

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI:

5-09696 Tullo: Situazione di incertezza determinatasi in occasione della proroga di talune concessioni deliberata dal comitato portuale del porto di Genova .....	92
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	96
5-09966 Fabbri: Riallocazione della caserma Polfer della stazione di Bologna presso lo scalo merci San Donato e problematiche sui livelli di sicurezza della stazione e dei passeggeri in transito .....	92
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	97
5-10084 Cancellieri: Estensione dei lavori di raddoppio e ammodernamento dei binari alla tratta ferroviaria Catenanuova-Enna-Fiumetorto .....	92
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	100
5-10159 Mognato: Sui progetti ammessi al finanziamento del piano operativo trasporti per le infrastrutture ferroviarie della città e dell'area metropolitana di Venezia e loro livello di definizione .....	93
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	101

#### SEDE REFERENTE:

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. C. 2305-73-111-2566-2827-3166/A ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	93
<i>ALLEGATO 5 (Emendamenti)</i> .....	103

#### RISOLUZIONI:

7-01178 Carloni: Iniziative concernenti gli aumenti dei costi degli abbonamenti sui servizi ferroviari ad alta velocità di Trenitalia maggiormente fruiti dai pendolari.	
7-01184 Paolo Nicolò Romano: Blocco dei costi degli abbonamenti all'alta velocità di Trenitalia, potenziamento del servizio ferroviario e sospensione di ulteriori operazioni di quotazione del gruppo Ferrovie dello Stato.	
7-01185 Franco Bordo: Iniziative concernenti gli aumenti dei costi degli abbonamenti ferroviari sulle tratte con alti flussi di pendolarismo e adeguamento dei meccanismi di determinazione delle loro tariffe ( <i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i> ) .....	94

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	95
---	----

#### COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. C. 1964 Oliaro ed altri .....	95
AVVERTENZA .....	95

#### INTERROGAZIONI

Giovedì 23 febbraio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.

#### La seduta comincia alle 15.45.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

**5-09696 Tullo: Situazione di incertezza determinatasi in occasione della proroga di talune concessioni deliberata dal comitato portuale del porto di Genova.**

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto e ringrazia la sottosegretaria per l'ampia e puntuale risposta ricevuta. Ritiene, tuttavia, che se le Autorità di sistema portuale come istituite con la recente legge hanno significativi ambiti di autonomia, il Governo abbia, parallelamente, pregnanti obblighi di vigilanza nonché, quando necessario, il dovere di intervenire. Ciò tanto più quando si tratta dell'Autorità di sistema portuale più importante del paese, quella competente anche per il porto di Genova, soprattutto al fine di impedire che, a causa delle incertezze evidenziate nell'interrogazione in titolo, si possano perdere investimenti e con essi occasioni di sviluppo e occupazione.

**5-09966 Fabbri: Riallocazione della caserma Polfer della stazione di Bologna presso lo scalo merci San Donato e problematiche sui livelli di sicurezza della stazione e dei passeggeri in transito.**

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Marilena FABBRI (PD), replicando, ringrazia la sottosegretaria per la dettagliata risposta ricevuta e si dichiara soddisfatta in misura parziale, in quanto la ricostruzione offerta dalla rappresentante del Governo dimostra attenzione per le numerose problematiche conseguenti alla scelta di ricollocazione del nucleo di polizia e il tentativo di superarle, con riguardo, ad

esempio, al servizio mensa ed al servizio di navetta.

Deve in ogni caso rimarcare le sue forti perplessità sulla decisione assunta, nonché sulla modalità di attuazione della medesima, caratterizzata da una deficitaria comunicazione nei confronti degli interessati e delle loro organizzazioni rappresentative. Tuttavia, è a conoscenza del fatto che proprio in queste ore, sia pure nell'imminenza del trasferimento, sono stati convocati per un confronto che auspicabilmente consentirà di ridurre i disagi ed assicurare il necessario livello di servizio in termini di sicurezza.

In tal senso si riserva di valutare la proposizione di ulteriori atti parlamentari che possano contribuire alla soluzione delle questioni sorte a causa di un trasferimento che forse poteva essere evitato o meglio gestito.

