IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abb. *(Seguito dell'esame e rinvio)* 90

ALLEGATO 1 (Proposte emendative approvate) 98

PETIZIONI:

Petizione n. 380 del 2013 del sig. Loris Calcina, da Falconara Marittima (Ancona), che chiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica *(Esame ai sensi dell'articolo 109 del Regolamento e rinvio)* 94

ALLEGATO 2 (Testo della petizione) 101

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulle missioni svolte da delegazioni o rappresentanti della Commissione nell'anno 2014 .. 97

ALLEGATO 3 (Relazione sulla missione per la visita del centro di guida sicura Aci di Vallelunga) .. 106

ALLEGATO 4 (Relazione sulla riunione delle commissioni competenti per la produzione e il commercio e gli affari marittimi dei parlamenti dell'Unione europea ad Atene) 109

ALLEGATO 5 (Relazione sulla missione per la visita della variante di valico dell'autostrada A1) ... 115

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 97

SEDE REFERENTE

Giovedì 18 dicembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.30.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abb.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 3 dicembre 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, fa presente di essere stato informato dell'impossibilità, per il Viceministro Nencini e per il sottosegretario Del Basso de Caro di prendere parte alla seduta odierna, in quanto impegnati rispettivamente nell'esame della legge di stabilità al Senato e in una riunione presso la Conferenza Stato-regioni. Chiede pertanto ai rappresentanti di Gruppo se unanimemente concordino nello svolgere la seduta

e nel procedere alla votazione degli emendamenti, che nella seduta del 3 dicembre scorso sono già stati presentati ed illustrati, anche in assenza del rappresentante del Governo. Nel caso in cui non dovesse registrarsi tale consenso unanime l'esame del provvedimento sarà rinviato ad altra seduta. Ritiene infatti che, per quanto, in base alle previsioni del Regolamento, la presenza del rappresentante del Governo non costituisca una condizione necessaria per lo svolgimento della seduta, la rilevanza della votazione degli emendamenti a suo avviso comporta, sotto il profilo dell'opportunità, che si possa rinunciare a tale presenza soltanto sulla base del consenso unanime dei rappresentanti dei Gruppi.

Michele DELL'ORCO (M5S) dichiara l'assenso del proprio Gruppo a procedere all'esame del provvedimento e alla votazione degli emendamenti. Esprime peraltro il timore che ciò possa costituire un precedente di votazione in assenza del rappresentante del Governo.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, osserva che il proprio intervento era finalizzato appositamente ad evitare che la votazione degli emendamenti in assenza del rappresentante del Governo venisse intesa come una prassi ordinaria. Ribadisce altresì che la richiesta dell'assenso unanime a procedere alla votazione, sebbene non partecipasse alla seduta alcun rappresentante del Governo, attiene a profili di opportunità.

La Commissione concorda unanimemente sulla proposta di procedere alla votazione delle proposte emendative presentate dal relatore.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ricorda che le proposte emendative presentate nella seduta del 3 dicembre sono finalizzate, come illustrato nella medesima seduta, al recepimento dei pareri espressi dalle Commissioni competenti in sede consultiva.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo 1.0100 del relatore (*vedi allegato 1*).

Cristian IANNUZZI (M5S), preannuncia, a nome del proprio Gruppo, il voto contrario sull'emendamento 6.100, con il quale si chiede di aumentare la velocità consentita agli autoveicoli che trainano rimorchi durante la marcia in autostrada da 80 a 100 km/h, ritenendo che tale disposizione non sia in linea con gli obiettivi di migliorare la sicurezza della circolazione.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, fa presente che tale emendamento, finalizzato al recepimento di una condizione posta nel parere della Commissione Attività produttive, adegua il limite di velocità a quello comunemente adottato per questi mezzi negli altri Paesi dell'Unione europea e ha l'obiettivo di eliminare un elemento di penalizzazione per la produzione e il mercato in Italia dei rimorchi.

La Commissione approva l'emendamento 6.100 del relatore (*vedi allegato 1).*

Cristian IANNUZZI (M5S) preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo sull'emendamento 6.200, ritenendo la soppressione del comma 1 dell'articolo 6 contraria al principio di trasparenza che il proprio Gruppo intende costantemente perseguire.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, fa presente che, come già segnalato nella seduta del 3 dicembre scorso, si tratta di un emendamento finalizzato al recepimento di una condizione posta dalla Commissione Bilancio. In relazione alla volontà di verificare se sussistano le condizioni per il trasferimento della proposta di legge alla sede legislativa, tale recepimento risulta necessario.

Diego DE LORENZIS (M5S) facendo presente che in altre occasioni le Commissioni in sede referente hanno ritenuto di non procedere al recepimento delle

condizioni poste nei pareri resi in sede consultiva anche dalla Commissione Bilancio, ritiene comunque che nelle successive fasi di esame del provvedimento debbano essere recuperati i contenuti e le finalità del comma 1 dell'articolo 6 del testo in esame, che prevede la pubblicazione in internet delle relazioni che i comuni sono tenuti a predisporre relativamente alle modalità di utilizzo dei proventi delle multe.

La Commissione approva l'emendamento 6.200 del relatore (*vedi allegato 1).*

Roberta OLIARO (SCpI) preannuncia l'astensione del proprio Gruppo sull'articolo aggiuntivo 7.0100, facendo presente che la sua approvazione potrebbe creare rischi per la sicurezza stradale, considerata l'abitudine radicata dei conducenti di veicoli di prestare attenzione a veicoli provenienti dalla loro destra. Segnala in ogni caso l'opportunità che, in caso di approvazione della disposizione, venga adeguata conseguentemente la segnaletica orizzontale posta agli incroci, per aumentare il livello di attenzione dei guidatori.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo 7.0100 del relatore. Successivamente, con distinte votazioni, approva l'articolo aggiuntivo 7.0200 e l'emendamento 9.100 del relatore (*vedi allegato 1).*

Michele DELL'ORCO (M5S), intervenendo sull'emendamento 10.100, fa presente che il proprio Gruppo ha da sempre condotto una battaglia affinché fossero rese trasparenti da parte sia dello Stato sia delle amministrazioni locali le modalità di utilizzo dei proventi derivanti dalle sanzioni per infrazioni al codice della strada. Non ritiene che la disposizione che l'emendamento 10.100 intende sopprimere rechi alcun onere aggiuntivo che giustifichi la condizione posta dalla Commissione Bilancio. Ritiene in ogni caso che la presenza di quanto previsto dall'articolo 10 del provvedimento, con particolare riferimento all'obbligo per il Ministero dell'interno di pubblicare nel proprio sito istituzionale i dati relativi all'entità delle multe comminate per ciascuna tipologia di infrazione stradale, con disaggregazione a livello comunale, provinciale e regionale, costituisca una condizione essenziale e irrinunciabile per la condivisione da parte del proprio Gruppo di tutto il provvedimento in esame.

Diego DE LORENZIS (M5S), concordando con le considerazioni del collega che l'ha preceduto, rivolge un appello al presidente nonché relatore del provvedimento a presentare unitariamente, in una fase successiva, un emendamento volto a ripristinare l'obbligo di rendere pubblici i dati relativi all'entità e alle modalità di utilizzo dei proventi delle multe. Ricorda infatti che l'inserimento di tale previsione nel provvedimento ha rappresentato, dal punto di vista politico, la condizione per la quale il proprio Gruppo ha condiviso il percorso finora svolto per la definizione del testo e per la sua approvazione.

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI) nel ricordare che la richiesta formulata dalla Commissione Bilancio è motivata dai presunti maggiori oneri che la disposizione che si intende sopprimere potrebbe determinare, giudica opportuno fare una riflessione volta a predisporre una proposta emendativa che raggiunga i medesimi risultati della disposizione che si intende sopprimere, senza recare nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Paolo GANDOLFI (PD) nel sottolineare l'importanza del tema in discussione, già dibattuto dalla Commissione anche in sede di esame del provvedimento recante delega al Governo per la riforma del codice della strada, evidenzia la necessità che non vengano posti nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ma sottolinea altresì l'importanza di comprendere quale utilizzo si faccia dei proventi delle multe, anche al fine di verificare la destinazione di dette risorse ad interventi volti a aumentare la sicurezza della circolazione.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, dichiara di condividere la sorpresa manifestata dai colleghi riguardo alla condizione posta dalla Commissione Bilancio relativamente alla soppressione dell'articolo 10, sia per quanto riguarda la previsione su cui si sono soffermati i deputati che sono intervenuti sull'emendamento, sia per quanto riguarda anche la prima parte dell'articolo 10, in cui si disponeva l'assegnazione al Ministero dell'interno del 15 per cento del totale dei proventi delle multe di spettanza dello Stato, al fine di destinare tali risorse all'intensificazione dei controlli su strada. A quest'ultimo proposito osserva infatti che nel bilancio di previsione non possono essere iscritte stime di entrata relative ai proventi dalle multe, che possono essere soltanto accertati a consuntivo. Per questo ritiene che le misure contenute nell'articolo 10, di cui la Commissione Bilancio ha richiesto la soppressione, debbano essere oggetto di una più approfondita riflessione, con il coinvolgimento dei rappresentanti del Ministro dell'economia e delle finanze, al fine di chiarire le motivazioni di tali disposizioni e pervenire ad una formulazione che permetta di conseguire gli obiettivi voluti dalla Commissione.

Michele DELL'ORCO (M5S) chiede che venga accantonato l'emendamento 10.100 al fine di effettuare l'approfondimento richiamato dal presidente.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, nel sottolineare il proprio impegno per pervenire all'approvazione di tutte le misure contenute nel provvedimento in esame, di cui è presentatore nonché relatore, giudica opportuno che si proceda al recepimento delle condizioni poste nei pareri resi dalle Commissioni in sede consultiva, in particolare dalla Commissione Bilancio, anche al fine di permettere di verificare se sussistano i presupposti per il trasferimento del provvedimento alla sede legislativa.

Diego DE LORENZIS (M5S) nel concordare con il presidente sull'opportunità di un confronto con i rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, stigmatizza l'atteggiamento dei gruppi di maggioranza nel corso della votazione del parere presso la Commissione Bilancio, che non hanno tenuto conto della volontà espressa dai loro colleghi di Gruppo nella Commissione competente in sede referente.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, nel sottolineare la piena libertà di ciascun parlamentare di esprimere la propria posizione politica nel senso che ritiene più opportuno, ribadisce l'opportunità di verificare se sussistano i presupposti per il trasferimento del provvedimento alla sede legislativa, nella quale i contenuti del provvedimento potranno essere precisati e integrati. In quella sede potranno essere assunte altresì tutte le iniziative utili per mostrare ai colleghi della Commissione Bilancio che le misure contenute nel testo in esame possono essere approvate e poste in essere senza determinare aggravi per la finanza pubblica. Ricorda infine che posizioni recentemente assunte dal Presidente del Consiglio dei Ministri mostrano la rilevanza da lui attribuita ai temi affrontati nel testo in esame, al punto da prospettare su tali materie l'intervento attraverso un decreto-legge. Anche sotto questo profilo ritiene assolutamente opportuno che la Commissione prosegua nell'esame del provvedimento e conduca quanto più avanti possibile il suo iter di approvazione.

