendamento Vecchio 2.6. Invita il proponente a ritirare gli emendamenti Catalano 2.7 e 2.8, ritenendo che la questione della programmazione relativa al piano generale dei trasporti può essere più opportunamente affrontata con un ordine del giorno o comunque un atto di indirizzo. Esprime parere favorevole sull'emendamento Quaranta 2.9, a condizione che venga riformulato nel senso di sopprimere anche le parole «previo parere, da rendere entro venti giorni dalla richiesta, della». Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Catalano 2.10, facendo rilevare, peraltro, che, per la parte relativa alla soppressione del parere della Consulta, risulta assorbito dall'emendamento

2.9. Invita i presentatori a ritirare gli emendamenti Vecchio 2.11 e Oliaro 2.12, per le medesime ragioni espresse in relazione agli emendamenti 2.7 e 2.8. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Catalano 2.13, in quanto il parere delle Commissioni parlamentari di norma non ha carattere vincolante. Invita i presentatori a ritirare gli identici emendamenti Bergamini 2.14, Caparini 2.15 e Garofalo 2.16, e gli emendamenti Catalano 2.17 e Gandolfi 2.18, in quanto il Comitato rappresenta una sede più ristretta e specifica della Conferenza Unificata. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Quaranta 2.19, in quanto si ritiene sufficiente il confronto con le regioni nell'ambito del Comitato. Invita i presentatori a ritirare gli emendamenti Vecchio 2.20 e Oliaro 2.21, in quanto le finalità indicate nel testo in esame risultano comprensive anche di quelle indicate nelle proposte emendative. Invita i presentatori a ritirare gli identici emendamenti Garofalo 2.22, Caparini 2.23 e Bergamini 2.24, in quanto deve ritenersi che la realizzazione degli interporti promuova lo sviluppo economico del territorio piuttosto che danneggiarlo, per cui non si può condividere la richiesta di misure compensative.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS esprime parere conforme a quello del relatore sugli emendamenti riferiti all'articolo 2.

Paolo GANDOLFI (PD) evidenzia, per quanto riguarda la definizione degli atti di programmazione l'opportunità di un confronto più ampio con gli enti coinvolti, che preveda l'intesa di regioni ed enti locali.

Mirella LIUZZI (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento Catalano 2.1.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 2.1.

Mirella LIUZZI (M5S) accetta la riformulazione proposta dal relatore dell'emendamento Catalano 2.4. Osserva che con tale riformulazione nella sostanza

sono accolti anche gli emendamenti Catalano 2.2 e Catalano 2.3.

La Commissione approva l'emendamento Catalano 2.4 come riformulato (*vedi allegato 8*).

Ivan CATALANO, *presidente*, fa presente che gli emendamenti Catalano 2.2 e 2.3, nonché l'emendamento Quaranta 2.5 risultano assorbiti dall'emendamento Catalano 2.4, come riformulato.

La Commissione approva l'emendamento Vecchio 2.6 (*vedi allegato 8*).

Mirella LIUZZI (M5S), riguardo all'emendamento Catalano 2.7, chiede al Governo la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS dichiara la disponibilità del Governo ad accettare un ordine del giorno che riprenda le finalità dell'emendamento Catalano 2.7.

Mirella LIUZZI (M5S) ritira l'emendamento Catalano 2.7. Ritira quindi l'emendamento Catalano 2.8.

Stefano QUARANTA (SEL) accetta la riformulazione proposta dal relatore del proprio emendamento 2.9.

La Commissione approva l'emendamento Quaranta 2.9, come riformulato (*vedi allegato 8*).

Mirella LIUZZI (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento Catalano 2.10.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 2.10.

Roberta OLIARO (SCpI) sottoscrive l'emendamento Vecchio 2.11 e lo ritira. Ritira quindi il proprio emendamento 2.12.

Mirella LIUZZI (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento Catalano 2.13.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 2.13.

Ivan CATALANO, *presidente*, constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Bergamini 2.14, dichiara che si intende che vi abbia rinunciato.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (LNA) ritira, in qualità di cofirmatario, l'emendamento Caparini 2.15.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritira il proprio emendamento 2.16.

Mirella LIUZZI (M5S) insiste per la votazione dell'emendamento Catalano 2.17.

La Commissione respinge l'emendamento Catalano 2.17.

Paolo GANDOLFI (PD) insiste per la votazione del proprio emendamento 2.18, per le ragioni espresse nel precedente intervento.

La Commissione respinge l'emendamento Gandolfi 2.18.

Stefano QUARANTA (SEL) insiste per la votazione del proprio emendamento 2.19.

La Commissione respinge l'emendamento Quaranta 2.19.

Mirella LIUZZI (M5S) sottoscrive l'emendamento Vecchio 2.20 e insiste per la votazione.

La Commissione respinge l'emendamento Vecchio 2.20.

Roberta OLIARO (SCpI) ritira il proprio emendamento 2.21.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritira il proprio emendamento 2.22.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (LNA) ritira, in qualità di cofirmatario, l'emendamento Caparini 2.23.

Ivan CATALANO, *presidente*, constatata l'assenza del presentatore dell'emendamento Bergamini 2.24, dichiara che si intende che vi abbia rinunciato.