**5-10084 Cancellieri: Estensione dei lavori di raddoppio e ammodernamento dei binari alla tratta ferroviaria Catenanuova-Enna-Fiumetorto.**

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, prende atto degli elementi conoscitivi recati nella risposta all'interrogazione, ricordando tuttavia come l'Esecutivo guidato da Matteo Renzi aveva in ogni occasione ribadito, anche per questa tratta, l'obiettivo di pervenire a standard di alta velocità. Risulterebbe invece che gli attuali investimenti finiranno per determinare una riduzione del tempo di percorrenza da tre a due ore, con un risparmio di tempo significativo ma certamente non soddisfacente.

Auspica quindi che si possa avviare una interlocuzione con l'ente gestore per individuare soluzioni tecniche ed operative più efficaci per ridurre ulteriormente i tempi di percorrenza.

**5-10159 Mognato:** Sui progetti ammessi al finanziamento del piano operativo trasporti per le infrastrutture ferroviarie della città e dell'area metropolitana di Venezia e loro livello di definizione.

La sottosegretaria Simona VICARI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Michele MOGNATO (PD), replicando, ringrazia la sottosegretaria per l'ampia e precisa risposta ricevuta. Ricorda che l'interrogazione nasce dalla recente approvazione del piano operativo infrastrutture e trasporti, e dai finanziamenti ivi previsti da parte del CIPE.

Poiché al momento vi sarebbe ancora incertezza circa le concrete destinazioni dei fondi, ritiene che sia opportuno fare chiarezza sulle diverse ipotesi per il loro utilizzo. In tal senso intende raccomandare una puntuale attenzione relativamente al nodo ferroviario veneziano che riguarda i collegamenti con il porto, con l'aeroporto – uno dei pochi scali internazionali del paese – e con le altre città.

Segnala, inoltre, che per la linea « dei Bivi » si potrebbero porre anche problemi a livello progettuale. La linea, infatti, passa all'interno dell'abitato con evidenti problematiche relative all'inquinamento acustico e di impatto ambientale.

Conclude reiterando l'invito a porre tutte le attenzioni necessarie in fase di progettazione del nodo relativo ai trasporti ferroviari per la città di Venezia.

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

**La seduta termina alle 16.15.**

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 23 febbraio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 16.15.**

**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.**

**C. 2305-73-111-2566-2827-3166/A.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 9 febbraio 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella riunione dell'ufficio di presidenza del 16 febbraio è stato unanimemente convenuto di aprire la fase emendativa sul testo rinviato in Commissione. Avverte, al riguardo, che sono pervenute 14 proposte emendative (*vedi allegato 5*).

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, evidenzia l'opportunità di disporre di un breve lasso di tempo per poter valutare in modo compiuto le nuove proposte, in particolare di quelle riferite all'aspetto concernente la copertura degli oneri stimati per l'attuazione delle disposizioni recate dal provvedimento.

Diego DE LORENZIS (M5S) non si oppone alla richiesta del relatore. Ricorda peraltro che nelle riflessioni che erano state svolte in ordine al prosieguo dell'iter della presente proposta si era prefigurata la possibilità di una confluenza in questo testo dei contenuti recati nel provvedimento sulla cosiddetta « mobilità dolce », in corso di esame presso la VIII Commissione Ambiente, che invece non sono presi in considerazione dagli emendamenti proposti.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, informa i colleghi di aver attivato un confronto su questa possibilità, nel cui ambito ha anche avuto occasione di interloquire con il collega Busto, relatore della citata proposta legislativa, che ha espresso la sua preferenza per tenere distinti i percorsi procedurali.

Osserva, in ogni caso, che nulla esclude la possibilità di realizzare lo scopo di pervenire ad un testo unitario e, in tal senso, si dichiara fin d'ora disponibile a recepire le modifiche ed integrazioni che la VIII Commissione richiederà in sede di espressione del prescritto parere.

La sottosegretaria Simona VICARI si associa alla proposta del relatore di disporre di alcuni giorni ulteriori per i dovuti approfondimenti sulle proposte emendative presentate.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla prossima seduta.