La Commissione approva l'emendamento 10.100 del relatore. Approva quindi l'articolo aggiuntivo 12.0100 del relatore (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, avverte che, essendo stati esaminati e approvati tutti gli emendamenti proposti dal relatore per il recepimento dei pareri delle Commissioni competenti in sede consultiva, sarà verificata la possibilità di chiedere il trasferimento alla sede legislativa del testo, come risultante dagli emendamenti approvati. Ricorda, in proposito, che per il trasferimento alla

sede legislativa risultano necessari il consenso di più dei quattro quinti dei componenti della Commissione e l'assenso del Governo. Avverte che, nel caso in cui si dovesse verificare che non sussistono le condizioni per il trasferimento alla sede legislativa, la Commissione sarà di nuovo convocata sul provvedimento per concludere l'esame in sede referente con la votazione del mandato al relatore e la trasmissione del provvedimento stesso all'Assemblea, dove sarà esaminato con i tempi che saranno stabiliti dalla Conferenza dei presidenti di Gruppo. Rinvia, quindi, l'esame del provvedimento ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 14.10.

PETIZIONI

Giovedì 18 dicembre 2014 — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

Petizione n. 380 del 2013 del sig. Loris Calcina, da Falconara Marittima (Ancona), che chiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica.

(Esame ai sensi dell'articolo 109 del Regolamento e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della petizione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la petizione n. 380 del 2013, che richiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica. La petizione è stata presentata, quale primo firmatario, dal presidente del movimento ecologista falconarese « Ondaverde ONLUS », sig. Loris Calcina, cui si sono associati i presidenti dei comitati di quartiere Fiumesino, sig. Franco Budini, e Villanova, sig. Alfredo Campanatti, entrambi di Falconara Marittima.

Ricorda preliminarmente che il diritto di petizione, garantito dall'articolo 50 della Costituzione, consiste nella possibilità, da parte dei cittadini, di richiedere al Parlamento provvedimenti legislativi ovvero di esporre comuni necessità. Tale diritto rappresenta uno strumento di sollecitazione nei confronti dell'attività legislativa e di indirizzo politico del Parlamento. La petizione può essere esercitata da tutti i cittadini, sia individualmente sia collettivamente, senza limiti di numero e non richiede particolari formalità, eccetto l'autenticazione della firma del proponente. Fa presente che l'articolo 109 del Regolamento della Camera dei deputati prevede che le petizioni siano esaminate dalle Commissioni competenti e che l'esame possa concludersi con una risoluzione diretta ad interessare il Governo, oppure con una decisione di abbinamento di un eventuale progetto di legge all'ordine del giorno. In proposito segnala che risulta già assegnata alla Commissione sulla medesima materia la risoluzione Dell'Orco 7-00404, che riprende i contenuti della petizione.

Passando ad una breve sintesi dei contenuti, rileva che la petizione formula alcune osservazioni critiche sull'attuale progetto di collegamento tra la linea ferroviaria Orte-Falconara e la linea ferroviaria adriatica, da realizzarsi nel nodo di Falconara Marittima (cosiddetto « *bypass* di Falconara »), progetto inserito nel programma delle infrastrutture strategiche. Viene in particolare evidenziato che la realizzazione del *bypass* dovrebbe essere successiva al completamento dei lavori di raddoppio della linea Orte-Falconara, che invece risultano realizzati solo per il 35 per cento. Realizzare prima il *bypass* significherebbe invece, secondo le valutazioni dei presentatori della petizione, congestionare la linea Orte-Falconara.

Il progetto inoltre risulterebbe di costo elevato (la petizione indica 174 milioni di euro per 4,4 km di linea) anche a causa della necessità di adeguare parzialmente il sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei all'aeroporto delle Marche, perché il progetto interferisce con il sentiero. Altro aspetto da considerare è, secondo i presentatori della petizione, che l'attuale tracciato del progetto prevederebbe la realizzazione di interventi di sottovia in zone a rischio idrogeologico, rischio che risulterebbe aggravato dopo l'alluvione del 2006.

Sottolinea che, a fronte delle criticità del progetto, la petizione non nega la necessità di un collegamento tra le due linee ferroviarie, quella Orte Falconara e quella adriatica, anche alla luce della necessità del collegamento diretto della linea ferroviaria con l'interporto di Jesi e lo spostamento degli scali merci di Falconara Marittima. La realizzazione del collegamento tra le due linee potrebbe inoltre costituire un nuovo itinerario da Bologna a Roma, alternativo al tradizionale tracciato Bologna-Firenze-Roma. Del pari indispensabile appare, secondo quanto affermato nella petizione, l'arretramento, che il *bypass* è chiamato a garantire, dell'attuale tracciato della linea adriatica, che attraversa l'area della raffineria API.

Osserva che, in tale ottica, la petizione sostiene tuttavia la soluzione alternativa per la realizzazione del collegamento avanzata dalla provincia di Ancona fin dal 2004 e appoggiata anche dalla provincia di Pesaro. Tale soluzione alternativa prevede un più radicale arretramento della linea adriatica, volto ad evitare che convogli con merci pericolose attraversino, come invece previsto dall'attuale progetto del *bypass*, la zona dell'aeroporto e i quartieri Castelferretti e Stadio.

Evidenzia che la differenza tra i due progetti è mostrata in modo evidente dalle mappe allegate alla petizione. La petizione si conclude con una richiesta di Audizione dei soggetti proponenti.

Rispetto agli elementi contenuti nella petizione, segnala che l'ultimo aggiornamento del programma infrastrutture strategiche, contenuto nell'Allegato alla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza (DEF) del settembre 2014, indica in 174 milioni di euro il costo per la realizzazione del solo primo lotto funzionale del nodo di Falconara. A tale onere si devono aggiungere ulteriori 30 milioni per il completamento dell'opera con il collegamento con la linea adriatica. Il primo lotto funzionale risulta già interamente finanziato e si è in attesa dell'approvazione del progetto esecutivo, mentre per il completamento dell'opera si è ancora nella fase di progetto preliminare e devono essere individuati i 30 milioni necessari. L'Allegato conferma invece che i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara procedono più lentamente: l'opera prevede un onere complessivo di 3.323 milioni di euro, dei quali risultano disponibili solo 316,61 milioni di euro. Risultano ultimati solo i tratti Castelplanio-Montecarotto e Fabriano – Posto 228 Castelplanio, mentre è in fase di realizzazione il tratto Spoleto-Campello. Per il resto dell'opera risultano allo stadio di progetto definitivo il tratto Foligno-Fabriano (per il quale devono essere individuati però i 1.918,50 milioni di euro necessari) e il tratto Spoleto-Terni (per il quale è individuata la copertura di soli 17,55 dei 532,34 milioni di euro necessari). Si trovano infine allo stadio di progetto preliminare l'intervento sul posto 228 Castelplanio (per il quale devono essere individuati i 573,10 milioni di euro necessari) e il tratto Foligno-Perugia-Terontola (per il quale invece l'onere di 58 milioni di euro risulta già interamente coperto, (come indicato a pagina 163 dell'Allegato).

In conclusione, giudica, a suo avviso, senz'altro opportuno accogliere la richiesta dei proponenti della petizione di essere ascoltati in audizione. Sulla base degli elementi che emergeranno dal dibattito e dall'audizione stessa, la Commissione valuterà come proseguire e concludere l'esame della petizione. Da quindi lettura del testo della petizione (*vedi allegato 2*).

Donatella AGOSTINELLI (M5S), nel condividere l'opportunità che la Commissione svolga un'audizione dei presentatori

della petizione in esame, fa presente che riguardo al progetto del *bypass* ferroviario di Falconara Marittima la direzione aeroportuale Ancona-Pescara dell'ENAC in data 8 luglio 2008 aveva inviato all'allora Presidente della Regione Marche, alla direzione compartimentale di RFI SpA di Ancona, alla Società Aerdorica SpA, alla Direzione generale dell'ENAV, alla Provincia di Ancona e ai Comuni interessati, tra cui Falconara Marittima, una nota con la quale si faceva intendere che quella direzione aveva saputo casualmente del progetto del *bypass* ferroviario che, attraversando ortogonalmente il sentiero di avvicinamento alla pista di atterraggio dell'aeroporto di Falconara, avrebbe potuto produrre limitazioni consistenti al traffico aereo, compromettendone in maniera significativa l'attività commerciale. La nota pertanto si concludeva sottolineando che si riteneva opportuna una valutazione congiunta con i progettisti. Nell'evidenziare quindi che fino a quel momento non era mai stata effettuata tale valutazione, segnala che l'ex Ministro delle infrastrutture Antonio Di Pietro, con uno scambio epistolare, aveva informato i Comitati falconaresi della verifica predisposta presso l'amministratore delegato di RFI, che aveva escluso interazioni con il cono di volo e con il sentiero luminoso di approccio all'aeroporto, aggiungendo che le autorità preposte non avevano fatto mai pervenire osservazioni al progetto. Fa presente inoltre che il 7 maggio 2008 lo stesso amministratore delegato aveva ribadito al Ministro Di Pietro che il *bypass* ferroviario era perfettamente congruente con i vincoli cogenti sull'area aeroportuale, aggiungendo infine che RFI aveva già relazionato quelle stesse valutazioni nel 2004 in uno studio specifico al Ministero dell'Ambiente « sulla base di indicazioni ricevute da funzionari dell'Aeroporto di Falconara Marittima. » Osserva che, dal momento che ENAC e ENAV non erano al corrente della questione fino a luglio 2008, rimane da stabilire se quegli elementi di risposta forniti al Ministro dall'amministratore delegato di RFI SpA fossero frutto di omissioni, falso in atto pubblico, negligenza, imperizia o sbadataggine. Osserva che la ricostruzione dei fatti fa sorgere molti dubbi sull'andamento della vicenda e ritiene che il Ministro dell'Ambiente Altero Matteoli, il Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro e il Segretario del CIPE Mario Baldassarri possano essere stati tratti in inganno dagli elementi di risposta dell'allora amministratore delegato di RFI, potendosi sospettare altrimenti responsabilità dei Ministeri e del CIPE, che non hanno accertato la veridicità di quelle valutazioni. Nello stigmatizzare quindi la mancata sottoposizione ad ENAC ed ENAV del progetto di *bypass* ferroviario relativamente all'interferenza della ferrovia con l'aeroporto delle Marche, invita la Commissione ad attivare i propri poteri conoscitivi, di controllo e di indirizzo al fine di verificare i fatti. Ribadisce la propria contrarietà al progetto di *bypass* ferroviario sia nel merito che per le modalità con cui è stato portato avanti, e sottolinea l'opportunità che le risorse ad esso destinate pari a 174 milioni di euro, vengano utilizzate per il raddoppio ferroviario della Orte-Falconara, ancora a binario unico per il 65 per cento del tracciato. Riafferma in conclusione l'esigenza che la Commissione proceda tempestivamente a svolgere l'audizione richiesta dai soggetti che hanno presentato la petizione.

Michele Pompeo META, *presidente*, concorda con il relatore e con la deputata Agostinelli sull'opportunità di svolgere l'audizione richiesta dai proponenti della petizione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Giovedì 18 dicembre 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.30.

Sulle missioni svolte da delegazioni o rappresentanti della Commissione nell'anno 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che in data 16 gennaio 2014 una delegazione della Commissione ha effettuato una missione per visitare il Centro di guida sicura ACI di Vallelunga. Hanno partecipato alla missione i deputati Nicola Bianchi, Bruno, Catalano, Dell'Orco, De Lorenzis, Garofalo, Liuzzi e Ragosta. A nome dei deputati che vi hanno partecipato presenta e illustra una relazione sui contenuti della missione e sul suo svolgimento.

Avverte quindi che, se non vi sono obiezioni, la relazione s'intende approvata e sarà pubblicata in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato 3)*.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che in data 17 marzo 2014 si è svolta ad Atene la riunione dei Presidenti delle Commissioni competenti per la produzione, il commercio e gli affari marittimi dei Parlamenti dell'Unione europea, alla quale ha partecipato, in rappresentanza della Commissione, l'onorevole Bruno Bossio. A suo nome presenta e illustra una relazione sui contenuti della riunione e sul suo svolgimento.

