

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dei competenti Direttori di ENAC, nell'ambito dell'esame della 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	81
---	----

INTERROGAZIONI:

Variazione nella composizione della Commissione	82
5-04877 D'Uva: Problematiche connesse alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri (ME)	82
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	84
5-05852 Fabbri: Disagi per i comuni a ridosso del tratto appenninico dell'A1, Bologna-Firenze, nel caso di messa in atto del cosiddetto « Protocollo Neve » da parte di Autostrade per l'Italia	82
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	89
5-06477 De Lorenzis: Iniziative per garantire e rendere omogeneo a livello nazionale il servizio di trasporto di biciclette sui treni	83
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	91
AVVERTENZA	83

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 17 novembre 2015.

Audizione dei competenti Direttori di ENAC, nell'ambito dell'esame della 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.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.50 alle 14.25.

INTERROGAZIONI

Martedì 17 novembre 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.25.

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

(Così rimane stabilito).

Variazione nella composizione della Commissione.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, comunica che l'onorevole Davide Caparini, appartenente al gruppo Lega Nord e Autonomie-Lega dei Popoli-Noi con Salvini, ha cessato di far parte della Commissione. Comunica altresì che l'onorevole Silvia Velo, appartenente al gruppo Partito Democratico, ha cessato di far parte della Commissione. Di conseguenza, anche l'onorevole Francesca Bonomo ha cessato di far parte della Commissione, in quanto sostituita dall'onorevole Velo, che ricopre al Governo l'incarico di Sottosegretario di Stato all'ambiente e alla tutela del territorio e del mare.

5-04877 D'Uva: Problematiche connesse alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri (ME).

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

Francesco D'UVA (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta ampia e completa. Non si ritiene tuttavia soddisfatto, perché la richiesta di istituire una commissione ministeriale appositamente incaricata di accertare le eventuali responsabilità relative alla costruzione dell'approdo di Tremestieri, dovrebbe trovare immediata attuazione, mentre la risposta, pur assicurando l'impegno del Ministro a svolgere un'attività di valutazione, non fornisce sul punto indicazioni precise. Ribadisce l'evidente inadeguatezza dell'opera, dimostrata dalla frequenza degli insabbiamenti. Esprime altresì perplessità sull'attribuzione di poteri speciali al Commissario delegato, nella persona del prefetto di Messina, dal momento che ritiene che sia innanzitutto necessario garantire il rispetto della legislazione ordinaria.

Invito altresì il Ministero a valutare se sussistano soluzioni alternative che possono dimostrarsi più adeguate, rilevando in proposito che la collocazione del porto era stata individuata anche in relazione alla vicinanza all'autostrada.

In conclusione, evidenzia che la finalità dell'interrogazione di cui è primo firmatario è quella di indurre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguire con grande attenzione il problema, considerando adeguatamente le specificità del territorio messinese. Anche da questo punto di vista ritiene che l'istituzione di una Commissione ministeriale, come suggerito nell'atto di sindacato ispettivo, potrebbe mostrarsi una soluzione particolarmente efficace.

5-05852 Fabbri: Disagi per i comuni a ridosso del tratto appenninico dell'A1, Bologna-Firenze, nel caso di messa in atto del cosiddetto « Protocollo Neve » da parte di Autostrade per l'Italia.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Marilena FABBRI (PD), replicando, prende atto dell'ultima parte della risposta, per quanto attiene al procedimento ispettivo che è stato avviato. Segnala che il problema evidenziato nella propria interrogazione riguarda un tratto autostradale particolarmente critico. La società Autostrade per l'Italia, per evitare di dover gestire la circolazione dei mezzi pesanti in condizioni meteorologiche difficili, ricorre al blocco dell'accesso al tratto appenninico della A1 da parte dei suddetti mezzi, in attuazione del cosiddetto « Protocollo Neve », con la conseguenza di mettere in seria difficoltà i comuni limitrofi, sulla cui viabilità viene dirottato il traffico pesante. Per queste ragioni si ritiene soddisfatta della risposta ricevuta, in quanto, rispetto agli eventi specifici del 5 febbraio scorso, segnalati nell'interrogazione, è in corso un'attività ispettiva. Non ritiene invece corretto e

appropriato il contenuto del « Protocollo Neve », per le gravi difficoltà che esso crea agli enti locali, come evidenziato nell'interrogazione stessa.