Silvia VELO (PD), *relatore*, nell'esprimere il parere sugli emendamenti riferiti all'articolo 3, invita il presentatore a ritirare l'emendamento Quaranta 3.1, in quanto, per assicurare la rilevanza strategica dell'interporto, ritiene sufficiente il collegamento con un porto o un aeroporto, come previsto dalla proposta di legge. Invita i presentatori a ritirare gli identici emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3, per la difficoltà di prevedere un requisito che si riferisce alle potenzialità di traffico. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Catalano 3.4, in quanto di tratta di un requisito che può comportare investimenti assai onerosi. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Catalano 3.5, in quanto la pubblicità delle tariffe non appare uno dei requisiti pertinenti per l'individuazione dei nuovi interporti. Chiede al Governo di fornire le proprie valutazioni sugli emendamenti Vecchio 3.7, Catalano 3.8 e sugli identici emendamenti Garofalo 3.6 e Oliaro 3.9; in proposito ritiene in ogni caso necessario individuare una formulazione che, come indicato in più audizioni, innalzi il requisito relativo alle coppie di treni operanti nell'interporto. Invita pertanto la Commissione a valutare l'opportunità di un accantonamento dei suddetti emendamenti. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Quaranta 3.10, in quanto l'adeguamento degli interporti già esistenti ai requisiti previsti dai commi 1 e 2 dell'articolo 3 è disciplinato dal comma 3, che prevede un opportuno periodo transitorio. Chiede l'accantonamento dell'emendamento Coppola 3.11, in modo da poter approfondire il tema dell'utilizzo di dati aperti. Invita i

presentatori a ritirare gli identici emendamenti Garofalo 3.12, Catalano 3.13 e Oliaro 3.14, in quanto il termine di cinque anni per l'adeguamento ai requisiti previsti dai commi 1 e 2 appare congruo. Esprime parere favorevole sull'emendamento Catalano 3.15. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Vecchio 3.16, in quanto ritiene opportuno mantenere come oggetto del provvedimento i soli interporti. Invita il presentatore a ritirare l'emendamento Vecchio 3.17, in quanto la definizione di piattaforma logistica territoriale è recata dalla lettera a) del comma 4 dell'articolo 1.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS esprime parere conforme a quello del relatore sugli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Vincenzo GAROFALO (PdL) nel ringraziare il relatore, che ha condiviso l'esigenza di un approfondimento per identificare livelli di traffico adeguati all'individuazione degli interporti, intesi come nodi infrastrutturali di rilevanza nazionale, invita il Governo a una valutazione attenta di questo profilo, in quanto giudica fondamentale che vengano previsti requisiti in base ai quali gli interporti possano effettivamente contribuire all'efficientamento del sistema di trasporto e allo sviluppo della logistica nel Paese.

Stefano QUARANTA (SEL) insiste per la votazione del proprio emendamento 3.1.

La Commissione respinge l'emendamento Quaranta 3.1.

Vincenzo GAROFALO (PdL), intervenendo sul proprio emendamento 3.3, ritiene che la dimostrazione di un potenziale di traffico e l'equilibrio economico della struttura interportuale siano elementi imprescindibili, anche in ragione delle risorse di rilevante entità che si intendono destinare agli investimenti in tali strutture.

Paolo COPPOLA (PD) evidenzia l'opportunità che gli identici emendamenti

Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3 vengano riformulati nel senso di sostituire la parola « dimostrazione » con la parola « valutazione ».

Silvia VELO (PD), *relatore*, esprime perplessità sulla formulazione degli emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3, ritenendo che sia difficile dimostrare l'esistenza di un potenziale di traffico. Inoltre osserva che la potenzialità è un concetto che si riferisce al futuro e non al presente. Per queste ragioni invita la Commissione a valutare l'opportunità di accantonare i due emendamenti.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS ritiene opportuno che gli identici emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3 vengano accantonati per effettuare un approfondimento al riguardo.

La Commissione accantona gli identici emendamenti Oliaro 3.2 e Garofalo 3.3.

Silvia VELO (PD), *relatore*, riguardo all'emendamento Catalano 3.4, ritiene opportuno un accantonamento per valutare una riformulazione che eviti l'imposizione immediata di obblighi troppo onerosi, ma che sottolinei l'opportunità di provvedere alla infrastrutturazione degli interporti con i cavidotti.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS concorda con la proposta del relatore di accantonare l'emendamento Catalano 3.4.

La Commissione accantona l'emendamento Catalano 3.4

Mirella LIUZZI (M5S), chiede chiarimenti in merito al parere contrario sull'emendamento Catalano 3.5. Osserva che si tratta di una misura di trasparenza, del tutto coerente con quanto proposto dall'emendamento catalano 3.15, su cui il relatore e il Governo hanno espresso parere favorevole.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione delle funzioni pubbliche svolte dagli interporti, ritiene giustificata la richiesta di pubblicazione dei piani tariffari.

Silvia VELO (PD), *relatore*, nel condividere il principio della trasparenza, non ritiene opportuno fissare disposizioni che recano obblighi puntuali, osservando che tale principio può avere un'applicazione più ampia. Ritiene comunque che l'emendamento possa essere accantonato.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS concorda con la proposta di accantonare l'emendamento Catalano 3.5.

La Commissione accantona l'emendamento Catalano 3.5. Accantona quindi gli emendamenti Vecchio 3.7, Catalano 3.8 e gli identici emendamenti Garofalo 3.6 e Oliaro 3.9.

Stefano QUARANTA (SEL), con riferimento al proprio emendamento 3.10, osserva che il requisito di una capacità minima di dieci coppie di treni per settimana potrebbe non essere soddisfatto da alcuni interporti già operanti. Per questo insiste per la votazione dell'emendamento.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ritiene che l'accoglimento dell'emendamento Quaranta 3.10 indebolirebbe una delle principali finalità del testo in esame, che è quella di individuare interporti che hanno veramente rilevanza nazionale, ai quali destinare prioritariamente le risorse.

La Commissione respinge l'emendamento Quaranta 3.10. Accantona quindi l'emendamento Coppola 3.11.