Avverte quindi che, se non vi sono obiezioni, la relazione s'intende approvata e sarà pubblicata in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato 4)*.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che in data 11 dicembre 2014 una delegazione di deputati della Commissione Trasporti e della Commissione Ambiente, insieme a una delegazione di senatori della Commissione Lavori pubblici del Senato, hanno effettuato una missione per la visita della Variante di Valico dell'Autostrada A1. Hanno partecipato alla missione, in rappresentanza della Commissione Trasporti, i deputati Brandolin, Catalano e Dell'Orco e, in rappresentanza della Commissione Ambiente, il deputato Segoni. A nome dei deputati che vi hanno partecipato presenta e illustra una relazione sui contenuti della missione e sul suo svolgimento.

Avverte quindi che, se non vi sono obiezioni, la relazione s'intende approvata e sarà pubblicata in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato 5)*.

La Commissione concorda.

La seduta termina alle 14.40.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.40 alle 14.50.

ALLEGATO 1

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abb.)

PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE

ART. 1.

Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:

« ART. 1-*bis*.

(Modifica all'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sagoma limite).

Al comma 2 dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m » sono sostituite dalle seguenti: « possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 m ».

1. 0100. Il Relatore.

ART. 6.

Anteporre il seguente comma:

« 01. Alla lettera *e)* del comma 3 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « nel caso di treni, di cui alla lettera *h)* del comma 1 dell'articolo 54, costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2, come definiti dal comma 2 dell'articolo 47: 70 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; ».

6. 100. Il Relatore.

Sopprimere il comma 1.

6. 200. Il Relatore.

ART. 7.

Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:

« ART. 7-*bis*.

(Modifica all'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione dei velocipedi).

1. All'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-*bis*. Nelle strade o nelle zone all'interno dei centri abitati nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 km/h, può essere consentita, se espressamente prevista con ordinanza, la circolazione dei ciclisti anche in senso opposto a quello di marcia di tutti gli altri veicoli. La facoltà di cui al periodo precedente è adeguatamente segnalata mediante l'aggiunta, ai segnali verticali di divieto e di obbligo generico, di un apposito pannello integrativo di eccezione per i velocipedi.";

b) al comma 9, dopo la parola: "loro", è inserita la seguente: "esclusivamente" ».

7. 0100. Il Relatore.

Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:

« ART. 7-*bis*.

(Modifiche agli articoli 187, 219 e 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di revoca a tempo indeterminato della patente, e consequenziale modifica all'articolo 589 del codice penale).

1. All'articolo 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope » sono sostituite, ovunque ricorrano, dalle seguenti: « in stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope »;

b) al comma 5-*bis*, le parole: « in stato di alterazione psico-fisica dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope » sono sostituite dalle seguenti: « in stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ».

2. All'articolo 219 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3-*ter* è aggiunto il seguente:

« 3-*ter.1*. Quando la revoca della patente di guida è disposta per il conducente che ha commesso il reato di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, il soggetto non può conseguire una nuova patente di guida. Nel caso in cui il conducente che ha commesso il reato non sia provvisto di patente, non può conseguirla ».

3. Al comma 2 dell'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: « Se il fatto di cui al secondo periodo è commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera *c)*, ovvero da soggetto in stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, si applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di cui all'articolo 219, comma 3-*ter*. In caso di omicidio colposo di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni ne trasmette copia autentica al prefetto del luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente, ai sensi dell'articolo 219, comma 3-*ter.1*, e di inibizione alla guida sul territorio nazionale a tempo indeterminato nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza. »

4. All'articolo 589, comma 3, lettera *b)* del codice penale le parole: « sotto l'effetto di sostanze stupefacenti » sono sostituite dalle seguenti: « in stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ».

Conseguentemente, sopprimere gli articoli 11 e 12.

7. 0200. Il Relatore.

ART. 9.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) anteporre il seguente comma: « 01. All'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, i commi 4-*ter*, 4-*quater* e 4-*quinquies* sono abrogati »;

b) al comma 1, lettera *a)*, capoverso *g-ter)*, dopo le parole: « di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento » *inserire le seguenti:* « , ivi compresi quelli di cui alle lettere *e)*, *f)* e *g)*, »;

c) sostituire la rubrica con la seguente: « Modifiche agli articoli 193 e 201

del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile e di notificazione delle violazioni ».

9. 100. Il Relatore.

ART. 10.

Sopprimerlo.

10. 100. Il Relatore.

ART. 12.

Dopo l'articolo 12, aggiungere il seguente:

« ART. 12-*bis*.

(Disposizioni finanziarie).

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ».

12. 0100. Il Relatore.

ALLEGATO 2

Petizione n. 380 del 2013 del sig. Loris Calcina, da Falconara Marittima (Ancona), che chiede la revisione del progetto di collegamento ferroviario tra la linea Orte-Falconara Marittima e la linea adriatica.

TESTO DELLA PETIZIONE

Ai sensi dell'articolo 50 della Costituzione italiana, con la finalità di cui all'oggetto, Ci permettano rispettosamente di comunicare alle SS.VV. alcune osservazioni sull'attuale progetto di « Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara », il cosiddetto *by-pass* ferroviario di Falconara Marittima.

Esso è considerato un progetto infrastrutturale addirittura più importante del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara Marittima.

L'attuale progetto del Nodo di Falconara che si prefigge di collegare la linea ferroviaria Orte-Falconara Marittima con la Falconara Marittima-Bologna è inefficace, con costi economici disastrosi per le finanze pubbliche e manca di caratteristiche precorrenti i futuri sviluppi infrastrutturali e trasportistici.

Precisiamo preliminarmente che abbiamo sempre riconosciuto l'utilità e la necessità trasportistica del collegamento diretto della linea ferroviaria adriatica con l'Interporto di Jesi e lo spostamento degli scali merci da Falconara Marittima ma, come Voi ci insegnate, ogni opera va progettata e realizzata in modo da massimizzarne l'utilità, in modo che non precluda altri vantaggiosi sviluppi e in modo da bilanciare in modo ottimale le utilità con gli impatti socio/ambientali e i costi, in modo da avere una ricaduta positiva capillare, possibilmente su tutta la popolazione ed il territorio, decongestionando l'area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) qual è quella in cui viviamo (Ancona, Falconara Marittima e Bassa Valle dell'Esino).

L'attuale progetto di *by-pass* ferroviario di Falconara Marittima non risponde a queste caratteristiche poiché:

complessivamente ha costi elevati (174 milioni di euro per 4,4 km di linea) anche a causa della necessità di adeguare parzialmente il sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei all'aeroporto delle Marche in quanto il progetto interferisce con esso;

altri costi si riverseranno sulle amministrazioni pubbliche a causa dell'insistenza dell'opera sulle zone a rischio idrogeologico R4 tramite dei sottovia necessari a superare le interferenze tra ferrovia e strade esistenti. Rischio aggravatosi e modificatosi dopo l'alluvione del 2006 e mai rivalutato in sede di V.I.A, ministeriale che licenziò positivamente il progetto (22 giugno 2004);

l'opera – se realizzata secondo l'attuale progetto di RFI – non sarebbe reinseribiie in un qualsiasi futuro progetto di reale arretramento della linea ferroviaria adriatica secondo quanto già indicato nel Piano Provinciale dei Trasporti (approvato dal Consiglio Provinciale nel 1998), e nel Piano Territoriale di coordinamento (licenziato nel 2002);

la linea ferroviaria per Orte si congestionerà qualora non vengano ribaltate le priorità: prima il raddoppio complessivo della Orte-Falconara e poi un nuovo progetto di collegamento con la linea ferroviaria adriatica.

Rammentando le opere prioritarie previste nel Programma delle Infrastrutture

Strategiche per le Marche individuate dal CIPE (delibera CIPE 22 dicembre 2001):

il Potenziamento e miglioramento della linea ferroviaria adriatica;

l'Arretramento di un tratto della linea ferroviaria adriatica in corrispondenza della raffineria dell'API di Falconara e realizzazione del *by-pass* con la linea Falconara-Orte;

il Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Falconara-Orte.

Ci sembra paradossale che a fronte della strozzatura ferroviaria determinata dalla zona in frana di Ancona con treni che procedono a 60 km/h (sistemazione che rientra a pieno titolo nei miglioramenti) e a fronte del raddoppio della Orte-Falconara, attualmente realizzato solo per il 35 per cento, oggi la priorità sia individuata nell'attuale progetto del *by-pass* ferroviario di Falconara Marittima.

Evidenziamo che se, pertanto, l'unico scopo di tanto investimento di denaro pubblico è e resta pertanto quello di portare fuori dalla raffineria la linea ferroviaria adriatica, questo non è e tanto meno può ritenersi un'opera infrastrutturale strategica.

Pertanto, Stimati PRESIDENTI, vi chiediamo rispettosamente di accogliere

la presente PETIZIONE al fine di avviare una revisione complessiva dell'attuale progetto di collegamento della linea ferroviaria romana con l'adriatica;

la presente RICHIESTA DI AUDIZIONE per permetterci di esporre dettagliatamente la scorrettezza progettuale e trasportistica nonché lo sperpero di risorse pubbliche dell'attuale progetto di RFI.

Accogliendo la richiesta di AUDIZIONE avremmo modo di illustrare l'alternativa Proposta della Provincia di Ancona del 2004 (recentemente sostenuta anche dalla Provincia di Pesaro) la quale costituirebbe l'inizio del vero arretramento della linea ferroviaria adriatica, a ridosso del corridoio che fiancheggia l'autostrada A14.

Studio che prevede anche stralci funzionali alla disponibilità delle risorse finanziarie, come l'Alternativa 1 la quale potrebbe sostituire l'attuale progetto, inefficace ed economicamente inadeguato.

L'Alternativa 1 prevede « l'inizio dell'arretramento poco a nord dell'abitato di Marina di Montemarciano, sottopassa l'autostrada A14 in galleria per proseguire poi in affiancamento alla stessa A14 lato monte e, con un percorso all'aperto, raggiunge il nuovo nodo Falconara-Chiaravalle (lunghezza 7 chilometri) ».