5-06477 De Lorenzis: Iniziative per garantire e rendere omogeneo a livello nazionale il servizio di trasporto di biciclette sui treni.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S) prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

INTERROGAZIONI

5-06510 Ginefra: Disservizi sulle tratte pugliesi gestite da Ferrovie del Sud Est.

ALLEGATO 1

5-04877 D'Uva: Problematiche connesse alla progettazione e alla realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Tremestieri (ME).**TESTO DELLA RISPOSTA**

Anche sulla base degli elementi forniti dall'Autorità portuale di Messina (di seguito AP), riferisco quanto segue.

Il sito prescelto per il porto di Tremestieri fu individuato da una Commissione costituita da membri del Consiglio Superiore dei lavori pubblici che suggerì il sito di Tremestieri quale miglior compromesso costi-benefici rispetto a tutte le possibili soluzioni alternative esaminate prescrivendo comunque una attenta valutazione progettuale.

La complessità del sito consiste nell'essere esposto a mareggiate di scirocco e a un rilevante trasporto solido correlato direzione sud-nord. La prima circostanza è quella meno preoccupante, in quanto l'intensità e l'energia delle onde non è certamente superiore a quella che interessa buona parte dei porti italiani. Quanto al trasporto solido, invece, i valori sono certamente elevati ma in letteratura tecnica e in numerose applicazioni reali, sono state attuate con efficacia diverse soluzioni di gestione e mitigazione. Pertanto, l'esecuzione di un porto in quel sito, sebbene richieda cure e progettazioni delicate, è certamente possibile e costituisce la migliore soluzione sul piano logistico e trasportistico per risolvere il problema del transito dei mezzi pesanti dalla città di Messina.

L'opera, costruita e collaudata nel 2006 grazie ad una procedura emergenziale istituita con apposita Ordinanza di Protezione Civile, mostrò già nell'inverno 2009-2010 una discreta vulnerabilità, con i primi cedimenti alla diga di sopraflutto generati da alcune forti mareggiate di scirocco che danneggiarono e in più ri-

prese distrussero la testata della stessa. L'AP, entrata nella gestione del porto solo ad opera conclusa (2008), oltre a predisporre un progetto di riparazione del molo, commissionò uno studio specialistico a tre esperti; la causa del cedimento era da attribuirsi certamente a un difetto di progettazione e, probabilmente, anche di costruzione del molo, prevalentemente per una insufficiente stabilità geotecnica del complesso diga-terreno sottostante.

Di tali circostanze l'AP di Messina informò immediatamente la Regione Siciliana, il MIT e la locale Procura della Repubblica.

In sostanza, l'opera costruita nel 2006 si è rivelata non in grado di resistere adeguatamente alle mareggiate previste per quel sito, e ciò non per la gravosità delle stesse ma, a parere dell'AP, per l'errato dimensionamento delle opere, oltre che per un presumibile non adeguato livello di realizzazione. Tali valutazioni, hanno spinto l'AP a ricostruire la testata distrutta con soluzioni tecniche e livelli di sicurezza diversi e ben correlati alla intensità delle mareggiate massime prevedibili nel sito, ottenendo ad oggi i risultati desiderati.

Il porto, dopo il citato danno alla testata, ha iniziato a mostrare anche una discreta vulnerabilità all'insabbiamento. Come detto, il sito è caratterizzato da un trasporto solido sud-nord di importante entità media annua e ciò rappresenta sicuramente un fenomeno naturale più difficile da gestire rispetto al moto ondoso. La sabbia, durante le mareggiate di scirocco, migra lungo la costa da sud verso nord e si accumula sulla testata del molo

di sopraflutto del porto, aggirandolo e penetrandovi dentro. Non è un fenomeno raro, né tantomeno tipico di Tremestieri: interessa infatti diversi porti della Sicilia e della Calabria.

Questa circostanza costituisce una conferma ulteriore circa il non elevato livello di approfondimento del progetto, che non prevedeva presidi contro l'insabbiamento, né modalità manutentive per la gestione del fenomeno in fase di esercizio. Valutazioni che, se fossero state fatte e stabilite tecnicamente per tempo, non avrebbero certamente prodotto i malfunzionamenti che invece attualmente si registrano.