**La seduta termina alle 16.20.**

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 23 febbraio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene la sottosegretaria di Stato per le infrastrutture e i trasporti Simona Vicari.*

**La seduta comincia alle 16.20.**

**7-01178 Carloni: Iniziative concernenti gli aumenti dei costi degli abbonamenti sui servizi ferroviari ad alta velocità di Trenitalia maggiormente fruiti dai pendolari.**

**7-01184 Paolo Nicolò Romano: Blocco dei costi degli abbonamenti all'alta velocità di Trenitalia, potenziamento del servizio ferroviario e sospensione di ulteriori operazioni di quotazione del gruppo Ferrovie dello Stato.**

**7-01185 Franco Bordo: Iniziative concernenti gli aumenti dei costi degli abbonamenti ferroviari sulle tratte con alti flussi di pendolarismo e adeguamento dei meccanismi di determinazione delle loro tariffe.**

*(Seguito della discussione congiunta e rinvio).*

La Commissione prosegue la discussione congiunta delle risoluzioni in titolo, rinviata nella seduta del 16 febbraio.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 16 febbraio scorso i proponenti si sono dichiarati disponibili a valutare la stesura di un testo unificato, salvo il collega Catalano, che invece aveva preannunciato un proprio atto di indirizzo sul medesimo argomento avente però una diversa ispirazione.

Avverte che è stata, quindi, assegnata alla Commissione la risoluzione 7-01189 Catalano che, vertendo su argomenti identici, sarà discussa congiuntamente.

Anna Maria CARLONI (PD) conferma che sono in corso contatti tra i gruppi per pervenire ad un testo unificato degli atti di indirizzo il più possibile condiviso, che si riserva di presentare in una prossima seduta dedicata allo svolgimento del dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta delle proposte di risoluzione ad una successiva seduta.

**La seduta termina alle 16.25.**

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.25 alle 16.30.

**COMITATO RISTRETTO**

*Giovedì 23 febbraio 2017.*

**Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.**

**C. 1964 Oliaro ed altri.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 16.30 alle 16.35.

**AVVERTENZA**

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

*ATTI DELL'UNIONE EUROPEA*

*Programma di lavoro della Commissione per il 2017 – Realizzare un'Europa che protegge, dà forza e difende.  
COM(2016)710 final.*

*Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2017.  
Doc. LXXXVII-bis, n. 5.*

## ALLEGATO 1

**5-09696 Tullo: Situazione di incertezza determinatasi in occasione della proroga di talune concessioni deliberata dal comitato portuale del porto di Genova.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in esame appare utile ripercorrere le fasi essenziali che hanno caratterizzato la vicenda in esame.

Nel settembre 2015 la competente Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture ed il trasporto marittimo e per vie d'acque interne in riscontro ad una richiesta di chiarimenti dell'Autorità portuale di Genova relativa alla presentazione di istanze di proroga da parte di alcuni terminalisti titolari di concessioni in essere, ha fatto presente che nell'ambito dei lavori di attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica era ed è tuttora in corso di elaborazione una regolamentazione delle concessioni di aree e banchine portuali, che affronterà anche le distonie per i casi di concessioni demaniali tra singole Autorità portuali e che, nelle more dell'emanazione del suddetto regolamento, i casi di specie rappresentati dalla predetta Autorità portuale avrebbero dovuto essere gestiti secondo la normativa al momento vigente in materia.

Conseguentemente, compiuta la necessaria istruttoria di rito il Comitato portuale dell'Autorità portuale di Genova, con deliberazione del 5 settembre 2016, si è espresso a favore del rinnovo di tre concessioni demaniali a partire dal 2021 con previsione di investimenti a decorrere già dal 2015.

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 recante riorganizzazione, razionalizza-

zione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, la predetta Direzione generale ha fornito indicazioni di carattere generale alle Autorità portuali per affrontare la fase transitoria finalizzata all'attuazione della nuova *governance* portuale, tra cui il richiamo all'attenzione per gli organi attualmente operanti delle Autorità a valutare di volta in volta l'opportunità/necessità di adottare provvedimenti di competenza, avendo cura di evitare di porre in essere atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti.

Successivamente, la citata Direzione generale, nell'ottobre 2016, sempre con riferimento alle indicazioni di carattere generale contenute nella predetta circolare ha invitato l'Autorità portuale di Genova a valutare l'opportunità dell'adozione dei rinnovi di concessioni demaniali anche sotto il profilo di possibili conseguenze in termini di decremento del volume globale del traffico portuale e/o di alcune sue componenti; a tutt'oggi le concessioni non sono state rilasciate.

In ogni caso, le singole Autorità portuali sono le uniche deputate, nell'ambito del regime di autonomia assegnato loro dalla legge, ad effettuare valutazioni puntuali corroborate da una conoscenza approfondita della specifica e variegata realtà portuale locale, ferma restando l'attività di vigilanza e di indirizzo generale del MIT.