L'Alternativa 1 risolverebbe anche il problema della SICUREZZA dei convogli di merci pericolose (gpl, eccetera) che attualmente attraversano centri abitati e la raffineria API, poiché:

i convogli con merci pericolose provenienti dalla linea romana e diretti a nord – e viceversa – non attraverserebbero più la raffineria;

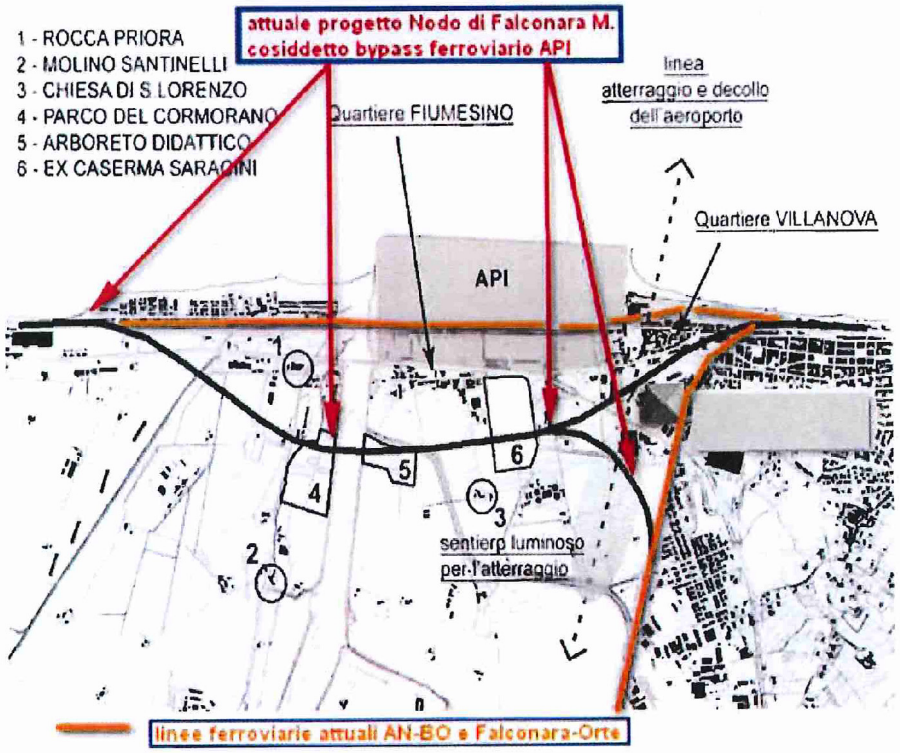
i convogli con merci pericolose (come il gpl) provenienti dalla linea romana e diretti a nord, eviterebbero l'attraversamento dell'aeroporto, del quartiere Castelferretti (5000 abitanti circa) e del quartiere Stadio (3000 abitanti circa), attraversamento che, invece, continuerebbe con l'attuale progetto del *by-pass* ferroviario;

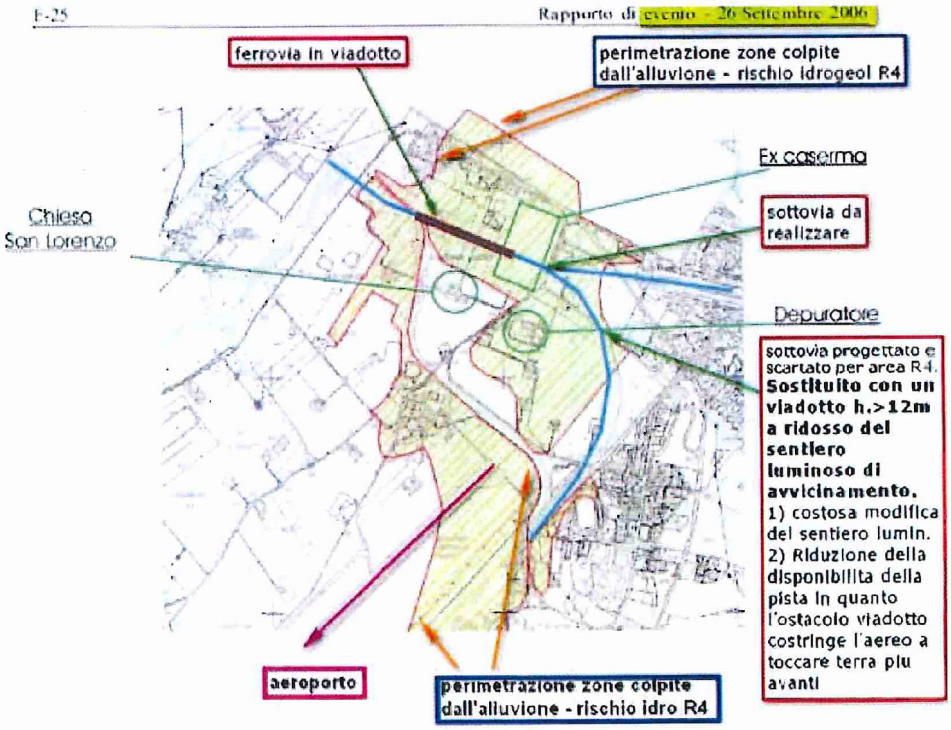
qualsiasi scambio di carri merci pericolose tra convogli avverrebbe all'Interporto delle Marche.

Considerando il momento di altissima crisi che stiamo attraversando, segnaliamo alle SS.VV. che l'attuale progetto del cosiddetto *by-pass* ferroviario di Falconara Marittima non porterebbe vantaggi alla popolazione e all'economia reale e diffusa.

Al contrario, l'alternativa progettuale proposta dalle Province di Ancona e Pesaro aprirebbe uno scenario di riqualificazione e valorizzazione turistica del litorale senza precedenti determinato dalla liberazione di territorio ora occupato dalla linea ferroviaria.

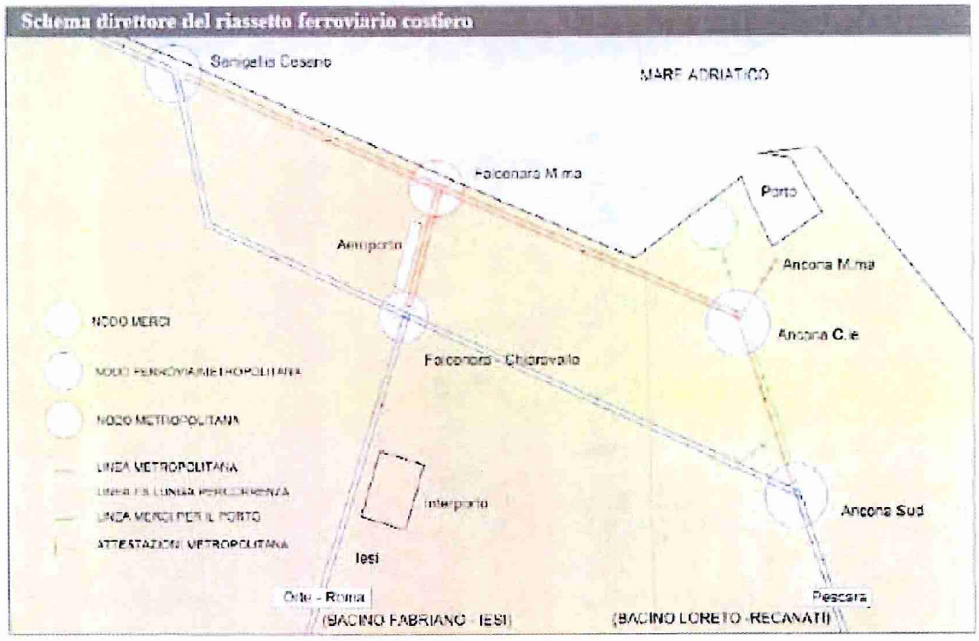
L'attuale progetto del Nodo di Falconara M.ma (cosiddetto bypass ferroviario API)
con le varie pesanti criticità