Infatti, la stagione invernale produce mediamente due-tre eventi di scirocco importanti, con onde superiori ai 2,5-3,0 metri di altezza a largo e inclinazione notevole rispetto alla direzione della spiaggia. Tutte circostanze che hanno determinato negli ultimi anni un accumulo in porto progressivo di circa 40 mila mc a stagione. Ovviamente tali accumuli hanno generato impedimenti alla navigazione ed esigenze di ripristino del passo portuale attraverso dragaggi *ad hoc*, di cui l'AP si è fatta carico anche sul piano economico per assicurare il massimo del funzionamento del porto.

Talvolta però esso è rimasto inagibile alla navigazione a causa delle difficoltà connesse al completamento delle procedure autorizzative necessaria alla esecuzione dei predetti dragaggi, posto che i lavori non comportano in genere tempi lunghi di esecuzione. Ogni volta, infatti, dopo l'avvenuto insabbiamento, occorre analizzare le sabbie in porto e chiedere all'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente una autorizzazione all'escavo e allo sversamento delle sabbie in altro sito. Purtroppo, queste procedure comportano tempi lunghi e d'altra parte l'AP ha perfino chiesto, senza ottenere risposta dal competente Assessorato, di ottenere delle autorizzazioni « aperte » e spendibili immediatamente alla bisogna, previa analisi dei sedimenti, onde comprimere al minimo necessario i tempi di inoperosità dello scalo. Da qui il disagio generato alla città e richiamato nella interrogazione.

Tale disagio, nel periodo 2011-2014, è stato acuito in parte dalla compresenza in porto del cantiere di riparazione della diga di sopraflutto, i cui lavori si sono protratti oltre il prevedibile (da un anno previsto a tre effettivi) per oggettive difficoltà di esecuzione dei pali di grosso diametro e per una indubbia disorganizzazione dell'impresa, in parte giustificabile dai ridotti spazi di cantiere e dalla necessità oggettiva e comprovata di dover ricorrere all'uso di attrezzature di perforazione a ciclo lento, disorganizzazione naturalmente sanzionata mediante l'applicazione integrale delle penali previste nel contratto.

Anche in questo caso, nel 2014, la Procura della Repubblica ha aperto una inchiesta che è attualmente in corso, volta a comprendere nel suo insieme tutto il percorso che va dalla originaria costruzione del porto fino ad eventuali responsabilità connesse ai ritardi nella riparazione della testata.

Al riguardo, l'AP di Messina ha già trasmesso ogni elemento, documento e ricostruzione scritta alla Procura della Repubblica sin dal luglio 2014 e costantemente interloquisce con gli Organi di Polizia Giudiziaria per una massima e leale collaborazione.

Inoltre, l'AP di Messina, per una sempre migliore gestione dei disservizi del porto, ha condotto importanti studi specialistici, con l'ausilio di una Società accreditata a livello mondiale nel settore (DHI), per meglio definire più strategie gestionali, i cui risultati finali sono stati consegnati nell'agosto scorso. Oggi il fenomeno, a differenza di quanto si potesse dire all'epoca della progettazione del porto, è ben conosciuto e delineato nei suoi contenuti e nei suoi valori. Le soluzioni gestionali esistono, si conoscono, e sono diverse in funzione dei tempi necessari per mettere in cantiere il nuovo porto in appalto da parte del Comune di Messina.

La soluzione più immediata consiste nel realizzare un *over-dredging* in prossimità della testata del molo ricostruito. In sostanza, si tratta di creare fondali superiori al necessario in modo da far sì che

le sabbie che periodicamente arrivano siano costrette a riempire la fossa prima di incidere negativamente, accumulandosi in porto, sui fondali operativi fino a impedire la navigazione. Tale approccio permetterebbe di limitare gli interventi di dragaggio a tutto vantaggio della operatività dello scalo, senza di contro affrontare spese elevate.

È in corso il progetto esecutivo per la realizzazione di tale opera.

Vi sono poi ulteriori soluzioni, con tempi e costi maggiori, che potranno essere adottate nel caso inauspicato in cui non fosse costruito il nuovo porto traghetti previsto a sud dell'attuale.

Riguardo il nuovo porto, la cui esecuzione si ricorda è affidata ad oggi al Comune di Messina e non alla Autorità Portuale, giova ricordare i seguenti elementi.

Dal 2007, grazie ad una nuova Ordinanza di protezione civile (3633/07) il Governo ha stabilito di completare la costruzione dell'esistente approdo integrandolo con nuove opere tali da consentire la realizzazione di un porto organico e pienamente efficace sotto tutti i punti di vista.