## ALLEGATO 2

**5-09966 Fabbri: Riallocazione della caserma Polfer della stazione di Bologna presso lo scalo merci San Donato e problematiche sui livelli di sicurezza della stazione e dei passeggeri in transito.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in discussione il Ministero dell'interno (MINT) ha riferito quanto segue.

Lo stabile, di proprietà della società LUDIS, con sede in Napoli, è stato concesso in locazione al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; nel mese di gennaio del 2016, i vertici del citato Gruppo, in considerazione delle numerose problematiche di natura strutturale ed impiantistica dell'immobile, per le quali hanno rappresentato difficoltà ad ottenere interventi tempestivi da parte della società proprietaria, hanno proposto alla Direzione centrale per la polizia stradale e ferroviaria, una ricollocazione del personale Polfer presso la struttura del Ferrotel, sito nello scalo merci di Bologna San Donato.

Il Gruppo FSI, ha nel contempo preannunciato che, a seguito di un processo di razionalizzazione dei costi, avrebbe proceduto alla risoluzione del contratto di locazione dell'immobile di via Casarini, decisione che di fatto è stata ufficialmente comunicata nel successivo mese di giugno. Tenuto conto della problematica correlata alla titolarità degli interventi manutentivi e di messa a norma della Caserma e constatata l'assenza di valide alternative, il Servizio di Polizia Ferroviaria, su conforme avviso del Dirigente del Compartimento interessato e a seguito di specifico sopralluogo, ha espresso parere favorevole al trasferimento degli alloggi collettivi presso la struttura di San Donato, che grazie ad alcuni lavori di adeguamento consentirà di alloggiare in stanze singole 60 operatori. Tale valutazione è stata effettuata anche alla luce del fatto che detta

ricollocazione non si ritiene possa pregiudicare in qualche modo l'operatività del personale e, quindi, l'efficienza del dispositivo di vigilanza.

Inoltre, il MINT ha rappresentato che il Dirigente del Compartimento ha manifestato la propria disponibilità ad adottare soluzioni volte a limitare il disagio del personale dovuto alla maggiore distanza dal luogo di lavoro, attivandosi sia nel senso di verificare la possibilità per il personale Polfer di fruire della mensa di servizio presso la nuova struttura, sia richiedendo agli organi comunali competenti l'individuazione di una fermata dei mezzi di trasporto pubblico in area prossima allo scalo in questione, cercando, altresì, di acquisire un mezzo di trasporto idoneo ad effettuare un servizio navetta tra la caserma e la stazione ferroviaria.

La vicenda è stata seguita con particolare attenzione dalle Organizzazioni sindacali della polizia di Stato che in varie occasioni hanno criticato la proposta di trasferimento degli alloggi del personale della Polizia ferroviaria in una zona ritenuta troppo distante dal centro. A tal riguardo, si informa che nei prossimi giorni le locali organizzazioni sindacali della Polizia di Stato saranno ricevute in Prefettura per un confronto sulla tematica oggetto dell'interrogazione.

Nel merito del richiamato progetto di riallocazione Rete ferroviaria italiana (RFI) ha evidenziato quanto segue. La società LUDIS nel 2005 acquista l'immobile di via Casarini 23, subentrando – in qualità di locatore – nel contratto di locazione già esistente per le esigenze

alloggiative della Polfer; la manutenzione straordinaria dell'immobile sito in via Casarini è a carico della proprietà, mentre quella ordinaria è a carico delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Negli ultimi anni del rapporto locativo, si sono registrati fenomeni di infiltrazioni di acqua piovana e addirittura nel 2016 un rilevante problema alla funzionalità dell'impianto di condizionamento di riscaldamento e produzione di acqua calda sanitaria con perdite di gas, che ha reso necessario l'intervento dei Vigili del Fuoco.

In tale stato di cose, la Polfer, il 15 gennaio 2016, ha rappresentato la necessità di attivare un contratto di manutenzione periodica. La Direzione territoriale produzione di Bologna di RFI non ha potuto, infatti, prendere in carico nel tempo la manutenzione ordinaria degli impianti poiché la società LUDIS non aveva rilasciato le certificazioni di conformità previste dalla normativa vigente. Con diverse solleciti è stata rappresentata alla società LUDIS l'urgente necessità di procedere con gli interventi di manutenzione straordinaria; la situazione sopra descritta ha ovviamente determinato gravi carenze manutentive dell'immobile in questione.