Vincenzo GAROFALO (PdL), intervenendo sul proprio emendamento 3.12, ritiene che la riduzione del periodo transitorio da cinque a tre anni per l'adeguamento degli interporti ai requisiti previsti dalla legge costituisca un incentivo che va nella direzione dell'efficientamento generale del sistema di trasporto e chiede

pertanto al relatore e al Governo di rivedere il proprio parere al riguardo.

Mirella LIUZZI (M5S), intervenendo in qualità di cofirmataria sull'emendamento Catalano 3.13, concorda con il collega Garofalo, ritenendo congruo un periodo transitorio di tre anni.

Roberta OLIARO (SCpI), intervenendo sul proprio emendamento 3.14, concorda con quanto espresso dai colleghi che l'hanno preceduta e ritiene opportuno che la legge sugli interporti sia efficace nel tempo più breve possibile.

Silvia VELO (PD), *relatore*, pur essendo d'accordo in linea di principio con quanto espresso dai proponenti, esprime tuttavia perplessità sulla reale possibilità per gli interporti di rispettare il termine di tre anni.

Vincenzo GAROFALO (PdL) ritiene preferibile che venga posto un termine più stringente, che può essere suscettibile di successive proroghe.

Silvia VELO (PD), *relatore*, ribadendo che, in linea di principio, la finalità perseguita dagli identici emendamenti Garofalo 3.12, Catalano 3.13 e Oliaro 3.14 può ritenersi condivisibile, sollecita le valutazioni del Governo in ordine alla praticabilità di un periodo transitorio ridotto a tre anni.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS, nel ritenere opportuno che venga dato massimo impulso verso l'efficienza del sistema interportuale, modifica il parere precedentemente reso ed esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Garofalo 3.12, Catalano 3.13 e Oliaro 3.14.

Silvia VELO (PD), *relatore*, modifica anche il proprio parere ed esprime parere favorevole sugli identici emendamenti Garofalo 3.12, Catalano 3.13 e Oliaro 3.14.



La Commissione approva gli identici emendamenti Garofalo 3.12, Catalano 3.13 e Oliaro 3.14. (*vedi allegato 8*). Approva quindi l'emendamento Catalano 3.15 (*vedi allegato 8*).

Ivan CATALANO, *presidente*, constatata l'assenza del presentatore degli emenda-

menti Vecchio 3.16 e 3.17, avverte che si intende che abbia rinunciato.

Nessun altro chiedendo di intervenire, in considerazione dell'imminente ripresa dei lavori dell'Assemblea, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.30.**

## ALLEGATO 1

**5-00603 Bergamini: Mancata attuazione della disposizione volta alla ripartizione tra gli enti interessati dei proventi derivanti da violazioni del codice della strada.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli interroganti pongono all'attenzione del Governo le problematiche connesse con la disciplina del riparto dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al Codice della Strada a seguito degli interventi normativi recati dall'articolo 25 della legge n. 120 del 2010 e dall'articolo 4-ter del decreto legge n. 16 del 2012 e relativa legge di conversione.

Come è noto, il citato articolo 25 della legge n. 120 del 2010, ha modificato l'articolo 142 del Codice della strada che disciplina i limiti di velocità e le relative sanzioni in caso di superamento di tali limiti prevedendo che i proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti nel medesimo articolo siano attribuiti in misura pari al 50 per cento ciascuno all'ente proprietario della strada su cui è effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni e all'ente da cui dipende l'organo accertatore.

In particolare, il comma 2 del medesimo articolo 25 ha previsto l'emanazione di apposito decreto attuativo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno al fine di stabilire le modalità applicative delle nuove disposizioni.

Le norme introdotte infatti dispongono che gli enti locali trasmettano per via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'interno, entro e non oltre il 31 maggio di ogni anno, una relazione relativa all'anno

precedente, in cui sono indicati i dati relativi ai proventi contravvenzionali di propria spettanza di cui agli articoli 208, comma 1, e 142, comma 12-bis, del codice stesso; la mancata trasmissione della predetta relazione comportava la riduzione del 30 per cento della percentuale dei proventi spettanti.

Tale relazione, il cui modello deve essere stabilito con il citato decreto interministeriale e alla cui trasmissione sono tenuti soltanto gli enti locali, dovrà evidenziare l'ammontare complessivo dei proventi, distinto tra i proventi per violazioni al Codice della Strada in generale e quelli derivanti da accertamenti delle violazioni dei limiti massimi di velocità. Questi ultimi, a loro volta, dovranno essere suddivisi in:

proventi di intera spettanza dell'ente locale, in quanto le violazioni sono state accertate da suoi funzionari su strade di proprietà dell'ente stesso;

proventi derivanti da attività di accertamento eseguito su strade non di proprietà dell'ente locale da cui dipende l'organo accertatore, che devono essere ripartiti in misura pari al cinquanta per cento ciascuno tra ente proprietario delle strade e ente da cui dipende l'organo accertatore;

proventi derivanti da attività di accertamento eseguito su strade proprie da parte di organi accertatori dipendenti da altri enti locali.

Occorre evidenziare, al riguardo, che, come ricordato dallo stesso Onorevole in-

terrogante, il decreto-legge n. 16 del 2012, articolo 4-ter, è ulteriormente intervenuto elevando da trenta a novanta la percentuale di riduzione dei proventi spettanti all'ente e prevedendo che le disposizioni in esame trovino applicazione anche a prescindere dall'emanazione del relativo decreto interministeriale, rendendo così cogente tale previsione e stabilendo che le eventuali inadempienze rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al Procuratore regionale della Corte dei conti.

In ogni caso, tenuto conto della necessità di fornire un modello unico di rendicontazione delle risorse provenienti dalle sanzioni per violazioni del codice, che consenta di premiare gli enti virtuosi e

sanzionare quelli che risultano inadempienti, come lo stesso interrogante auspica, il MIT ha predisposto il relativo schema di decreto interministeriale che ha trasmesso, di recente, al Ministero concertante per l'acquisizione del definitivo parere.