Per consentire una accelerazione dell'iter procedurale, è stato nominato un Commissario Delegato con poteri accelerativi e speciali. Il Commissario Delegato, nella persona del Prefetto di Messina, nel dicembre 2008 ha approvato il progetto preliminare delle opere per un importo di 120 milioni di euro.

Dal gennaio 2009, la gestione commissariale è stata affidata al Sindaco della Città di Messina, il quale ha provveduto a cercare la copertura economica per le opere. Nel 2010 il nuovo Commissario ha bandito la gara di appalto di un'opera stralcio, dell'importo di euro 80 milioni, non essendo stato possibile reperire risorse ulteriori, caratterizzata dalla esecuzione della totalità delle opere a mare. La differenza economica è stata ottenuta rinunciando all'edificio servizi, oltre ad alcuni arredi portuali di non impellente necessità.

Nell'agosto del 2010 è stata aggiudicata l'opera alla SIGENCO spa che, come da disciplinare di gara, ha proceduto a sottoporre a VIA il proprio progetto definitivo. La VIA, pur in presenza di poteri speciali, ha comportato oltre un anno di tempo di esame presso il Ministero dell'ambiente, e si è conclusa con un giudizio di compatibilità ambientale favorevole con alcune prescrizioni. La VIA, come consueto, integra le valutazioni di natura ambientale e paesaggistica di competenza dei vari organismi preposti, anche di rango locale e regionale e costituisce pertanto una valutazione collegiale e articolata che prevede, peraltro, precise fasi di partecipazione pubblica. La VIA è stata anche integrata dalla Valutazione di incidenza per effetto della presenza nelle vicinanze di talune aree protette.

Sulla aggiudicazione definitiva, sono stati presentati diversi ricorsi al TAR che l'Amministrazione ha superato agevolmente (anche in sede di Consiglio di Stato) per quanto attiene alla fase cautelare, determinandosi conseguentemente a stipulare il contratto nel marzo 2012, coerentemente ai disposti della normativa vigente.

È stato pertanto dato avvio alla progettazione esecutiva, quale prima fase di esecuzione del contratto.

Successivamente, il Governo ha deciso di interrompere tutte le procedure emergenziali a decorrere dal settembre 2012; pertanto, a progettazione esecutiva quasi completata, senza fornire inizialmente indicazioni (tramite la Protezione Civile nazionale) circa il soggetto cui dovesse essere affidata la prosecuzione dell'appalto in qualità di soggetto attuatore e stazione appaltante, si è generato uno stallo dell'opera.

Solo il 13 giugno 2013, mediante apposita Ordinanza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha attribuito al Comune di Messina il compito di proseguire l'opera in regime ordinario, senza più quindi alcun potere accelerativo delle procedure, potere che nella prima fase era invece

risultato essenziale per comprimere i notevoli tempi della burocrazia in alcuni passaggi cruciali.

Inoltre, lo stesso giorno il TAR Lazio, ribaltando quanto espresso in sede cautelare, ha disposto l'annullamento del contratto e l'aggiudicazione provvisoria in favore della seconda classificata. Tale circostanza ha generato un notevole danno alla amministrazione, costretta a retrocedere il procedimento alla fase ante 2011.

La nuova Amministrazione comunale, insediatasi nell'estate del 2013, ha pertanto ripreso le proprie attività invitando la nuova aggiudicataria (Nuova COEDMAR srl) ad acquisire la VIA sul proprio progetto definitivo. È stato necessario ripercorrere i passi già compiuti per il progetto della precedente aggiudicataria, con riunioni, esami, e valutazioni collegiali che il Ministero dell'ambiente ha concluso nell'ottobre del 2014 ritenendo che le differenze tra i due progetti (quello SIGENCO con quello Nuova COEDMAR) non fossero tali da richiedere l'espletamento di una nuova procedura integrale di valutazione ambientale.

Giova ricordare che anche questo percorso ha visto la prescritta partecipazione pubblica e che, nonostante la presentazione di documenti da parte di una associazione ambientalista, il Ministero dell'ambiente ha ritenuto di non dover modificare il proprio parere favorevole. Va detto, peraltro, che nessun ricorso avverso il provvedimento del Ministero dell'ambiente è arrivato nei termini di legge.