Il combinato disposto della grave situazione manutentiva dell'immobile e della contestuale disponibilità del Ferrotel sito nello scalo merci di Bologna San Donato, precedentemente in uso al personale di Trenitalia, ha conseguentemente indotto RFI ad avviare senza indugio, muovendo comunque dal parere positivo espresso dal Ministero dell'interno, la ricollocazione della Caserma Polfer di Bologna al fine di offrire una decorosa situazione alloggiativa al personale Polfer. Tale progetto, che ha visto la riqualificazione del Ferrotel sopra citato, si avvia a conclusione con la imminente consegna dei 60 alloggi previsti.

Quanto alla tematica dei collegamenti radio con i binari sotterranei, il MINT ha evidenziato che detta carenza non inficia in alcun modo l'operatività delle pattuglie della Specialità, in quanto dotate di telefoni cellulari GSM-R forniti da Ferrovie; al riguardo, RFI ha comunicato che è in fase di studio un progetto tale da consen-

tire a tutte le Forze dell'Ordine un collegamento radio con i binari sottostanti.

La Prefettura di Bologna ha organizzato una serie di tavoli tecnici, assumendone la gestione e, in sede di riunioni tecniche tenutesi presso la sede di RFI, cui hanno partecipato tutti i referenti degli enti interessati, è stata affidata alla ditta Selex del Gruppo Finmeccanica, che si occupa di apparati di telecomunicazioni per le Forze di polizia, la realizzazione di un progetto che consentirà di estendere il segnale VHF ai piani sotterranei e di riprodurre il segnale ordinariamente in uso.

Per quanto riguarda, invece, la disponibilità di un locale da adibire ai controlli di polizia, il MINT ha rappresentato che presso il Settore Operativo di Bologna Centrale, ove è già presente una stanza adibita a tale scopo, adiacente alle celle di sicurezza, è stato individuato anche un ulteriore locale nella zona *hall* del settore Alta Velocità, che consentirà di svolgere i predetti controlli anche nel livello sotterraneo della stazione.

In merito, poi, alla richiesta di installazione di varchi che possano migliorare i controlli in stazione, RFI evidenzia come nell'ambito del Piano Industriale del Gruppo FS sia prevista la progressiva adozione di tornelli nelle stazioni della rete.

Il modello di accesso dell'*hub* ferroviario della stazione di Bologna è stato sviluppato sulla base di soluzioni progettuali già adottate per le altre grandi stazioni di « testa » quali Roma, Milano e Firenze, ed adattate in considerazione del peculiare *lay-out* di Bologna che vede l'affiancarsi della nuova Stazione Alta Velocità al complesso storico già ivi presente.

Dall'analisi svolta si evince la difficile percorribilità della soluzione sopra citata, dovuta alla numerosità degli accessi alla stazione – per via della natura « passante » della stessa – e al conseguente impatto economico delle opere e soprattutto dei costi di gestione; tuttavia, l'obiettivo di elevare il livello di sicurezza delle stazioni ferroviarie, con particolare attenzione ai

principali *hub*, rimane elemento fondante della strategia di sviluppo del Gruppo FS.

Sono, quindi, in fase di approfondimento nuovi modelli di gestione e controllo dei flussi delle stazioni « passanti », mediante l'utilizzo di un mirato *set* di tecnologie tra loro opportunamente integrate. Una volta individuata la soluzione si procederà a valutarne le opportunità da un punto di vista dell'efficacia operativa e dei costi-benefici.

Il Compartimento Polizia Ferroviaria per l'Emilia Romagna, come precisato dal MINT, ha in dotazione 45 *metal detector* portatili per l'attività di controllo, di cui 6 assegnati al settore operativo di Bologna Centrale mentre, per quanto riguarda i giubbotti antiproiettile (GAP) per il personale in servizio presso il suddetto Settore Operativo, la dotazione è stata integrata, per cui attualmente tale Compartimento ha 32 giubbotti antiproiettile.

## ALLEGATO 3

**5-10084 Cancelleri: Estensione dei lavori di raddoppio e ammodernamento dei binari alla tratta ferroviaria Catenanuova-Enna-Fiumetorto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito all'interrogazione in esame Rete Ferroviaria Italiana ha comunicato che il nuovo collegamento veloce Palermo – Catania, inserito nel *Core Network Corridor* Scandinavia-Mediterraneo, rientra tra le opere inserite nel Contratto istituzionale di sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Messina – Palermo – Catania del 28 febbraio 2013 e consentirà, una volta ultimato, di effettuare servizi ferroviari fra le due aree urbane con la riduzione dei tempi di percorrenza.