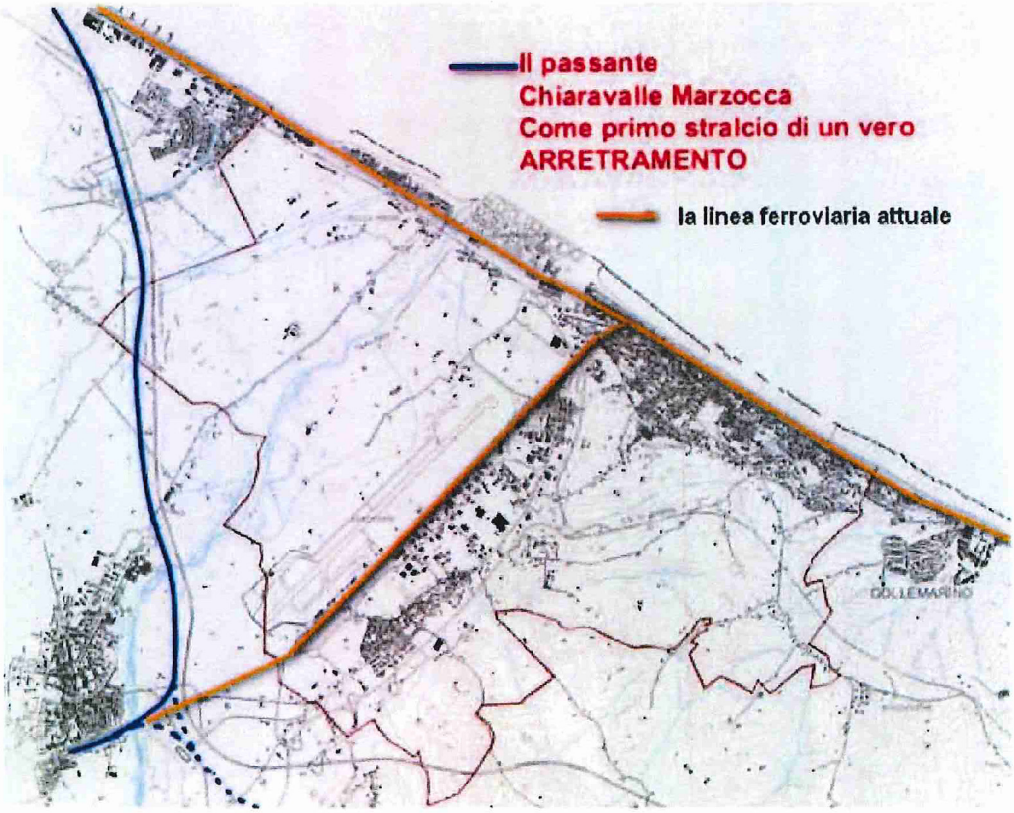


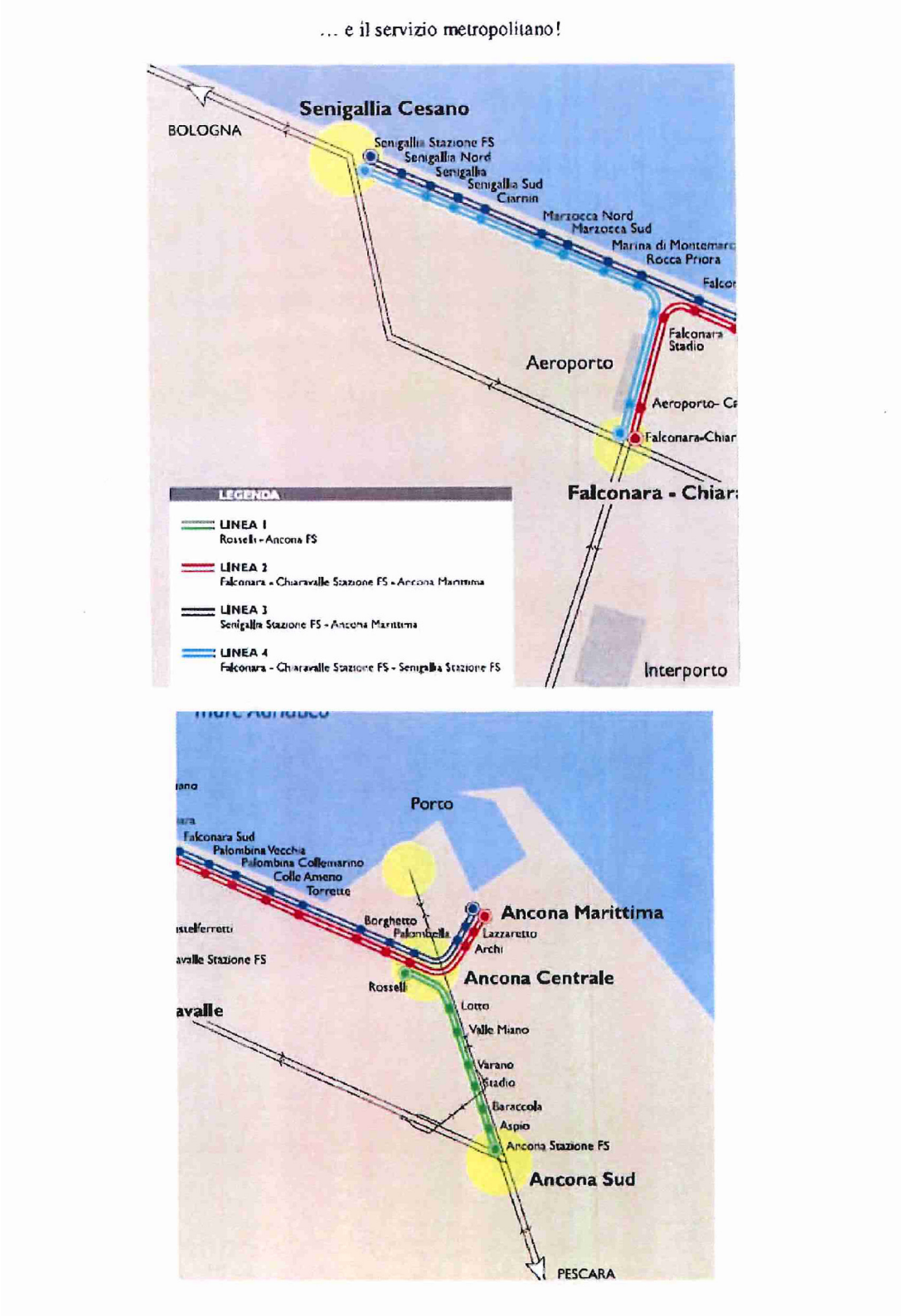


Estratto dal documento originale

La Proposta della Provincia di Ancona del 2004 e mai presa in considerazione






... e il servizio metropolitano!
Senigallia Cesano
BOLOGNA
Senigallia Stazione FS
Senigallia Nord
Senigallia
Senigallia Sud
Ciarnin
Marzocca Nord
Marzocca Sud
Rocca Priora
Falconara Stadio
Aeroporto
Falconara - Chiar
LEGENDA
LINEA 1
Rosselli - Ancona FS
LINEA 2
Falconara - Chiaravalle Stazione FS - Ancona Marittima
LINEA 3
Senigallia Stazione FS - Ancona Marittima
LINEA 4
Falconara - Chiaravalle Stazione FS - Senigallia Stazione FS
Interporto
Porto
Falconara Sud
Palombina Vecchia
Palombina Collemarino
Colle Ameno
Torrette
Borghetto
Palombella
Ancona Marittima
Lazzaretto
Archi
Ancona Centrale
Rosselli
Lotto
Valle Miano
Varano
Stadio
Baraccola
Aspio
Ancona Stazione FS
Ancona Sud
PESCARA

ALLEGATO 3

Sulle missioni svolte da delegazioni o rappresentanti della Commissione nell'anno 2014.

RELAZIONE SULLA MISSIONE PER LA VISITA DEL CENTRO DI GUIDA SICURA ACI DI VALLELUNGA

Giovedì 16 gennaio 2014 una delegazione della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) composta dai deputati Nicola Bianchi (M5S), Franco Bruno (Misto), Ivan Catalano (M5S, successivamente Misto), Michele Dell'Orco (M5S), Diego De Lorenzis (M5S), Vincenzo Garofalo (NCD, successivamente Area Popolare NCD-UDC), Mirella Liuzzi (M5S), Michele Ragosta (SEL, successivamente PD), si è recata a visitare il Centro di guida sicura ACI di Vallelunga.

La delegazione è stata accolta dal Presidente dell'ACI, ing. Angelo Sticchi Damiani, e dal Segretario generale dell'ACI, dottor Ascanio Rozera, che hanno, nella prima parte della visita, fornito alla delegazione della Commissione una presentazione del Centro di Vallelunga e una illustrazione dell'ampio impegno dedicato dall'ACI per migliorare i livelli di sicurezza nella guida. Erano altresì presenti gli esponenti della società ACI Vallelunga S.p.A., che gestisce il centro, oltre al personale dell'ACI che ha organizzato la visita della delegazione.

Il Centro di Vallelunga nasce come centro sportivo, intorno all'autodromo, costruito negli anni cinquanta su un precedente ippodromo. Negli anni sessanta la lunghezza del tracciato viene raddoppiata, in modo da trasformarlo in un circuito di livello internazionale e nel 1967 l'autodromo diventa di proprietà dell'ACI. Nel primo decennio del 2000 l'intera area di Vallelunga è oggetto di un'opera complessiva di sviluppo e trasformazione; per effetto di tale opera Vallelunga diventa un polo multifunzionale, in cui l'autodromo, ulteriormente ampliato e ammodernato, è affiancato dalle strutture idonee a svolgere le attività del Centro Guida Sicura ACI-SARA, da un'area per il percorso fuori strada (*off road* e adventure) e da un grande Centro Congressi.

L'area di Vallelunga ospita altresì un importante sito archeologico: nel corso della visita è stato infatti mostrato come, nei lavori che sono stati effettuati per sistemare l'intera area e renderla idonea allo svolgimento delle numerose attività che vi hanno luogo, è stata scoperta e accuratamente riportata alla luce un'antica strada romana lastricata, che metteva in comunicazione le vie consolari Flaminia e Cassia. Gli scavi nei terreni adiacenti hanno permesso di recuperare anche le fondamenta di una stazione postale attiva lungo la strada, di una villa romana e di una necropoli.

L'intero complesso, infine, è alimentato dall'energia prodotta da un impianto di grandi dimensioni di pannelli fotovoltaici.

Come è stato sottolineato nella presentazione effettuata dal Presidente e dal Segretario generale dell'ACI, l'attività più significativa di tutto il complesso sono diventati i corsi che vengono svolti nel Centro di Guida Sicura, inaugurato nel 2004. Si tratta del centro più avanzato a livello nazionale e di uno dei più avanzati a livello europeo, sia per il livello della didattica sia per le attrezzature di avanguardia di cui dispone, come una pista di *aquaplaning* (fenomeno che si produce in presenza di acqua in misura tale da non

permettere più l'attrito tra le ruote e la strada) e un impianto per riprodurre la nebbia artificialmente.

Come i componenti della delegazione hanno avuto modo di sperimentare anche direttamente, provando gli esercizi del muro d'acqua, della frenata di emergenza, del controllo della sbandata, del sovrasterzo e sottosterzo, durante i corsi vengono simulate, nella massima sicurezza, le principali situazioni di pericolo che possono presentarsi alla guida di un veicolo, in modo che i partecipanti imparano a gestire sia i comportamenti del mezzo sia le proprie reazioni istintive e ad adottare la condotta più appropriata per evitare incidenti, mantenendo il controllo del veicolo.

Il Centro ha una potenzialità di oltre 18.000 corsi annui, rivolti a tutti i tipi di conducenti, con particolare attenzione ai neopatentati e a coloro che utilizzano i veicoli per ragioni di lavoro. È possibile svolgere il corso sia con il mezzo proprio, sia con mezzi forniti dal Centro. I clienti sono rappresentati principalmente (circa il 90 per cento) da soggetti aziendali, comprese amministrazioni pubbliche, mentre per il 10 per cento sono costituiti da privati. I corsi aziendali possono, su richiesta, essere adattati alle esigenze di formazione specifiche dell'azienda. Il Centro di Guida Sicura ACI organizza anche eventi e corsi di guida sicura itineranti presso autodromi, piazze pubbliche o aree private.

Per queste ragioni il Centro di Guida sicura di Vallelunga rappresenta, come è stato sottolineato dal Segretario generale dell'ACI, dott. Rozera, l'esempio più significativo dell'impegno che l'ACI dedica su tutto il territorio nazionale alla diffusione delle tecniche e delle capacità che consentono di migliorare significativamente la sicurezza della guida. Sulla base di indagini statistiche è stato infatti rilevato che circa nel 90 per cento dei casi gli incidenti stradali sono imputabili ad errori commessi dal conducente. Per questo la diffusione della cultura della sicurezza stradale e le attività di formazione dei conducenti possono dare un contributo determinante alla riduzione del numero di morti e feriti che sono causati dagli incidenti.

L'impegno dell'ACI nel settore della guida sicura si orienta principalmente su due linee di intervento: da un lato, creare gli standard di riferimento nel settore della formazione alla guida sicura, anche attraverso una propria scuola di formazione degli istruttori; dall'altro, realizzare su tutto il territorio nazionale le strutture necessarie a supportare programmi di diffusione della guida sicura. Per questo l'ACI ha avviato la realizzazione di una rete di centri di guida sicura, che comprende sia centri di dimensioni minori, sia centri di grandi dimensioni, come, appunto, quello di Vallelunga e quello operativo a Brescia nell'ambito dell'autodromo di Franciacorta.

Prima che i membri della delegazione parlamentare procedessero all'effettuazione di alcune prove pratiche di guida sicura e alla visita del Centro di Vallelunga, il Segretario generale dell'ACI ha infine illustrato lo specifico progetto, denominato « Ambasciatori della sicurezza stradale » con cui l'ACI offre corsi gratuiti di guida sicura agli stranieri che vivono, e guidano, nel nostro Paese. Nel complesso i conducenti stranieri che abitualmente guidano nel nostro Paese sono oltre tre milioni. Anche per difformità di abitudini e di comportamenti la percentuale dei conducenti stranieri coinvolti in incidenti stradali risulta ben più alta di quella dei conducenti italiani (6,4 per cento degli automobilisti italiani a fronte del 13,5 per cento degli automobilisti stranieri). Il progetto formativo per conducenti stranieri, ideato e realizzato dall'ACI intende, da un lato, incidere su una situazione oggettiva di particolare rischio, garantendo maggiori livelli di sicurezza a tutti gli utenti della strada, dall'altro offrire anche un contributo alla integrazione di queste persone, delle loro famiglie e della comunità a cui appartengono.

Gli automobilisti stranieri che hanno partecipato ai corsi del progetto sono stati oltre 2.500 e l'ACI continua a ricevere numerose richieste da tutte le regioni d'Italia. Il progetto « Ambasciatori della sicurezza stradale » ha altresì ricevuto diversi riconoscimenti a livello nazionale e internazionale.

Il corso di guida sicura, anche in questo caso, si sviluppa in un programma di formazione della durata di una giornata e prevede lo svolgimento di una sessione teorica e di una pratica, che comprende le situazioni di guida critica più frequenti, permettendo, in particolare, di acquisire consapevolezza dei corretti comportamenti in caso di guida in curva, utilizzo dei freni, funzionamento del sistema ABS, guida su superfici bagnate e in condizioni di scarsa aderenza, sovrasterzo e sottosterzo.

ALLEGATO 4

Sulle missioni svolte da delegazioni o rappresentanti della Commissione nell'anno 2014.

RELAZIONE SULLA RIUNIONE DELLE COMMISSIONI COMPETENTI PER LA PRODUZIONE E IL COMMERCIO E GLI AFFARI MARITTIMI DEI PARLAMENTI DELL'UNIONE EUROPEA AD ATENE

Il 17 marzo 2014 si è svolta ad Atene la Riunione dei Presidenti delle Commissioni competenti per la produzione, il commercio e gli affari marittimi dei Parlamenti dell'Unione europea. L'Italia ha partecipato con una delegazione delle Commissioni VI (Finanze), IX (Trasporti) e X (Attività produttive) della Camera dei deputati, e delle Commissioni 8ª (Lavori pubblici) e 9ª (Agricoltura) del Senato della Repubblica. La delegazione era composta dai deputati Marco Di Maio (VI Commissione), Vincenza Bruno Bossio (IX Commissione) e Ignazio Abrignani (Vicepresidente X Commissione), e dai senatori Lodovico Sonego (8ª Commissione) e Leana Pignedoli (Vicepresidente 9ª Commissione).