L'Amministrazione comunale si è, nel frattempo, organizzata per accertare la sussistenza dei necessari finanziamenti.

Allo stato attuale, grazie anche all'impegno assicurato dal Ministro Delrio, è in corso una attività amministrativa volta ad assicurare la copertura economica necessaria all'avvio dei lavori.

Il Sindaco di Messina ha più volte ribadito la assoluta necessità di dare corso immediato ai lavori per assicurare il soddisfacimento dei bisogni di sicurezza e salubrità dei cittadini messinesi, oltre che per garantire alla portualità messinese un adeguato futuro nella direzione dello svi-

luppo. Egli costantemente monitora gli sviluppi in raccordo con la AP, ovviamente interessata al porto per le positive implicazioni sul futuro del sistema portuale dello Stretto.

Il nuovo porto di Tremestieri sarà costituito da una nuova e più grande darsena a sud della attuale. La sua costruzione non interferirà con il porto attuale e non ne cambierà alcun elemento. Al contrario esso mitigherà i fenomeni meteomarinari oggi gravanti sull'attuale porto, in quanto determinerà una naturale protezione nei confronti dello stesso.

Il completamento del porto di Tremestieri costituisce indiscutibilmente l'unica alternativa infrastrutturale per Messina, ed è necessaria sia per smaltire l'intero traffico gommato che ancora oggi attraversa in parte la città, sia per sviluppare il traffico *ro-ro* che vede nell'area dello Stretto un sito di straordinarie potenzialità oggi compresse, vista la carenza di spazi di banchina e piazzali adeguati.

L'AP di Messina, sin dal 2010, ha integrato nell'approvando nuovo PRP il completamento del porto di Tremestieri proprio per la sua elevata potenzialità trasportistica, conducendo studi tecnici ben documentati e ampiamente diffusi da cui si può evincere che con una sapiente progettazione ed esecuzione è possibile gestire le problematiche che hanno afflitto l'attuale porto sino ad oggi.

Il progetto definitivo redatto alcuni mesi fa dalla aggiudicataria dell'appalto per la costruzione del nuovo porto è stato sviluppato integrando gli studi ed approfondimenti di cui sopra con ulteriori analisi comparative particolarmente concentrate sulla problematica dell'insabbiamento. Sono stati usati tutti i più accreditati modelli matematici costituenti oggi lo stato dell'arte, confrontandone i risultati, e partendo da una ricostruzione del clima ondoso effettuata con le ultime e più aggiornate serie storiche di dati di onda disponibili in letteratura. Le strutture, per indicazioni fornite in appalto, sono state dimensionate con coefficienti di sicurezza

superiori a quelli previsti dalla vigente normativa, così da pervenire a un livello di affidabilità strutturale massimo.

Il progetto prevede un riuso delle sabbie dragate ad alto valore ambientale, essendo le stesse destinate a ricostruire le spiagge immediatamente a nord del porto, attualmente erose dalla incauta progettazione dello scalo esistente. Tale risorsa costituisce ad oggi l'unica reale speranza di risoluzione dei problemi per le persone che abitano nelle aree soggette ad erosione, che di inverno subiscono sulla loro pelle i danni derivanti dalle mareggiate.

Concludo riassumendo che:

la scelta del sito risulta essere stata fatta dopo una attenta analisi condotta da specialisti del settore che, nel confrontare più soluzioni possibili, hanno ritenuto meritevole di preferenza quella di Tremestieri pur non mancando di sottolineare l'esigenza dei necessari approfondimenti tecnici da demandare alla fase della progettazione;

il progetto di completamento del porto è stato affidato dapprima ad un apposito Commissario Delegato di nomina ministeriale, e successivamente (da giugno 2013) al Comune di Messina, pertanto giova chiarire che esso è presente nel Piano Operativo Triennale della Autorità Portuale unicamente in quanto è previsto che una quota di finanziamento dell'opera,

pari ad euro 15.000.000,00 sia in capo a fondi dell'Ente, tuttora disponibili;

inoltre, si precisa che l'intervento di riparazione della testata operato dalla AP è uno solo, realizzato solo al termine del processo che, in più riprese, ha visto la demolizione della testata della diga ad opera dei marosi; i necessari interventi si sono conclusi in un anno. Nonostante i vari problemi l'AP riferisce che l'opera è completata ormai da oltre un anno e svolge il suo lavoro in maniera adeguata in funzione della protezione dello specchio acqueo e delle strutture interne del porto dagli effetti delle violente mareggiate. Il fenomeno dell'insabbiamento è infatti dovuto al trasporto solido, nonché alla forma del porto nel suo insieme;

è certamente un dato inopinabile che il porto abbia finora mostrato una debolezza non accettabile, ma i periodi in cui è rimasto operativo sono certamente prevalenti rispetto a quelli in cui è fermo o solo parzialmente funzionante. In ogni caso, l'AP sta ponendo in campo ogni sforzo possibile per pervenire quanto prima ad una adeguata mitigazione degli effetti delle mareggiate sul porto.