Infine gli interroganti sottolineano giustamente che i proventi delle contravvenzioni, secondo quanto sancito dalle norme, dovrebbero essere reimpiegati secondo percentuali prestabilite, in attività legate alla sicurezza stradale e che questo non sempre accade. Il MIT è impegnato, nell'ambito della revisione in atto del Codice della strada, a riconfermare questo obbligo in maniera più chiara e con controlli più stringenti nei confronti degli Enti locali.

## ALLEGATO 2

**5-00705 Burtone: Gravi conseguenze per la riuscita della stagione turistica derivanti dall'utilizzo non preannunciato di esplosivi in mare nei pressi di Metaponto Lido.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli interroganti chiedono chiarimenti in ordine alle tre forti esplosioni, provenienti dal mare nei pressi di Metaponto Lido, udite dalla popolazione locale e dai villeggianti in data 22 luglio 2013 intorno alle ore 16.

Sulla base delle informazioni acquisite dalla Capitaneria di porto di Taranto, comunico che non risultano ordinanze di Polizia marittima emanate da detta Autorità Marittima con finalità di disciplina delle attività di sondaggio per la ricerca e l'estrazione di idrocarburi dal fondale marino metapontino in favore di alcuna società petrolifera.

La stessa Capitaneria di porto ha riferito che in data 22 luglio 2013, intorno alle ore 16.00, sono effettivamente pervenuti alla Sala Operativa del Corpo numerose segnalazioni afferenti forti boati, provenienti dal mare, localizzati tra il comune di Castellaneta e Capo San Vito del comune di Taranto.

In conseguenza di ciò, la predetta Autorità marittima ha disposto l'uscita della Motovedetta CP 655 per un'attività di perlustrazione delle acque costiere ricadenti nelle località interessate dalle asserite esplosioni.

Intorno alle ore 16,30, la Sala operativa della Capitaneria di porto di Taranto è stata nuovamente allertata in ordine alla presenza di velivoli militari in volo ad alta velocità nella medesima area già oggetto di segnalazione.

Al riguardo, in base al rapporto di missione dell'unità navale inviata sul

punto di provenienza delle presunte esplosioni non sono state riscontrate irregolarità alcune.

Infine, faccio presente che con ordinanza della Capitaneria di porto di Taranto del 18 luglio 2013 è stata disciplinata, nella zona di mare 7833/A compresa tra Capo San Vito e Torre Ovo del Comune di Taranto, ad una distanza dalla costa di circa 25 (venticinque) miglia, un'esercitazione militare con lancio artificii luminosi da elicottero, pianificata dalla Forza armata della Marina militare dal 22 luglio al 26 luglio 2013.

Dal canto suo anche il Ministero della difesa, interessato al riguardo, per gli aspetti di competenza, ha riferito che nell'area nei pressi di Metaponto Lido, lo scorso 22 luglio, non sono state condotte attività operative e/o addestrative militari, né tantomeno sono pervenute al Comando in Capo del Dipartimento della Marina Militare dello Jonio e del Canale d'Otranto, richieste di nulla osta per lavori/sondaggi petroliferi.

Quanto all'esercitazione militare pianificata per lo scorso luglio il Ministero della difesa ha precisato che:

l'attività in questione era programmata in effetti tra il 22 ed il 26 luglio in aree di esercitazioni specificamente individuate per essere destinate ad esercitazioni militari, in modo da evitare il più possibile interferenze con le attività civili, ad una distanza, peraltro, di circa 22 miglia dalla costa di Metaponto lido, nella parte più vicina;

l'attività esercitativa non era comunque di natura tale da poter essere messa in alcun modo in relazione con l'evento di cui all'atto di sindacato ispettivo;

l'attività della Marina militare si è concretamente svolta soltanto il 24 luglio, giorno in cui è stato lanciato un solo artificio, dopo le ore 21.30, a circa 4 miglia nautiche a sud di Capo San Vito;

nella stessa settimana, nessun elicottero della Marina militare imbarcato ha utilizzato artifici luminosi; in ogni caso, l'attività a caldo da elicottero, anche se fosse stata svolta il 22 luglio, non avrebbe potuto produrre gli effetti riportati nella interrogazione in parola, che deve pertanto essere riferita ad altri eventi, non connessi ad attività della Marina militare.

## ALLEGATO 3

**5-00852 Catalano: Correttezza della procedura di omologazione del sistema informativo di controllo della velocità (SICve) su strade e autostrade.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La società ANAS con bando pubblicato sulla G.U.R.I. n. 25 del 27 febbraio 2009, ha indetto una procedura ristretta, da effettuarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, per la fornitura di un progetto di dettaglio nonché per la realizzazione e la messa in opera di un sistema per l'acquisizione e la gestione dei dati relativi alla velocità media dei veicoli lungo la SS 309 « Romea » dal km 1+600 al km 8+600, la SS1 « Aurelia » dal km 92+000 al km 104+800 e la SS 7 Quater « Domiziana » tra i km 43+780 e 54+380.

Il 27 aprile 2010 la gara è stata aggiudicata alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), con il punteggio complessivo di 73,5 e un'offerta pari a euro 994.095,60 (unitamente a euro 30.000 per oneri di sicurezza), corrispondente al ribasso del 73,277 per cento sull'importo a base d'asta di euro 3.720.000.

In data 10 giugno 2010 l'impresa MPA Group srl, in qualità di mandante dell'ATI con la Project Automation S.p.A., collocata al settimo posto nella classifica generale, ha proposto contro la suddetta aggiudicazione ricorso giurisdizionale innanzi al TAR Lazio, respinto in fase cautelare con ordinanza del TAR n. 2881 del 30 giugno 2010, confermata in appello con ordinanza del 31 agosto 2010.