Per l'intera opera sono previsti due fasi, sviluppate a seguito di interlocuzioni con la Regione Sicilia:

la prima prevede la realizzazione di un'infrastruttura velocizzata ed interoperabile sull'intera relazione, con due binari sulle tratte di adduzione ai poli urbani e sulle tratte Fiumetorto – Lercara e Catenanuova – Bicocca, e con velocizzazione e potenziamento della tratta intermedia Lercara – Catenanuova, in cui sono previste parziali varianti di tracciato; in particolare, è prevista la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'area urbana di Enna, su tratta in variante;

la seconda prevede il completamento del secondo binario anche sulla tratta intermedia Lercara – Catenanuova.

In particolare, la prima fase consentirà di conseguire benefici commerciali progressivi nel tempo già a partire dal 2020 e,

il suo completamento, previsto entro il 2024, permetterà di realizzare il collegamento fra i due capoluoghi con un tempo di percorrenza di circa 2 ore, in luogo delle attuali 3h circa, garantendo comunque un'adeguata capacità di trasporto, con 3 anni di anticipo rispetto allo scenario di seconda fase.

Il costo complessivo degli interventi di prima fase è pari a 3.452 milioni di euro.

Attualmente si è in attesa della formale condivisione dello scenario di prima fase da parte degli enti istituzionali coinvolti.

Si precisa che il nuovo collegamento Palermo – Catania è inserito nell'aggiornamento 2016 del Contratto di programma 2012 – 2016 per un importo complessivo di 6.016 milioni di euro, di cui 803 disponibili per la realizzazione degli interventi della tratta Bicocca – Catenanuova – Raddusa e per la progettazione preliminare della tratta Fiumetorto – Raddusa. Inoltre RFI prevede di destinare ulteriori 350 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) programmazione 2014-2020 ripartite nella seduta del CIPE del 1° dicembre 2016, la cui delibera è ancora in corso di formalizzazione.

Allo stato attuale, per la tratta Bicocca – Catenanuova si è chiusa la Conferenza dei Servizi, e a breve verranno avviate le attività negoziali, mentre per la tratta Catenanuova – Raddusa è stato completato il progetto definitivo.

## ALLEGATO 4

**5-10159 Mognato: Sui progetti ammessi al finanziamento del piano operativo trasporti per le infrastrutture ferroviarie della città e dell'area metropolitana di Venezia e loro livello di definizione.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento all'interrogazione in esame, anche sulla base degli elementi assunti presso Rete Ferroviaria Italiana (RFI), informo che il CIPE nella seduta del 1° dicembre 2016 ha approvato, nell'ambito della programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione, il Piano operativo infrastrutture di competenza MIT che prevede investimenti per 11,5 miliardi di euro.

Il Piano Operativo è articolato in sei assi tematici di intervento, tra cui è compreso quello relativo al settore ferroviario.

Nel piano operativo del settore ferroviario è previsto il finanziamento per 110 milioni di euro dell'investimento Ripristino della linea « dei Bivi » di Venezia Mestre; si è in attesa della pubblicazione della delibera CIPE relativa alla citata seduta del 1° dicembre 2016, che sancirà la destinazione del suddetto finanziamento.

Più in generale, l'investimento Ripristino della linea « dei Bivi » di Venezia Mestre ha un costo stimato di 120 milioni di euro e un finanziamento pregresso di fonti statali (nell'ambito della cosiddetta « cura del ferro »), già recepito nell'Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma Investimenti tra RFI e MIT, di 10 milioni di euro, dedicato alla copertura dei costi di progettazione che è stata recentemente avviata.

Gli interventi sono finalizzati alla creazione di un itinerario di *by-pass* del centro abitato di Venezia Mestre per i treni merci dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico non diretti ai terminali di Venezia. Consistono nella prima fase di ripristino della circolazione sulla cosid-

detta linea dei bivi di Venezia e nel potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea e degli impianti.

In analogia a tutti gli altri grandi nodi ferroviari, il ripristino della gronda merci di Mestre è funzionale a portare all'esterno dei centri abitati il traffico delle merci di transito consentendo in questo modo anche un ulteriore sviluppo, sulle linee esistenti, delle altre componenti di traffico quali passeggeri di lunga percorrenza e trasporto metropolitano.