Il Ministero, fermi restanti gli esiti delle indagini della magistratura, si adopererà al fine di attivare ogni utile ed opportuno strumento di valutazione connesso alle criticità rilevate.

ALLEGATO 2

5-05852 Fabbri: Disagi per i comuni a ridosso del tratto appenninico dell'A1, Bologna-Firenze, nel caso di messa in atto del cosiddetto « Protocollo Neve » da parte di Autostrade per l'Italia.

TESTO DELLA RISPOSTA

L'Autostrada A1 Milano-Napoli è in concessione alla società concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A., secondo quanto stabilito dal vigente atto convenzionale del 2007. Tale atto prevede espressamente la gestione tecnica dell'infrastruttura concessa, nonché il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e riparazione tempestiva delle stesse.

Inoltre, il Codice della strada prevede, all'articolo 14, che per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada previsti dal codice stesso sono esercitati dal concessionario, salvo diversamente stabilito.

Tra tali poteri e compiti vi è la manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi, nonché il controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

Il Concedente provvede invece a vigilare sull'esatto adempimento del Concessionario agli obblighi convenzionali e di legge effettuando controlli, con potere di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili a tale scopo. Inoltre, emana direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte del Concessionario. Può, infine, irrogare sanzioni in caso di inadempimenti, fino a procedere alla revoca della concessione.

In ordine alla gestione della viabilità invernale, il Concedente emana annualmente, nel caso specifico in data 26 settembre 2014, una circolare a tutte le Società concessionarie contenente le indicazioni minime da tenere in considera-

zione al fine di una corretta gestione dell'infrastruttura durante tutto il periodo invernale e ai connessi eventi meteorologici avversi. Tale circolare prevede in particolare la predisposizione, da parte delle concessionarie autostradali, di appositi piani di gestione delle emergenze invernali che prevedano essenzialmente:

raccolta tempestiva delle informazioni meteorologiche e loro adeguata elaborazione, per l'individuazione dei relativi impatti sulla circolazione (ad es. nebbia, neve, ghiaccio);

misure tecniche, organizzative e gestionali idonee a prevenire e/o contrastare tempestivamente le conseguenze di condizioni meteorologiche avverse;

adeguatezza ed efficienza delle strutture operative e delle attrezzature (ivi compresi strumenti di localizzazione in tempo reale dei mezzi concretamente impiegati, con sistemi GPS o sistemi alternativi probanti sia dei percorsi che degli orari di percorrenza) da impiegare per la gestione del traffico invernale e, in particolare, negli scenari maggiormente critici;

misure tecniche, organizzative e gestionali idonee ad assicurare concretamente la mobilità del traffico in piena sicurezza, anche durante eventi atmosferici avversi ed in condizioni di criticità, unitamente alla registrazione di ogni singola azione intrapresa;

tempestività, completezza e adeguata gestione delle informazioni all'utenza;

tempestivo soccorso a mezzi e/o utenti in difficoltà.

La circolare richiama altresì l'esatto adempimento al contenuto del cosiddetto Piano neve, emanato anch'esso annualmente da Viabilità Italia, organismo di coordinamento in capo al Ministero dell'interno – Polizia Stradale, di cui fanno parte i rappresentanti dei Vigili del Fuoco, del Dipartimento della Pubblica Sicurezza e del Dipartimento degli affari interni e territoriali, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento della protezione civile, dell'Arma dei Carabinieri, di ANAS S.p.A., delle Ferrovie dello Stato, dell'Unione delle province italiane (UPI) e dell'Associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI).

In ottemperanza a tali disposizioni e in base alla propria autonomia gestionale, il concessionario Autostrade per l'Italia ha redatto il proprio Piano per le operazioni invernali, trasmettendone copia alla competente struttura di vigilanza del MIT.