In data 8 novembre 2010, l'ANAS ha stipulato il contratto di appalto con Autostrade Tech, società alla quale l'ASPI aveva, nel frattempo, affittato il ramo aziendale afferente le attività oggetto della gara.

Successivamente e precisamente l'11 ottobre 2011, ANAS e Autostrade Tech hanno sottoscritto un atto aggiuntivo motivato sia dalla necessità di spostare ad altra chilometrica della SS « Aurelia » la tratta da sottoporre a controllo (dal km 92+000 al km 104+800), individuata nel progetto a base di gara, sia dall'opportunità di adeguare gli standard progettuali alle specifiche esigenze della medesima ANAS nonché di ottimizzare l'interfaccia dei sistemi.

Nel frattempo, il TAR Lazio con sentenza n. 6552 del 21 luglio 2011, nel censurare le doglianze avanzate dall'ATI, respingeva l'anzidetto ricorso.

Avverso tale decisione la MPA Group ha proposto appello al Consiglio di Stato; ad oggi, non risulta ancora fissata la data dell'udienza di merito.

In merito, poi, all'effettiva proprietà del brevetto, ANAS, nell'evidenziare l'estraneità al contenzioso in atto tra la società CRAFT e la società Autostrade per l'Italia, ha comunicato di avere stipulato, per la gestione del sistema, un'apposita convenzione con la Polizia stradale e di non ricavare alcun introito sulle sanzioni erogate.

Quanto alla procedura di approvazione del sistema per il controllo del rispetto dei limiti massimi di velocità denominato SICVe (Sistema Informativo Controllo Velocità), come precisato dall'interrogante, confermo che detto sistema è stato approvato, con decreto direttoriale n. 3999 del 24 dicembre 2004 dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti, a favore della società Autostrade per l'Italia, sia per rilevamenti in modalità istantanea, che in modalità media su un tratto di strada di lunghezza accertata con alcune prescrizioni di impiego.

Su richiesta del titolare dell'approvazione, con successivi decreti sono state approvate alcune versioni aggiornate del predetto sistema, per tenere conto di aggiornamenti essenzialmente per obsolescenza di alcuni componenti e per miglioramenti tecnologici intervenuti.

Devo precisare che il sistema approvato è denominato « SICVe » e le denominazioni aggiunte « Tutor » e « Vergilius » non compaiono in nessuno degli atti posti in essere dagli Uffici del MIT, ma rappresentano, verosimilmente, una identificazione attribuita rispettivamente da Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. ai dispositivi impiegati lungo la rete stradale in gestione, per una più immediata visibilità.

In data 26 ottobre 2010 Autostrade per l'Italia ha comunicato che, a far data dal 1° gennaio 2010, ad essa era subentrata Autostrade Tech S.p.A. nelle attività ed in tutti i rapporti attivi e passivi relativi alla gestione di zone a traffico limitato ed ai sistemi di controllo della velocità.

Contestualmente chiedeva che i sistemi omologati, approvati a suo nome, fossero intestati alla subentrante Autostrade Tech S.p.A.; quest'ultima, in pari data, richiedeva a suo nome l'intestazione dei provvedimenti di omologazione e approvazione, in pieno accordo con la società cedente.

A seguito di una attenta istruttoria e in piena osservanza delle procedure previste dall'articolo 192 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 – Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada – gli uffici del MIT hanno emesso il decreto n. 97818 del 9 dicembre 2010, che ha intestato a nome di

Autostrade Tech S.p.A. le omologazioni e le approvazioni attribuite in precedenza ad Autostrade per l'Italia S.p.A.

In merito a quanto segnalato dall'interrogante circa la corretta applicazione del comma 5 del citato articolo 192 preciso che lo stesso vieta il trasferimento di omologazione/approvazione tra soggetti privati: detto trasferimento renderebbe, infatti, non tracciabile la titolarità del dispositivo ai fini dell'assunzione degli obblighi e delle responsabilità di cui al successivo comma 8 del medesimo articolo.

Tuttavia, nell'ipotesi in esame è avvenuta una mera modifica degli assetti aziendali del fabbricante, consentita dalla legge. In altre parole, si è trattato non già di un trasferimento, ma di un cambio di intestazione di approvazione a seguito di un provvedimento ministeriale.

In questo caso, tutte le caratteristiche tecniche, le certificazioni e le prove di idoneità del dispositivo o sistema sono già in possesso degli uffici del MIT e pertanto l'esame si concentra essenzialmente sui requisiti tecnico-amministrativi e morali del richiedente, che deve assumere su di sé le attività inerenti ad una intestazione di omologazione o approvazione di apparecchiature del tipo di quelle in argomento.

In tale modo viene garantita la univocità della omologazione o approvazione sempre con un unico soggetto intestatario, responsabile della conformità del prodotto nei confronti degli organi di polizia stradale che li acquistano e utilizzano, in continuità di rapporti, nel caso di interventi di manutenzione e assistenza.

Nel caso di specie, inoltre, devo ricordare che Autostrade per l'Italia S.p.A. detiene il controllo della Autostrade Tech S.p.A. e ne rappresenta l'azionista unico.

In conclusione, da quanto appena detto risulta che la procedura in esame si è svolta tenendo conto delle norme di legge e regolamentari che disciplinano detta materia.

## ALLEGATO 4

**5-00892 Ferro: Necessità di interventi strutturali tesi a migliorare le condizioni di trasporto sulla linea ferroviaria Velletri-Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli interroganti pongono all'attenzione del Governo le precarie e obsolete condizioni infrastrutturali che caratterizzano la linea ferroviaria locale del Lazio Roma-Velletri, denominata FR4, nonché i disagi subiti dai pendolari a causa del sovraffollamento delle vetture, delle carenti condizioni di pulizia dei vagoni e dell'assenza pressoché totale dei servizi igienici.