La riunione si è articolata nelle seguenti tre sessioni:

I. Crescita blu: costruire l'economia blu;

II. Collegare l'Europa – La politica europea dei trasporti: un veicolo per la crescita e l'occupazione;

III. Piccole e medie imprese (PMI): facilitare l'accesso ai finanziamenti.

La I sessione, si è aperta con il saluto del Presidente del Parlamento Ellenico, Ioannis Tragakis, il quale ha sottolineato che l'obiettivo comune dei Paesi europei deve essere il ritorno alla crescita, in uno spirito di solidarietà, con l'attivazione di politiche per il lavoro al fine di superare gli attuali livelli senza precedenti della disoccupazione.

Il presidente della Commissione per la produzione e il commercio del Parlamento Ellenico, Georgios Vlachos, ha evidenziato che la tematica della « Crescita blu » ha rappresentato una priorità della Presidenza greca dell'Unione europea, in linea con la Comunicazione della Commissione europea « Crescita blu: Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo » (COM (2012) 494) il cui obiettivo prioritario è la valorizzazione del potenziale inutilizzato degli oceani, dei mari e delle coste in termini di sviluppo e occupazione. L'iniziativa della Commissione nasce dalla constatazione che, a livello europeo, tutte le attività economiche che dipendono dal mare, escluse quelle militari, impiegano circa 5,4 milioni di addetti con un valore aggiunto stimato in 500 miliardi di euro l'anno. Si evidenzia come l'economia blu includa una serie di settori interdipendenti, quali in ordine di incidenza sull'economia dell'UE: il turismo costiero, l'estrazione *offshore* di petrolio e gas, la produzione eolica *offshore*, la biotecnologia blu, le attività estrattive aggregate, le energie oceaniche rinnovabili.

La Commissaria europea per gli affari marittimi e la pesca, Maria Damanaki, ha espresso soddisfazione per le consistenti risorse (circa 700 miliardi di euro negli ultimi tre anni) messe a disposizione dall'Unione europea per aiutare i Paesi in difficoltà e ha sollecitato scelte coraggiose per evitare la trappola di una ripresa

senza occupazione. Ha aggiunto che obiettivo per il 2020 è di aumentare da 5,4 milioni a 7 milioni i posti di lavoro nelle attività connesse all'economia blu. La Commissaria ha analizzato nel seguente ordine di priorità cinque catene di valore, con riferimento alla strategia della « Crescita blu » europea, che potrebbero rappresentare altrettante fonti di sviluppo sostenibile e occupazione:

energia del mare, con il potenziamento dell'eolico *offshore* in grado di assorbire il 14 per cento della domanda di elettricità dell'UE entro il 2030, insieme a possibili interazioni con il settore *offshore* delle energie convenzionali, individuando una soluzione comune alle sfide in materia di sicurezza e di infrastrutture (direttiva 2013/30/UE);

turismo marittimo, relativamente al quale la Commissaria Damanaki ha richiamato i contenuti della recente Comunicazione sulla strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM (2014) 86 final);

acquacoltura, settore con forti potenzialità di occupazione in quanto l'Europa è il maggiore consumatore di pesce nel mondo. Attualmente ne viene importato per il 60 per cento da Paesi terzi; lo sviluppo di un'acquacoltura sostenibile consentirebbe altresì di ridurre la pesca eccessiva degli stock ittici europei;

attività di estrazione dai fondali marini, con l'invito a prestare particolare attenzione alle conseguenze ambientali delle attività estrattive e il sostegno a progetti di ricerca pertinenti e ispirati al principio della precauzione;

biotecnologia blu, settore ad alto potenziale di occupazione qualificata.

Il Ministro greco del turismo, Olga Kefalogianni, nel successivo intervento ha ribadito l'importanza economica dell'economia blue, in particolare, del turismo costiero. L'obiettivo da perseguire è la valorizzazione di questa tipologia da politica di settore a motore di crescita dell'economia dei singoli Paesi. Il Ministro ha poi sottolineato che il turismo costiero impiega attualmente circa 3,2 milioni di persone nell'UE e produce un valore lordo di circa 183 miliardi di euro l'anno. Ha osservato infine che è previsto un incremento del 2 o 3 per cento del turismo crocieristico entro il 2020, cosa che implicherà la creazione di circa 100 mila nuovi posti di lavoro rispetto al 2010.

La prima sessione dei lavori si è conclusa con l'intervento di Isabella Ryckbost, Segretario generale dell'Organizzazione europea dei porti marittimi, che ha definito il trasporto marittimo come principale pilastro per la Crescita blu. Ha altresì sottolineato l'importanza di una gestione trasparente dei servizi portuali con modalità autonomamente determinate dalle diverse autorità. Ha ricordato che i porti europei registrano un traffico annuale di circa 400 milioni di persone con un notevole sviluppo infrastrutturale, nonostante la crisi economica. Ha infine osservato che il progetto TEN-T (*Trans-European Networks-Transport*) riguardante la rete transeuropea dei trasporti, consentirà una più rapida circolazione di merci e persone tra gli Stati membri favorendo investimenti per l'intermodalità e la riduzione del traffico su gomma. Ciò al fine di integrare esigenze ambientali con lo sviluppo di una mobilità sostenibile.

Il dibattito seguito alla prima sessione di lavori ha visto la partecipazione del Vicepresidente Abrignani che, anche nella sua veste di presidente dell'Osservatorio parlamentare italiano sul turismo, ha rilevato la specificità del turismo costiero nazionale fortemente penalizzato dalle regole europee in materia di servizi. Ha ricordato come in Italia circa 30 mila aziende, generalmente di medie e piccole dimensioni, siano impegnate nei servizi al turismo costiero con una occupazione diretta e indiretta stimata in 500 mila addetti. Ha chiesto pertanto che le istituzioni europee riconoscano la specificità delle coste italiane consentendo un'applicazione più flessibile delle normative in materia di servizi.

La senatrice Pignedoli ha rilevato l'importante ruolo che la Grecia è chiamata a ricoprire in seno all'Unione europea per porre le premesse di una ripartenza, economica, politica e sociale, del Continente. Ha poi sottolineato che, nell'ambito della « Crescita Blu », si pone l'esigenza di verificare e incrementare l'impiego di nuove materie prime a minore impatto ambientale, per produrre risultati apprezzabili anche dal punto di vista economico. Ritiene si ponga come imprescindibile l'approccio a una ricerca scientifica sempre più intersettoriale e foriera di risultati che siano immediatamente trasferibili al mondo dell'impresa, in particolare alle piccole e medie aziende.

La senatrice ha fatto presente che nelle strategie di crescita ecosostenibile occorre privilegiare la stretta interconnessione di fattori tra loro eterogenei quali la tutela dell'ambiente, la biodiversità e la valorizzazione del patrimonio culturale. Va sostenuta inoltre una corretta educazione al rilievo economico di componenti immateriali.

La senatrice Pignedoli ha concluso con il richiamo alla semplificazione delle procedure per lo svolgimento dell'attività imprenditoriale e per un approccio integrato come chiave di volta per la crescita sostenibile in Europa.

La Commissaria Damanaki, rispondendo alla questione posta dall'onorevole Abrignani, ha osservato che la direttiva servizi, ormai risalente al 2006, ha creato una serie di problemi in diversi Paesi europei e che è in corso una riflessione per un'applicazione più flessibile delle normative che tenga conto di alcune specificità dei singoli Paesi. Ritiene, in particolare, che la recente Comunicazione della Commissione sulla Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM (2014)86 final) possa rappresentare la base per una diversa considerazione della specificità delle coste italiane.

La Commissaria Damanaki, in risposta all'intervento della senatrice Pignedoli, si è dichiarata pienamente d'accordo nel considerare l'importanza del capitale costituito dall'economia ecosostenibile, che veda un equo contemperamento di tutti i fattori quali la valorizzazione del patrimonio culturale, dell'ecosistema marino e della tutela dell'ambiente. Ha fatto presente che anche gli strumenti di finanziamento europei possono essere utilizzati per sostenere queste finalità.

La seconda sessione dei lavori ha avuto come tema « Connettere l'Europa – La politica europea dei trasporti: un veicolo per crescita e lavoro ».

Il Ministro greco delle infrastrutture, trasporti e reti, Michalis Chrysochoidis, ha definito la rete transeuropea di trasporto come un'articolazione fondamentale per una politica europea, nel cui ambito la Grecia rappresenta uno snodo prioritario per i collegamenti interni all'Europa e per quelli verso l'Asia. La Grecia può ricevere molteplici benefici dal finanziamento del programma « Connecting Europe » focalizzato sulla realizzazione delle reti transeuropee di trasporto. Il Ministro Chrysochoidis ha concluso il suo intervento – dopo aver precisato che il Governo greco intende attuare misure quali la privatizzazione dei porti del Pireo e di Salonicco e quella delle società ferroviarie – ribadendo come la realizzazione di una rete interoperabile unificata del trasporto combinato rappresenti uno strumento di crescita di valore aggiunto assolutamente unico per l'Europa.

Il deputato Fotis Karamitsos, Vicedirettore generale della Commissione europea sulla mobilità e il trasporto, ha sottolineato che la rete europea dei collegamenti rappresenta uno strumento indispensabile per il mercato unico. Ha sollecitato l'approvazione della direttiva sui porti europei, in modo da rispondere al meglio alla competizione internazionale. Ha quindi sottolineato che le autorità portuali devono assumersi maggiori responsabilità e migliorare la loro competitività. In conclusione, ha ricordato che il Meccanismo per collegare l'Europa (*Connecting Europe Facility*, CEF), previsto dal regolamento UE n. 1316/2013, delinea un piano di investimenti per migliorare le reti di trasporto europee la cui dotazione fi-

nanziaria per il periodo 2014-2020 ammonta complessivamente a 26 miliardi di euro.

L'ultimo intervento della seconda sessione è stato svolto da Remigijus Zemataitis, Presidente della Commissione economica del Parlamento lituano, il quale ha evidenziato che il suo Paese, dopo l'ingresso nell'Unione europea nel 2004, ha realizzato 79 progetti infrastrutturali per un totale di 600 milioni di euro di investimenti. Le infrastrutture hanno prodotto un valore aggiunto pari a 88 milioni di euro nell'arco di soli cinque anni, favorendo al contempo notevoli opportunità di lavoro. Ha infine concluso che i Parlamenti nazionali dovrebbero contribuire maggiormente all'elaborazione della politica europea dei trasporti.

Nel dibattito seguente la seconda sessione di lavoro sono intervenuti il senatore Lodovico Sonego e la deputata Vincenza Bruno Bossio.

Il senatore Sonego ha richiamato l'importanza di una migliore legislazione in ambito europeo. A suo avviso, non bisogna commettere l'errore di concentrarsi esclusivamente sull'ammontare delle risorse finanziarie stanziate, poiché la definizione di norme efficaci costituisce un fattore di moltiplicazione delle ricadute economiche effettive degli investimenti.

Ciò premesso, ha rilevato che il sistema portuale è un punto di snodo fondamentale per l'apertura dei mercati e per la verifica delle regole che li disciplinano. Ha fatto altresì notare come l'adozione di un pacchetto di regolazione dell'assetto ferroviario all'interno dell'Unione europea stia incontrando grosse difficoltà nell'*iter* di approvazione. Si è quindi associato alle considerazioni svolte dal presidente della Commissione per gli affari economici e l'energia del Bundestag, Peter Ramsauer, che nel suo precedente intervento, aveva sottolineato la necessità di superare gli ostacoli giuridici pretestuosamente posti con motivazioni di rispetto ambientale alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali la costruzione delle grandi aree portuali.