Tale Piano ha recepito anche la codificazione delle soglie relative all'emergenza neve, che prevede l'attivazione di cinque diversi codici (ZERO, VERDE, GIALLO, ROSSO, NERO) e l'adozione di precise contromisure per ciascuno di essi.

Lo stato di criticità è attivato dal gestore mediante il proprio personale e con l'ausilio dei propri mezzi tecnologici (rilevatori, sensori, telecamere, ecc.) oltre alle informazioni acquisite da organi istituzionali preposti.

La decretazione del codice d'emergenza è adottata dallo stesso gestore e ne comporta l'immediata comunicazione ai COV (Comitato Operativo Viabilità) presenti presso le Prefetture interessate, al fine di un coordinamento territoriale, per l'adozione di misure proprie da parte del gestore e l'attivazione di alcune azioni specifiche, come il fermo dei mezzi pesanti in punti prestabiliti, per evitare che questi giungano nelle zone interessate da neve/ghiaccio. Tale fermo dei mezzi pesanti può essere adottato sia nella fase di codice GIALLO che ROSSO.

A seguito di quanto accaduto nelle giornate del 5 e 6 febbraio scorso lungo l'autostrada A1 da Milano a Firenze e la A14 da Bologna a Cesena, laddove le intense nevicate hanno comportato l'adozione da parte di Autostrade per l'Italia di misure di regolazione di traffico con fermo in carreggiata di mezzi pesanti in fase di codice GIALLO e ROSSO con l'ausilio della Polizia Stradale, la struttura di vigilanza del MIT ha avviato un procedimento ispettivo secondo quanto previsto dall'atto convenzionale e ha convocato la Concessionaria già il giorno 6 febbraio al fine di acquisire ogni elemento utile alla valutazione degli accadimenti.

La stessa struttura ha quindi proceduto a contestare il blocco della circolazione lungo i tronchi interessati dall'evento nevoso e la società ha addotto le proprie controdeduzioni agli addebiti mossi contestandone il contenuto.

Ad oggi è in fase di definizione la procedura di contestazione, con la prevista applicazione alla concessionaria di una sanzione e di una penale.

ALLEGATO 3

5-06477 De Lorenzis: Iniziative per garantire e rendere omogeneo a livello nazionale il servizio di trasporto di biciclette sui treni.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti posti, si fa presente che il trasporto delle biciclette in treno è disciplinato, come è noto, dall'articolo 5 del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, il quale stabilisce, tra l'altro, che le imprese ferroviarie consentono ai passeggeri di portare sul treno, se del caso dietro pagamento, le biciclette se sono facili da maneggiare, se ciò non pregiudica il servizio ferroviario specifico e se il materiale rotabile lo consente.

L'articolo 6 del decreto legislativo 70/2014, cui fanno riferimento gli Onorevoli interroganti, prevede le sanzioni in caso di violazione della predetta norma europea.

Attualmente, come riferisce Ferrovie dello Stato Italiane (FS), il servizio ferroviario, sia esso a mercato (Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca), universale di media-lunga percorrenza o regionale, consente il trasporto di velocipedi a due ruote conformemente al Regolamento europeo e alle relative Condizioni generali di trasporto emanate da Trenitalia.

In particolare, i clienti Trenitalia hanno la possibilità di trasportare gratuitamente la propria bicicletta su tutti i treni, qualora la stessa risulti di dimensioni non superiori a cm 80x110x40, sia smontata e contenuta in una sacca, ovvero si tratti di una bici pieghevole di ultima generazione opportunamente chiusa.

Con riferimento ai treni del trasporto regionale, è anche possibile trasportare, sui convogli riportanti l'apposito pittogramma bici (indicato anche in orario), velocipedi a due ruote, anche con pedalata assistita, di lunghezza non superiore a 2 metri, in ragione di una bicicletta massimo per viaggiatore.

In linea con quanto previsto dal predetto Regolamento europeo, il Personale di bordo può, comunque, non consentire il trasporto di biciclette qualora risulti pregiudizievole al servizio ferroviario.

A differenza di quanto avviene per le biciclette pieghevoli, il cui trasporto è in ogni caso gratuito, le singole Regioni hanno competenza esclusiva in materia di tariffe e di eventuali abbonamenti per il trasporto sui treni regionali dei velocipedi a due ruote.