Devo premettere, che come è noto, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni – nel caso specifico della Regione Lazio – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da 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 dalle stesse Regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Per ciò che concerne gli specifici rilievi avanzati dagli Onorevoli interroganti in ordine alla qualità del servizio ferroviario sulla relazione Roma-Velletri (e viceversa), il gruppo Ferrovie dello Stato, interessato al riguardo, ha comunicato che la linea FL4 ha un'estensione complessiva di 42 Km, di cui solo la tratta Roma-Ciampino (14 Km) è a doppio binario; su quest'ultima tratta, peraltro, confluiscono, oltre alla linea FL6 (Roma-Cassino), anche le altre direttrici che servono i Castelli Romani (che sono tutte a binario unico); tali caratteristiche infrastrutturali determi-

nano, di per sé, condizioni di esercizio più complesse rispetto alle altre linee: ogni inconveniente ad un treno, infatti, si ripercuote inevitabilmente sugli altri in circolazione sulla stessa linea nella medesima fascia oraria, con il cosiddetto « effetto domino ».

Sulla base del Contratto di Servizio vigente, l'offerta ferroviaria regionale sulla Roma-Velletri in un giorno feriale è costituita, mediamente, da 55 collegamenti, con un'offerta di posti superiore a 42.500/giorno a fronte di circa 15.000 spostamenti/giorno rilevati.

Il materiale rotabile impiegato sulla linea Roma-Velletri è costituito per oltre il 60 per cento da vetture a doppio piano del tipo « Vivalto » (materiale di ultima generazione), il 35 per cento da carrozze Media Distanza, mentre il rimanente 5 per cento è costituito da treni allestiti con Ale/940; in ogni caso, accogliendo le istanze provenienti dal territorio (Comitati Pendolari), d'intesa con la Regione Lazio (commitente del servizio), fin dall'orario di dicembre 2012 sono stati attuati alcuni interventi finalizzati al miglioramento del servizio, tra cui:

l'incremento (sostanziale raddoppio) dell'offerta da Velletri verso Roma nella fascia oraria pomeridiana, realizzato nel seguente modo: le corse in partenza da Velletri al minuto 59 arrivano a Roma Termini al minuto 59; quelle in partenza da Velletri al minuto 29 arrivano a Roma Tuscolana al minuto 29; è rimasta, peraltro, invariata per i pendolari provenienti da Roma Termini la possibilità d'inter-



scambio nella stazione di Ciampino con i treni provenienti da Roma Tuscolana;

istituzione di un cadenzamento orario Velletri-Roma Tuscolana a partire dalle ore 13.29 fino alle 18.29 (in direzione Roma); da Roma Tuscolana verso Velletri, invece, dalle 15 alle 20;

con il prossimo cambio orario di dicembre 2013 è prevista, tra l'altro, una ulteriore rimodulazione dell'offerta mediante interventi sulla struttura delle fermate, finalizzata ad incrementare la regolarità dei collegamenti.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato riferisce, inoltre, che tutto il materiale rotabile impiegato da Trenitalia nei servizi di trasporto che interessano il territorio laziale è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente e 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 controlli, verifiche ed interventi effettuati a livelli differenti, che ne determinano il ciclo di utilizzo.

Al riguardo è, infine, opportuno evidenziare che nel Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia e la Regione Lazio sono stati previsti – a sostegno del miglioramento della qualità dell'intero servizio regionale e, quindi, anche di quello svolto sulla linea FL4, investimenti complessivi per oltre 266 milioni di euro (di cui oltre 231 a carico di Trenitalia e 35 a carico della Regione Lazio): tali investimenti consentono rilevanti interventi per la riqualificazione dell'intera flotta regionale tra cui la ristrutturazione di 97 carrozze Media Distanza, l'acquisto di 26 locomotive E464 e di 130 carrozze Doppio Piano (rotabili impiegati anche sulla linea Roma-Velletri).

Per quanto concerne, poi, lo stato e le prospettive dell'infrastruttura ferroviaria della linea Ciampino-Velletri, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha fatto presente che sebbene non siano attualmente previsti programmi di soppressione di passaggi a

livello sulla linea che, peraltro, in condizioni di efficienza non rallentano minimamente la marcia dei treni, sono in corso, tuttavia, attività di rinnovamento delle attuali tecnologie, come il sistema di blocco conta assi sulla linea e la sostituzione delle casse di manovra da Passaggi a livello (PL), con l'obiettivo di migliorare l'affidabilità degli impianti e ridurre le negative ricadute dei guasti sulla regolarità della circolazione fermo restando che, naturalmente, vengono puntualmente eseguite le normali attività di manutenzione ordinaria per garantire le condizioni di affidabilità e sicurezza.

Da ultimo, devo evidenziare, come ho appena riferito in relazione all'atto dell'Onorevole Ferro e ho già avuto modo di rappresentare nel corso di precedenti sedute di sindacato ispettivo in questa Commissione, che fermo restando, come ho prima accennato, la competenza regionale nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali è, tuttavia, evidente la necessità di un coordinamento tra le Regioni e lo Stato al fine di definire gli interventi da realizzare in relazione alla programmazione medesima.

In proposito, giova ricordare l'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 che, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, 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 ordinario.

Lo stanziamento di tale Fondo, per l'anno 2013, ammonta a 4.929 milioni di euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La norma in argomento 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, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione dovrebbe essere mirata:

alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;

all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro-gomma, gomma-gomma, ferro-ferro).