La deputata Bruno Bossio ha sottolineato come obiettivo ambizioso del regolamento UE n. 1315 del 2013 sia la realizzazione, entro il 2030, del *core network* della rete transeuropea. Ha quindi ricordato che sul contenuto di queste proposte la Commissione Trasporti della Camera dei deputati si è pronunciata con un proprio documento, rilevando, tra l'altro, l'opportunità di valorizzare il ruolo dell'Italia come piattaforma ideale per le connessioni mediterranee e trasversali in Europa, con una particolare attenzione, nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, ai porti e ai collegamenti con le isole. Ha evidenziato il ruolo che assumerà la rete TMN-T (*Trans Mediterranean Network-Transport*), nell'interconnessione che questa deve avere con la rete TEN-T, superando il modello di progetti prioritari europei che non abbiano una relazione diretta con i collegamenti nel Mediterraneo, con specifica valorizzazione della piattaforma logistica di Gioia Tauro. Ha poi richiamato alcuni dati relativi all'Italia, che è interessata da quattro corridoi con diverse opere da realizzare: il corridoio Baltico-Adriatico (Helsinki-Ravenna); il corridoio Mediterraneo da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese; il corridoio Helsinki/La Valletta; il corridoio Reno-Alpi. In base agli ultimi dati disponibili, risultano avviati i lavori solo per la galleria di base del Brennero (corridoio Helsinki-La Valletta) e per il terzo valico dei Giovi (corridoio Reno-Alpi), pur non essendo ancora interamente disponibili le risorse necessarie. Non sono invece previsti investimenti, ma solo adeguamenti, nel corridoio Helsinki/La Valletta, sull'asse Salerno-Reggio Calabria. Ha evidenziato l'importanza di un maggiore coinvolgimento delle risorse del bilancio dell'Unione europea e di una modifica delle regole del patto di stabilità che consenta l'esclusione degli investimenti necessari per la realizzazione delle reti TEN-T dal computo delle spese ai fini del rispetto del patto. Ha inoltre osservato che sarebbe altresì opportuno un ripensamento dell'approccio « per corridoi », valorizzando gli interventi sui nodi. L'approccio per

corridoi appare legato a un modello eccessivamente « continentale », che non valorizza in modo sufficiente, in prospettiva mediterranea, il ruolo dell'Italia e della Grecia come piattaforma ideale per i flussi modali, con una particolare attenzione alle realtà portuali e ai collegamenti con le isole.

Il Ministro greco delle infrastrutture, trasporti e reti, rispondendo all'intervento del senatore Sonego, ha osservato che un quadro normativo efficace costituisce un fattore fondamentale di valorizzazione delle risorse disponibili.

Dopo aver riaffermato l'importanza strategica del *dossier* energia per la Grecia dal punto di vista dell'approvvigionamento e dei costi, ha fatto presente che le proposte sulla rete ferroviaria europea incidono su notevoli interessi di tutti gli Stati, pertanto l'approccio al tema presenta una forte connotazione politica, oltre che tecnica. Ha auspicato infine la condivisione dei principi di base che ispirano il nuovo pacchetto.

La terza sessione, sul tema « Piccole e medie imprese: facilitare l'accesso ai finanziamenti » è stata introdotta dal Ministro greco per lo sviluppo e la competitività, Kostis Hatzidakis, il quale ha sottolineato la crescente necessità di finanziamenti delle PMI. Ha ricordato che in Grecia negli ultimi due anni vi è stato un processo di ricapitalizzazione delle banche e che il Fondo ellenico per l'impresa e lo sviluppo (ETEAN), attraverso vari strumenti, ha erogato finanziamenti per 1 miliardo e 600 milioni di euro verso le micro, piccole e medie imprese. La liquidità è stata ulteriormente rafforzata negli ultimi tempi e dal gennaio 2014 sono stati messi a disposizione circa 1 miliardo 200 milioni di euro, di cui 826 milioni alle PMI greche. Il Ministro Hatzidakis ha inoltre ricordato che dal giugno 2012 la Grecia è passata dal 18° al 4° posto nella classifica dell'utilizzo dei fondi europei; nonostante ciò vi è un enorme problema di liquidità e il vuoto di finanziamento delle PMI è nell'ordine dei 15-18 milioni di euro. Ha quindi sottolineato che nei Paesi colpiti dalla crisi si dovrebbe ricorrere anche a strumenti non bancari, quali i cosiddetti *business angels*, per sostenere le attività produttive. Il Ministro ha concluso osservando che la liquidità potrà essere ripristinata attraverso tre azioni prioritarie: il completamento delle necessarie riforme strutturali nei Paesi colpiti dalla crisi; i processi di stabilità finanziaria; le politiche di solidarietà da parte dei *partner* europei.

Il Vicepresidente della Banca europea degli investimenti (BEI), Mihai Tanasescu, ha osservato che le PMI rappresentano il 99,98 per cento delle imprese all'interno dell'Unione europea. Ha sottolineato che la crisi ha un maggiore impatto su questa tipologia di imprese, dal momento che il 16 per cento delle PMI attive in Europa e il 32 per cento di quelle greche ha lamentato difficoltà di accesso ai finanziamenti. Tanasescu ha quindi rilevato che l'Europa deve affrontare tre grandi sfide: la crisi degli investimenti, quella della produttività, l'aumento della disoccupazione, che ha raggiunto punte drammatiche nelle giovani generazioni. L'analisi comparata dei dati relativi alla crescita della produttività negli anni 2000-2014 in Europa, Giappone e Stati Uniti d'America dimostra che la crisi di produttività incide pesantemente sullo sviluppo. Lo stesso ha osservato che le PMI dovrebbero svolgere un ruolo più importante nella ricerca e nell'innovazione. A questo fine, nel breve termine si dovrebbe contrastare la frammentazione del mercato finanziario e orientare maggiori investimenti all'innovazione, considerato che l'Unione spende l'1,9 per cento del PIL in ricerca e sviluppo, a fronte del 2,8 degli USA e del 3,5 per cento del Giappone. Fino a una decina di anni fa la BEI ha finanziato grandi progetti di innovazione. Nel 2013 ha effettuato un volume di prestiti pari a 17 miliardi di euro per tecnologia e formazione; sono stati attratti investimenti di circa 50 miliardi di euro dal settore privato di cui hanno beneficiato 230 mila PMI, con la conseguente creazione di circa un milione di posti di lavoro.

Guido Ravoet, Direttore della Federazione bancaria europea, ha osservato che

le PMI, nonostante le difficoltà derivanti dall'accesso ai finanziamenti, rappresentano il motore delle nostre economie e devono essere pertanto incentivate a generare crescita e occupazione. Ha ricordato che dopo il fallimento della Lehman Brothers nel 2008, la Banca centrale europea ha avviato una serie di importanti riforme, pur in presenza di una gravissima crisi finanziaria che ha ulteriormente aggravato la possibilità di accesso alla liquidità. Ravoet ha assicurato che le nuove misure adottate dall'Unione europea rafforzeranno i risultati positivi conseguiti a livello nazionale attraverso l'adozione di un meccanismo unico di supervisione, che consentirà alla BCE di sovrintendere alle banche dell'eurozona.

La Banca europea degli investimenti, dal canto suo, interviene per soddisfare la domanda di finanziamento delle PMI. Ha quindi sottolineato come obiettivo prioritario della Federazione bancaria europea sia la promozione di uguali termini di competizione attraverso il mercato unico; l'unione bancaria sarà tanto più positiva quanto più elevato si dimostrerà il clima di fiducia. Il direttore Ravoet ha concluso osservando che la soluzione della crisi non sarà trovata solo a livello finanziario, ma anche attraverso strumenti di reciproco sostegno.

Nel dibattito sulla 3ª sessione dei lavori è intervenuto il deputato Marco Di Maio che ha sottolineato cinque punti rilevanti ai fini di una maggiore efficacia dell'azione europea nel sostegno alle PMI. Il primo punto riguarda le garanzie. La difficoltà principale legata all'accesso al credito è dovuta allo scarso patrimonio di cui dispongono le nostre aziende e dunque alle esigue garanzie che esse sono in grado di presentare alle banche nel momento in cui richiedono un finanziamento. Ha rilevato l'opportunità di un diverso utilizzo fondi strutturali europei per garantire i finanziamenti richiesti dalle imprese, attraverso appositi strumenti *taylor made* che avrebbe molteplici effetti positivi: minor costo del denaro, una maggior quantità di credito erogato a un numero più ampio di aziende, la possibilità di liberare capitali per investimenti in innovazione di prodotto e di processo. Le banche avrebbero invece la possibilità di erogare credito aggiuntivo senza appesantire i bilanci e rispettare i requisiti di capitale, migliorare il *rating* dei propri crediti e, infine, disporre di un canale di finanziamento alternativo per l'erogazione di credito tradizionale.

Il secondo punto riguarda la necessità di aprire le nostre imprese a nuove forme di finanziamento, oggi poco praticate, potenziando l'utilizzo dei mini-bond attraverso un regime fiscale più vantaggioso, favorendo il ricorso all'*equity crowdfounding* e i progetti di venture capital, utili soprattutto per sostenere le nuove iniziative imprenditoriali, le *start up*, in particolare quelle innovative e giovanili.

Il terzo punto evidenziato dall'onorevole Di Maio riguarda la necessità di costruire un regime fiscale più omogeneo a livello europeo almeno per quei settori dell'economia che, per loro definizione, non hanno confini nazionali, quali ad esempio la *web economy*.

Il quarto intervento è volto a semplificare e rendere il più possibile omogenei i regolamenti burocratici nei Paesi membri dell'Unione europea. Una larga parte di questo lavoro deve essere assicurata dai singoli Stati, ma più efficace può essere l'intervento delle istituzioni europee nei processi di semplificazione oggi necessari alle piccole e medie imprese, al pari della possibilità di accesso al credito.

Il quinto intervento riguarda infine il sostegno alle imprese giovanili, fondamentale motore di crescita di tutte le imprese dell'Unione europea. Ha quindi auspicato che il semestre italiano di presidenza presti molta attenzione a quest'ultimo aspetto.

ALLEGATO 5

Sulle missioni svolte da delegazioni o rappresentanti della Commissione nell'anno 2014.

RELAZIONE SULLA MISSIONE PER LA VISITA DELLA VARIANTE DI VALICO DELL'AUTOSTRADA A1

Giovedì 11 dicembre 2014 si è svolta la missione di una delegazione di deputati e di una delegazione di senatori, costituite, rispettivamente, da membri delle Commissioni VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati e da membri della Commissione 8a (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, per la visita dei lavori della Variante di Valico dell'Autostrada A1 (Autostrada del Sole), nel tratto tra Bologna e Firenze.

Hanno fatto parte della delegazione della Camera, per la IX Commissione, i deputati Giorgio Brandolin (PD), Ivan Catalano (Misto) e Michele Dell'Orco (M5S) e, per l'VIII Commissione, il deputato Samuele Segoni (M5S).

La delegazione del Senato era composta dai senatori Andrea Cioffi (M5S), Marco Filippi (PD) e Marco Scibona (M5S).