Altro investimento riguarda il nuovo parco ferroviario di Marghera (Penisola del Petrolchimico) e il suo collegamento con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nelle competenze dell'Autorità portuale di Venezia è in corso la progettazione definitiva del VOOPS – *Venice Offshore Onshore Port System* e del nuovo parco ferroviario.

In relazione ai previsti sviluppi del traffico ferroviario da e per il porto di Venezia per l'entrata in funzione del nuovo terminale RFI ha siglato un accordo con l'Autorità Portuale per lo sviluppo della progettazione del collegamento del parco alla rete ferroviaria nazionale e la ricerca dei finanziamenti necessari.

Infatti, RFI, riconoscendo la strategicità del nuovo parco ferroviario a servizio del porto commerciale-industriale di Venezia, si è impegnata – a valle dell'ottenimento delle risorse finanziarie necessarie – ad effettuare, in collaborazione con l'Autorità Portuale, la progettazione del nuovo collegamento.

Il tracciato del raccordo tra il nuovo parco ferroviario e l'infrastruttura ferrovia-

ria nazionale, all'altezza del collegamento tra la linea Milano-Venezia e la cosiddetta « linea dei Bivi », è già stato concordato con il Comune di Venezia in sede di approvazione del PAT (Piano di Assetto Territoriale).

Dunque, le finalità dei due progetti in argomento sono diverse; ed infatti, mentre il ripristino della linea « dei Bivi » di Venezia Mestre nasce per evitare la cir-

colazione del traffico merci di attraversamento, attuale e futuro, nella stazione di Venezia Mestre e liberare spazi per nuovi collegamenti viaggiatori sulle linee esistenti, il collegamento del nuovo parco ferroviario di Marghera con l'infrastruttura ferroviaria nazionale garantirà una migliore accessibilità al Porto di Venezia in vista dei futuri piani di sviluppo.

## ALLEGATO 5

**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica (C. 2305-73-111-2566-2827-3166/A).**

**EMENDAMENTI**

## ART. 1.

*Al comma 1, dopo la parola: salute, inserire le seguenti:* alla fluidità della circolazione,.

**1. 1.** Cristian Iannuzzi.

## ART. 2.

*Al comma 1, dopo la lettera b), aggiungere le seguenti:*

*c) « via verde ciclabile » o « greenway »:* pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;

*d) « sentiero ciclabile o percorso natura »:* itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;

*e) « strade senza traffico »:* strade con traffico motorizzato inferiore a cinquanta veicoli al giorno di media annua;

*f) « strade a basso traffico »:* strade con traffico motorizzato inferiore a cinquecento veicoli al giorno di media annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

*g) « strade 30 »:* strada urbana o extraurbana sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri orari o limite inferiore, segnalata con le modalità di cui all'articolo 135, comma 14, terzo periodo del regolamento di cui al decreto del Presidente

della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; per le strade extraurbane sono « strade 30 » anche quelle con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore, salvi i veicoli autorizzati, e sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri orari.

*Conseguentemente, all'articolo 2 sostituire il comma 2, con il seguente:*

« 2. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza possono essere qualificate come ciclovie gli itinerari che comprendono:

*a) le piste o corsie ciclabili ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e dell'articolo 140, comma 7, del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;*

*b) gli itinerari ciclopedonali, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lettera f-bis), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;*

*c) le vie verdi ciclabili, ai sensi del comma 1, lettera c);*

*d) sentiero ciclabile o percorso natura ai sensi del comma 1, lettera d);*

*e) le strade senza traffico e a basso traffico ai sensi del comma 1, lettere e) ed f);*

f) le strade 30, ai sensi del comma 1, lettera g);

g) le aree pedonali, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

h) le zone a traffico limitato, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

i) le zone residenziali, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 58), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 ».

*all'articolo 4, comma 2, sostituire la lettera e) con la seguente: e) sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili-greenway.*

*all'articolo 7, comma 2, lettera c), sostituire le parole: la rete delle ciclovie verdi (greenway ciclabili o vie verdi ciclabili), tale da con le seguenti: la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a.*

## 2. 1. Il Relatore.

### ART. 3.

*Al comma 2, lettera b), dopo le parole: interesse nazionale, inserire le seguenti: sulla base delle proposte delle Regioni.*

#### 3. 1. Attaguile.

*Al comma 2, lettera d), dopo le parole: interventi prioritari, inserire le seguenti: sulla base delle proposte delle Regioni.*

#### 3. 2. Attaguile.

*Al comma 3, lettera b), la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*Conseguentemente:*