In tale quadro, la riprogrammazione dei servizi effettuata dalla Regione nel rispetto dei criteri previsti dal richiamato articolo 16-*bis*, diventa, pertanto, elemento essenziale per verificare, in termini concreti, le ipotesi di riorganizzazione e sviluppo del trasporto ferroviario sul terri-

torio e, nel contempo, per permettere alla stessa Regione di valutare e proporre le modalità di trasporto più idonee.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal canto suo, avrà cura di verificare gli effetti prodotti dalla corretta programmazione, avvalendosi anche dell'Osservatorio sulle politiche del TPL di cui alla legge n. 244 del 2007, attivato solo nel 2011 a causa della carenza di risorse necessarie per il suo funzionamento.

Tale verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a statuto ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del TPL 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.

## ALLEGATO 5

**5-00894 Coppola: Ritardi nell'entrata in funzione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli Onorevoli interroganti chiedono quale sia lo stato dell'iter di emanazione del regolamento di cui all'articolo 1, commi 217 e seguenti della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013) relativo al Sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Come anche il Ministro Lupi ha avuto modo di riferire più volte, in analogia a quanto avviene nel settore automobilistico, detto sistema telematico, da istituire presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consentirà all'Amministrazione di poter rilasciare, visualizzare ed estrarre documenti e dati afferenti il naviglio da diporto, consentendo sia di migliorare il servizio che la Pubblica Amministrazione rende all'utenza diportistica, sia di poter meglio consentire agli Organi deputati al controllo l'esecuzione degli opportuni accertamenti, anche di natura patrimoniale, sempre nell'ottica di una migliore efficacia dell'azione amministrativa.

L'obiettivo di medio termine sarà quello, in linea con i principi di dematerializzazione e digitalizzazione dell'azione

amministrativa, di poter contare su un procedimento interamente informatizzato, attraverso il quale sarà possibile trattare, esclusivamente in formato digitale, tutti gli atti relativi alla pubblicità navale sostituendo l'attuale ricorso alla forma cartacea.

Si tratta, senza dubbio, di una innovazione di fondamentale importanza ai fini della modernizzazione dell'intero settore.

Quanto ai tempi, evidenzio che la regolamentazione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, che comprende un Archivio telematico centrale e l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, oltre l'istituzione dello Sportello telematico del diportista, è stato sottoposto all'esame di uno specifico gruppo di lavoro al quale hanno partecipato anche gli operatori e le Associazioni di categoria.

A conclusione di detto tavolo tecnico è stato elaborato uno schema di regolamento, da emanarsi, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Presidente della Repubblica, per il quale è stato chiesto l'inserimento nell'ordine del giorno del primo Consiglio dei Ministri utile.

## ALLEGATO 6

**5-00947 Ghizzoni: Gravi e ripetuti disservizi nel collegamento ferroviario Modena-Mantova e generale inadeguatezza del servizio di trasporto ferroviario interregionale lombardo-emiliano.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole interrogante lamenta le frequenti cancellazioni di corse e numerosi ritardi nel trasporto, in particolare nello scorso mese di agosto, sulla tratta Modena-Mantova.

Preliminarmente mi preme ricordare che, come noto, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e gestione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con le imprese affidatarie sono disciplinati da 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 dalle stesse Regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Al fine di rispondere, comunque, all'Onorevole in ordine alla qualità del servizio ferroviario sulla relazione Modena-Mantova (e viceversa) sono stati richiesti elementi informativi al Gruppo Ferrovie dello Stato.

La predetta Società ha precisato che l'attuale offerta regionale sulla linea Modena-Mantova (a binario unico ad eccezione del tratto Modena-Quattroville) è costituita, in un giorno feriale/medio, da 16 coppie di collegamenti, di cui 11 effettuate da Trenitalia e 5 dalla Società TPER (Trasporto Passeggeri Emilia Romagna): le due Società sono riunite nel Consorzio Trasporti Integrati (CTI); la tratta Modena-Carpi è servita, inoltre, da ulteriori 14

coppie di collegamenti, effettuate da Trenitalia; una coppia di treni (a metà mattina il treno R 20727 proveniente da Mantova mentre in fascia pendolare del tardo pomeriggio il treno R 20742 diretto a Mantova) è prolungata su Bologna.

Il servizio sulla relazione in argomento, che è caratterizzato da un cadenzamento orario tra Modena e Mantova e un semiorario tra Modena e Carpi, si svolge dalle ore 5.35 alle ore 21.31 in direzione Modena e dalle ore 6.05 alle ore 22.09 in direzione Mantova; il cadenzamento diventa biorario solo nella fascia centrale del mattino (quella meno frequentata dalla clientela pendolare) allo scopo di consentire lo svolgimento delle attività manutentive programmate per la sede infrastrutturale.

Il materiale rotabile impiegato sulla predetta linea è costituito da convogli allestiti con vetture « Media Distanza » (460 posti/seduti per ciascun treno), utilizzati per i collegamenti maggiormente frequentati, da complessi Vivalto (342 posti a sedere) e da materiale leggero (190 posti a sedere), per un totale di oltre 14.000 posti offerti in un giorno feriale medio; al riguardo, segnalo, peraltro, che già dall'orario di giugno 2012 l'offerta ferroviaria sulla linea Modena-Mantova è stata incrementata, sia pure lievemente, rispetto all'offerta precedente.

Quanto alle soppressioni di alcuni servizi sulla linea Modena-Mantova, verificatesi la scorsa estate, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha comunicato che essi sono da attribuirsi ad una serie diversificata di

cause, tra cui una contingente indisponibilità di agenti (per assenze imprevedibili e improvvise), che ha reso necessario rimodulare i turni del personale in un periodo, quello estivo, in cui viene, fra l'altro, attuata la turnificazione del personale in servizio per il godimento delle ferie contrattualmente previste; la concomitanza di tali circostanze con la parziale riduzione del servizio sulla tratta Modena-Carpi (e viceversa), preventivamente programmata e concordata con la Regione, hanno, senza dubbio, contribuito a causare i disservizi lamentati dall'Onorevole interrogante.