Dopo l'ingresso nell'Autostrada A1 da Bologna, la delegazione delle Commissioni di Camera e Senato ha percorso tutto il tratto della Variante di Valico da Sasso Marconi a Barberino di Mugello. Nella visita la delegazione parlamentare è stata accompagnata dall'ing. Alberto Selleri, direttore dei lavori della Variante di Valico per Autostrade per l'Italia, che ha fornito alla delegazione una puntuale e dettagliata illustrazione della struttura e delle caratteristiche della Variante, oltre che dal personale della società Autostrade per l'Italia, che ha curato l'organizzazione della visita stessa.

L'intera Variante di Valico, tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello, si estende per poco meno di 60 km ed è costituita da 59,3 km in carreggiata Sud e 53,1 km in carreggiata Nord, per un totale di 112,4 km. Rispetto al totale del tracciato, il 51 per cento è costituito da nuove gallerie, che coprono 57,3 km di carreggiata. Una parte significativa del tracciato, pari a 16,4 km di carreggiata, è rappresentata da nuovi viadotti. Lungo il percorso della Variante di Valico saranno altresì realizzati una nuova area di servizio e i due nuovi svincoli di Badia e Poggiolino.

La prima parte della Variante di Valico, da Sasso Marconi fino a La Quercia, è un tratto di pianura di circa 20 km, lungo il quale il tracciato dell'Autostrada A1 in esercizio è oggetto di potenziamento della sede esistente, in modo da realizzare tre corsie per ciascuna carreggiata.

La seconda parte della Variante ha inizio a La Quercia e su questa parte è realizzato il nuovo tracciato in variante. Il tracciato in variante si sviluppa da La Quercia fino ad Aglio, coprendo una distanza di circa 32,5 km. È un tratto di montagna, con altitudini comprese tra 314 e 725 m (Valico del Citerna).

In questo tratto, una volta che il tracciato in variante sarà completato e posto in esercizio, il traffico potrà muoversi, in ambedue le direzioni, sia sul tracciato in variante sia sul tracciato esistente dell'A1. Nel tracciato in variante si avranno una carreggiata Nord e una carreggiata Sud, ciascuna costituita da due corsie e la corsia di emergenza. Sul medesimo tratto

rimarrà in esercizio il « vecchio » tracciato dell'A1, che è costituito anch'esso da due carreggiate, ciascuna di due corsie con corsia di emergenza, sulle quali attualmente e fino all'apertura del tracciato in variante scorre tutto il traffico.

Rispetto al « vecchio » tracciato dell'A1, il tracciato in variante presenta una maggiore larghezza delle corsie di emergenza e un più ampio spazio di separazione tra la carreggiata Nord e la carreggiata Sud. Ancora più significativo è il fatto che il « nuovo » tracciato in variante è stato realizzato ad un'altezza e con una pendenza notevolmente inferiori rispetto a quelle del « vecchio » tracciato dell'A1. Questo elemento, unitamente alle altre caratteristiche costruttive del « nuovo » tracciato, permetterà una considerevole riduzione sia dei tempi di percorrenza, sia dei consumi di carburante. Sebbene sarà lasciata agli utenti dell'A1 la facoltà di scegliere se percorrere il « vecchio » tracciato autostradale o il « nuovo » tracciato in variante, secondo stime della società Autostrade per l'Italia, si prevede che l'80 per cento del traffico pesante si muoverà sul tracciato in variante.

Le caratteristiche che distinguono il tracciato in variante in confronto con il tracciato dell'A1 esistente sono state rese possibili dalla costruzione di gallerie che, per numero ed estensione, costituiscono l'elemento ingegneristico più significativo di tutta la Variante di Valico, di cui coprono oltre la metà della carreggiata.

La delegazione parlamentare ha potuto esaminare con grande attenzione, anche attraverso soste e sopralluoghi all'interno delle gallerie stesse, i lavori di realizzazione delle gallerie più importanti, e, in particolare, della Galleria Sparvo, della Galleria Val di Sambro e della Galleria di Base.

Per la realizzazione delle gallerie è stato utilizzato il metodo dello scavo a piena sezione con impiego della fresa. Ciò ha consentito, da un lato, tempi di esecuzione dei lavori di gran lunga più rapidi di quelli che erano possibili in passato, dall'altro, la realizzazione di gallerie di dimensioni notevolmente più ampie. Le gallerie di nuova realizzazione sono gallerie a doppia canna che presentano, per ciascuna canna, una sezione di 200 metri quadrati. Con queste dimensioni risulta possibile realizzare per ciascuna carreggiata, anche in galleria, due corsie e la corsia di emergenza, con una larghezza di 3,75 m per ciascuna corsia, mentre le gallerie del « vecchio » tracciato dell'A1, di dimensioni visibilmente più ridotte, hanno soltanto due corsie, senza corsia di emergenza.

Le nuove gallerie dispongono di dotazioni avanzate, particolarmente per quanto concerne i profili di sicurezza. Le gallerie di nuova realizzazione sono dotate, per le necessità di evacuazione, di bypass pedonali di collegamento tra le due carreggiate costruiti ogni 300 metri; ogni 900 metri è realizzato un bypass carrabile. Ogni 150 metri sono poste le nicchie SOS con idranti. L'illuminazione è interamente fornita da impianti a LED. Particolare attenzione è stata dedicata al sistema di ventilazione, in modo da assicurare l'afflusso di aria pulita dall'esterno.

L'ing. Selleri, nella sua illustrazione, ha dedicato ampio spazio, anche rispondendo a domande e osservazioni poste dai membri delle delegazioni parlamentari, alle difficoltà che sono state incontrate nella realizzazione delle gallerie. Tali difficoltà sono derivate principalmente da tre elementi: le frane che interessano il territorio che è attraversato, in questo tratto, dall'A1 e dalla Variante di Valico; la complessità dei materiali dell'Appennino in cui le gallerie sono scavate; la presenza di gas all'interno delle gallerie.

Riguardo al primo aspetto, che ha interessato in particolare la Galleria Val di Sambro, realizzata in prossimità degli abitati di Ripoli e di Santa Maria Maddalena, è stato evidenziato come il territorio di tutta la zona presenti frane quiescenti e attive, esistenti indipendentemente dalla realizzazione del tracciato. La costruzione di una galleria, e nel caso specifico della Galleria Val di Sambro, determina, nel periodo in cui i lavori vengono effettuati, effetti di scorrimento. Ciò ha provocato comprensibili preoccupazioni e allarmi,

nonché ha indotto ad adottare misure di precauzione, tra cui in particolare il trasferimento di dodici nuclei familiari, e a potenziare notevolmente le attività di monitoraggio geotecnico, che sono state integrate con uno specifico piano di monitoraggio, i cui dati sono resi disponibili, in tempo reale, a tutti gli enti coinvolti. Il monitoraggio ha per oggetto l'intera area in prossimità del tracciato e tutti gli edifici che potrebbero essere interessati.

Dagli approfondimenti effettuati, con il coinvolgimento degli enti territoriali, della prefettura e degli organi tecnici del Ministero dell'Ambiente e del CNR, e dai dati che emergono dall'attività di monitoraggio risulta che gli effetti di scorrimento prodotti dai lavori di scavo della galleria si riducono in misura notevole e in tempi rapidi una volta che questi lavori sono stati completati. Sulla base dei risultati resi dagli strumenti di monitoraggio è possibile quindi prevedere che, nel momento in cui i lavori di scavo saranno interamente ultimati, la frana ritornerà nel proprio stato iniziale, precedente alla realizzazione della galleria stessa. Già nella fase attuale si rileva un evidente processo di stabilizzazione, in corrispondenza con la ridotta attività dei lavori, che sono ormai in fase avanzata di completamento. In ogni caso, tutto il territorio in questione e, in particolare, i due centri abitati di Ripoli e Santa Maria Maddalena sono e continueranno ad essere oggetto di un'attività costante di monitoraggio. I risultati di tale attività sono resi pubblici mediante Internet.

Relativamente al secondo punto, la complessità dei materiali in cui sono scavate le gallerie ha causato in alcune situazioni ritardi rispetto ai tempi di realizzazione previsti. Ritardi ancor più consistenti sono stati determinati da un'interpretazione della normativa, per quanto riguarda i lavori effettuati nel territorio di competenza della magistratura inquirente toscana, in base alla quale terre e rocce scavate sono state classificate come rifiuti, con l'effetto di impedirne il riutilizzo e di bloccare i lavori. Soltanto di recente è stato possibile superare il blocco dei lavori, mentre, a livello normativo, è stata prevista, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge n. 133 del 2014, una nuova definizione, mediante regolamento di delegificazione, della disciplina in materia di terre e rocce da scavo, anche al fine di semplificarne la gestione e di assicurare certezza e coerenza normativa, con conseguente omogeneità di trattamento delle situazioni interessate.

Per quanto concerne la presenza di gas all'interno delle gallerie, sono state poste in essere tutte le misure necessarie per garantire i massimi livelli di sicurezza: in virtù di questo nel corso della realizzazione delle nuove gallerie non si sono verificati incidenti dovuti al gas. Più in generale, in tutti i lavori di costruzione della Variante di Valico gli elevati standard di sicurezza sul lavoro che sono stati adottati hanno ridotto al minimo i livelli di incidentalità.

L'ultima sosta della delegazione parlamentare, con sopralluogo diretto, ha avuto luogo all'interno della Galleria di Base, che, estendendosi tra Badia Nuova e Poggiolino, attraversa il confine tra Emilia Romagna e Toscana e rappresenta la più lunga delle gallerie della Variante di Valico, con una estensione di oltre 9 km, e la più importante tra le gallerie stradali attualmente in costruzione in Europa. La delegazione, tra l'altro, ha potuto visitare il tunnel che, partendo dalla Galleria, raggiunge la superficie (la « Discenderia ») e che è stato realizzato per assicurare, attraverso turbine di grandi dimensioni, un sistema adeguato di ventilazione in rapporto alla lunghezza della galleria e alla consistenza dei flussi di traffico da cui sarà attraversata.

Prima della conclusione del tracciato in variante, la delegazione ha percorso il Viadotto di Aglio, che si distingue per le dimensioni e le caratteristiche ingegneristiche, dal momento che presenta una larghezza della piattaforma di 20 metri ed è stato costruito su pile alte 100 metri.

Ad Aglio si conclude il tracciato in variante, iniziato a La Quercia, con il

ricongiungimento al tracciato esistente dell'Autostrada A1, dove attualmente scorre tutto il traffico.

L'ultima parte della Variante di Valico è costituita dal tratto tra Aglio e Barberino di Mugello, un tratto di collina di circa 6,1 km, per il quale si procederà al potenziamento della sede autostradale esistente, con la realizzazione di una nuova carreggiata.

Secondo le indicazioni fornite dall'ing. Selleri, l'ultimazione dei lavori e l'apertura al traffico della Variante di Valico sono previste per la fine del 2015, per quanto si tratti di una previsione su cui incidono numerose variabili, tra cui le condizioni climatiche della stagione invernale, che nel tratto appenninico possono ritardare o far sospendere i lavori.

Rispetto alla stima iniziale, risalente al 1997, i costi di realizzazione della Variante di Valico, anche per le ragioni illustrate nel corso della visita, sono aumentati da 2,5 a 3,9 miliardi di euro. I suddetti maggiori costi sono a carico del concessionario e non comportano una revisione del piano tariffario relativo alla concessione. La durata della concessione si estende fino al 2038.

Sono stati infine indicati alla delegazione parlamentare i lavori di potenziamento dell'Autostrada A1 nel tratto immediatamente successivo alla fine della Variante di Valico, tra Barberino di Mugello e Firenze Nord, che saranno realizzati nei prossimi cinque-sei anni, anche al fine di fronteggiare i maggiori flussi di traffico che si prevede si registreranno con l'avvio dell'esercizio della stessa Variante di Valico.