*al comma 3, lettera d), la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 4, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*Conseguentemente:*

*all'articolo 4:*

*al comma 1, ultimo periodo, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 2, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 3, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 4, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 7, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 9, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*alla rubrica, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità ».*

*Conseguentemente:*

*all'articolo 5:*

*al comma 1, lettera b), la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 1, lettera f), la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità ».*

*Conseguentemente:*

*all'articolo 6:*

*al comma 3, la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità »;*

*al comma 3, lettera a), la parola: Bicalità è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicalità » ovunque ricorra.*

*Conseguentemente:*

*all'articolo 10:*

*al comma 1, la parola: Bicitalia è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicitalia »:*

*Conseguentemente:*

*all'articolo 15:*

*al comma 1, lettera c), la parola: Bicitalia è sostituita dalle seguenti: denominata « Bicitalia ».*

**3. 3.** Il Relatore.

ART. 4.

*Al comma 4, sostituire le parole: sentiti gli con le seguenti: sulla base dei progetti proposti dagli.*

**4. 1.** Attaguile.

*Al comma 4, sostituire le parole: i progetti con le seguenti: i piani.*

**4. 2.** Bruno Bossio.

ART. 5.

*Al comma 1, alla lettera b), premettere le seguenti parole:*

*b) predisporre il cronoprogramma degli interventi da realizzare, previsti dal Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti, e.*

**5. 1.** Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, lettera g), dopo le parole: stradale, inserire le seguenti: metropolitano,.*

**5. 2.** Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, lettera i) dopo la parola: collettivo, inserire le seguenti: e con la*

*realizzazione di aree destinate al parcheggio in prossimità degli edifici scolastici.*

**5. 3.** Cristian Iannuzzi.

ART. 6.

*Al comma 1, sostituire la parola: annualmente con le seguenti: con cadenza triennale.*

**6. 1.** Bruno Bossio.

ART. 12.

*Sostituirlo con il seguente:*

ART. 12.

*(Disposizioni finanziarie).*

1. A decorrere dall'esercizio finanziario successivo all'entrata in vigore della presente legge, alla copertura degli oneri derivanti dalla sua applicazione, salvo quanto previsto dal comma 1-bis e dall'articolo 9, comma 7, sono destinate le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, per la quota parte individuata con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del secondo periodo del citato comma 140, stanziata nell'ambito dei settori di spesa di cui alla lettera a) del medesimo comma 140.

1-bis. Agli oneri relativi alla realizzazione della rete ciclabile nazionale denominata « Bicitalia » si provvede anche a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 30 dicembre 2015, n. 302, come integrata dall'articolo 1, comma 144, della legge 11 dicembre 2016, n. 232.

2. Possono essere destinate all'attuazione della presente legge anche risorse relative al finanziamento e al cofinanziamento dei programmi operativi finanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, ove prevedano misure rientranti nell'am-

bito di applicazione della presente legge, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci.

3. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti, le donazioni ed altri atti di liberalità finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

*Conseguentemente, sopprimere gli articoli 13 e 14.*

**12. 1.** Il Relatore.

*Dopo il comma 1, inserire il seguente:*

*1-bis.* Le risorse di cui al comma 1 sono ripartite tra le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, proporzionalmente alle richieste di finanziamento relative alle azioni e alle misure effettivamente approvate da ciascuna regione e provincia autonoma e anche in percentuale alla quota di risorse messe a disposizione dalle singole regioni e province autonome dando priorità alle operazioni che fanno ricorso alla disciplina della finanza di progetto quale strumento che consente il finanziamento delle opere di pubblica utilità in materia di servizi e di strutture rivolti alla mobilità

ciclistica limitando l'apporto di fondi pubblici e permettendo il conseguimento di maggiori livelli di efficienza con il coinvolgimento del privato nella fase di realizzazione e di gestione di tali opere.

**12. 2.** Attaguile.

ART. 15.

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

*1-bis.* Entro il 1o aprile di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano presentano una relazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, sulla loro efficacia, sull'impatto sui cittadini e sulla società, sugli obiettivi conseguiti e sulle misure da adottare per migliorare l'efficacia degli interventi previsti dal Piano regionale della mobilità ciclistica nel rispettivo territorio. Qualora, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni non abbiano provveduto ad utilizzare le risorse a loro destinate per gli interventi di cui alla presente legge, il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e i trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvede alla ridestinazione sulla base degli interventi realizzati.

**15. 1.** Attaguile.