Da ultimo, devo evidenziare, come già avuto modo di rappresentare nel corso di precedenti sedute di sindacato ispettivo in questa Commissione, che fermo restando, come ho prima accennato, la competenza regionale nell'ambito della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi ferroviari regionali è, tuttavia, evidente la necessità di un coordinamento tra le Regioni e lo Stato al fine di definire gli interventi da realizzare in relazione alla programmazione medesima.

In proposito, giova ricordare l'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 che, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto legge n. 95 del 2012, ha previsto, 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 ordinario.

Lo stanziamento di tale Fondo, per l'anno 2013, ammonta a 4.929 milioni di euro, corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La norma in argomento 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, dovrebbe consentire la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

In sostanza la riprogrammazione dovrebbe essere mirata:

alla scelta del vettore più idoneo in relazione alla domanda;

all'eliminazione di qualunque sovrapposizione di servizi non giustificata (ferro-gomma, gomma-gomma, ferro-ferro).

In tale quadro, la riprogrammazione dei servizi effettuata dalla Regione nel rispetto dei criteri previsti dal richiamato articolo 16-*bis*, diventa, pertanto, elemento essenziale per verificare, in termini concreti, le ipotesi di riorganizzazione e sviluppo del trasporto ferroviario sul territorio lombardo-emiliano e, nel contempo, per permettere alle stesse Regioni di valutare e proporre le modalità di trasporto più idonee.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal canto suo, avrà cura di verificare gli effetti prodotti dalla corretta programmazione, avvalendosi anche dell'Osservatorio sulle politiche del TPL di cui alla legge n. 244 del 2007, attivato solo nel 2011 a causa della carenza di risorse necessarie per il suo funzionamento.

Tale verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a statuto ordinario le somme stanziolate sul fondo per il finanziamento del TPL 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.

ALLEGATO 7

**5-00965 Iannuzzi Tino: Tempi di conclusione dello studio di fattibilità relativo al ripristino della linea ferroviaria Sicignano degli Alburni-Lagonegro.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come lo stesso Onorevole interrogante ha evidenziato più volte e da ultimo nell'atto di sindacato ispettivo oggi in discussione, non posso che confermare le informazioni a suo tempo fornite. Partendo dal comune interesse di tornare a investire sul sistema di trasporto ferroviario regionale, si segnala l'opportunità di procedere alla riattivazione di linee ferroviarie dismesse nell'ottica della creazione di sistemi più efficienti di trasporto locale.

Riguardo al ripristino dell'esercizio ferroviario della linea Sicignano degli Alburni-Lagonegro, il cui servizio fu sospeso nel 1987, è tuttora in corso di redazione una analisi tecnico-economica degli interventi necessari.

Detto studio ipotizza la riattivazione della linea ferroviaria secondo il tracciato originario, prevedendo necessariamente la soppressione dei passaggi a livello precedentemente esistenti. Gli interventi considerati sono riconducibili esclusivamente agli ambiti di competenza di RFI e per-

tanto non sono contemplati i costi relativi a viabilità di accesso alle stazioni/fermate ed opere accessorie varie.

Lo studio prende le mosse da quello, analogo, elaborato nel 2007 dalla Regione Campania, aggiornandone le valutazioni anche per tener conto delle sopravvenute disposizioni normative e tecnologiche previste per l'esercizio ferroviario ed in particolare:

applicazione degli standard nazionali di sicurezza per la circolazione ferroviaria;

applicazione degli standard di interoperabilità;

applicazione norme per la sicurezza delle gallerie ferroviarie;

applicazione degli standard tecnologici previsti sulla rete ferroviaria nazionale.

Confermo che lo studio sarà completato entro il corrente mese di ottobre.

## ALLEGATO 8

**Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali. (C. 730 Velo ed altri).****EMENDAMENTI APPROVATI**

## ART. 2.

*Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

*a) all'alinea, dopo la parola: provvede, aggiungere le seguenti: entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge;*

*b) aggiungere, in fine, la seguente lettera: b-bis) alla ricognizione degli interporti in corso di realizzazione.*

**2. 4. (nuova formulazione)** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, la seguente lettera:*

*b-bis) alla ricognizione delle piattaforme logistiche territoriali, ai fini della specificazione di piano di cui al comma 2 e seguenti, sulla base dei requisiti di cui al successivo articolo 3.*

**2. 6.** Vecchio.

*Al comma 2, sopprimere le parole: , previo parere, da rendere entro venti giorni dalla richiesta, della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, all'uopo integrata con la partecipazione di rappresentanti degli interporti nonché delle imprese e degli operatori ferroviari o*

*intermodali operanti sul territorio nazionale,.*

**2. 9. (nuova formulazione)** Quaranta, Nardi.

## ART. 3.

*Al comma 3, sostituire le parole: entro il quinto anno con le seguenti: entro il terzo anno.*

**\* 3. 12.** Garofalo.

*Al comma 3, sostituire le parole: entro il quinto anno con le seguenti: entro il terzo anno.*

**\* 3. 13.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco.

*Al comma 3, sostituire le parole: entro il quinto anno con le seguenti: entro il terzo anno.*

**\* 3. 14.** Oliaro, Vecchio.

*Al comma 4, dopo la parola: criteri inserire le seguenti: di trasparenza e.*

**3. 15.** Catalano, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Cristian Iannuzzi, Dell'Orco.