

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-06086 Paolo Nicolò Romano: Modalità di rilascio dei certificati di collaudo e di omologazione dei veicoli industriali e documentazione utilizzata per la valutazione dei casi di diniego	83
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	88
5-06674 Dadone: Revisione della Convenzione italo-francese concernente la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza e misure per il potenziamento del servizio sulla linea medesima ...	84
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	90
5-07054 Galgano: Ritardi nella realizzazione del progetto di raddoppio della tratta Spoleto-Terni sulla linea ferroviaria Orte-Falconara	84
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	92
5-07327 Tino Iannuzzi: Modalità di coinvolgimento delle regioni nella definizione del piano strategico della portualità e della logistica e nei procedimenti di riordino della <i>governance</i> dei porti	84
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	93
5-07565 Liuzzi: Difficoltà da parte dei comuni in ordine alla gratuità del parcheggio su aree a pagamento per i veicoli al servizio delle persone disabili	85
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	95
5-07768 Miccoli: Completamento dei lavori della Metropolitana C di Roma.	
5-07775 Marco Di Stefano: Completamento dei lavori della Metropolitana C di Roma	86
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	97
AVVERTENZA	87

INTERROGAZIONI

Mercoledì 24 febbraio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.55.

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.

5-06086 Paolo Nicolò Romano: Modalità di rilascio dei certificati di collaudo e di omologazione dei veicoli industriali e documentazione utilizzata per la valutazione dei casi di diniego.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, osserva che, pur non essendo stati rilevati a carico del personale amministrativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comportamenti illeciti, non sono state svolte da parte della magistratura indagini approfondite riguardo alla questione posta nell'interrogazione, seppure siano state presentate denunce dalle quali emergevano accuse di forte illegalità. Chiede, pertanto, che sia avviata una indagine interna al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volta ad accertare la regolarità delle procedure seguite.

5-06674 Dadone: Revisione della Convenzione italo-francese concernente la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza e misure per il potenziamento del servizio sulla linea medesima.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, fa presente che da tempo i cittadini hanno costituito Comitati di sostegno alla linea ferroviaria di Cuneo-Ventimiglia-Nizza, chiedendo di salvaguardare e valorizzare una tratta che riveste un valore storico e strategico notevole per il Paese e per la Francia, che si è mostrata disponibile a rivedere gli accordi per l'avvio dei lavori per la sua manutenzione e messa in sicurezza. Osserva che viaggiando su tale linea ferroviaria non solo si possono raggiungere aree geografiche di grande pregio, come la costa Azzurra in Francia, la costiera ligure e le valli cuneesi, ma anche fare un vero e proprio viaggio nella storia in una delle linee ferroviarie più antiche d'Europa, considerata dalla stampa tedesca fra le dieci più belle del mondo. Fa presente che la tratta è utilizzata da un gran numero di pendolari, come dimostrano le migliaia di firme raccolte dai

Comitati costituiti in difesa di tale linea e ribadisce, pertanto, l'esigenza di una sua valorizzazione.

5-07054 Galgano: Ritardi nella realizzazione del progetto di raddoppio della tratta Spoleto-Terni sulla linea ferroviaria Orte-Falconara.

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

Adriana GALGANO (SCpI), replicando, fa presente che l'interrogazione presentata si inserisce nel quadro del proprio impegno a favore della linea ferroviaria umbra, che versa in una situazione disastrosa. Rileva che il progetto ferroviario di cui all'atto di sindacato ispettivo a propria firma, avviato nel 2009 e di cui è stato previsto il completamento per il 2020, presenta ad oggi uno stato di avanzamento assai preoccupante e tale da far presumere il mancato rispetto dei tempi di consegna. Riguardo alla tratta Spoleto Campiello, citata dal rappresentante del governo nella propria risposta, osserva che da più di 15 anni sono in corso lavori infrastrutturali che tuttavia non hanno condotto ad alcuna realizzazione effettiva. Preannuncia di aver presentato al riguardo un altro atto di sindacato ispettivo, di cui auspica un tempestivo svolgimento.

5-07327 Tino Iannuzzi: Modalità di coinvolgimento delle regioni nella definizione del piano strategico della portualità e della logistica e nei procedimenti di riordino della governance dei porti.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, ringrazia il Sottosegretario per la articolata risposta, ma riconferma tutte le ragioni che hanno motivato la presentazione dell'interrogazione. Osserva infatti che la

Corte costituzionale, con sentenza n. 261 del 2015, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'articolo 29, comma 17 del decreto legge cosiddetto « Sblocca Italia », la sola norma in quella sede sottoposta al vaglio della Corte, per il mancato coinvolgimento delle Regioni nel Piano nazionale della portualità e della logistica. Rileva che la Corte, in tale occasione, ha ribadito con chiarezza che la materia « porti ed aeroporti civili », di cui all'articolo 117, comma 3 della Costituzione, rientra integralmente, in tutta la sua portata ed estensione, nell'ambito della competenza legislativa concorrente o ripartita fra Stato e Regioni. Evidenzia che, secondo l'insegnamento costante della Corte, la legislazione statale nella materia dei porti rispetta la normativa costituzionale solamente ove preveda adeguate forme di coinvolgimento delle Regioni, quali « attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero le intese » che devono essere condotte in base al principio di lealtà. Osserva che solo tale coinvolgimento serio e compiuto delle regioni, nello svolgimento delle funzioni attribuite agli organi statali, può contemperare le ragioni dell'esercizio unitario di dette competenze in capo allo Stato con la necessaria garanzia delle funzioni costituzionalmente assegnate alle regioni stesse. Ritiene pertanto che il Governo debba assicurare il pieno coinvolgimento delle Regioni, attraverso il meccanismo delle intese, sia per il Piano della portualità e della logistica, sia per la riforma della *governance* del sistema portuale, da attuarsi con il decreto legislativo previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera f) della cosiddetta « legge Madia », n. 124 del 2015, su cui la Corte ovviamente non poteva pronunciarsi con la sentenza n. 261 del 2015. Ritiene che le regioni vadano, pertanto, coinvolte sia per la individuazione delle istituende autorità di sistema, sia per l'accorpamento e l'unificazione delle attuali autorità portuali. Osserva infatti che anche la *governance* dei porti chiama in causa il ruolo delle Regioni, perché essa incide più direttamente su ciascun territorio, come dimo-

stra il fatto che la regione concorre, sia a legislazione vigente sia come previsto nella riforma in corso, alla nomina dei Presidenti della Autorità portuali. Sottolinea che anche la citata legge Madia non solo ha stabilito che il predetto decreto legislativo debba essere adottato previo parere della Conferenza Unificata Stato-Regioni, ma ha precisato con un inciso assai significativo, ossia « tenendo conto del ruolo delle regioni », con ciò rafforzando esplicitamente il coinvolgimento delle Regioni. Giudica pertanto indispensabile assicurare, attraverso il meccanismo delle intese, la partecipazione piena delle regioni, dal momento che esse hanno compiuta e profonda conoscenza della realtà dei territori e delle comunità, al fine di addivenire alle scelte più equilibrate e corrette sia in tema di portualità che di *governance*. Ricorda che tale questione è già stata posta nei giorni scorsi dal Presidente della Regione Campania De Luca al Ministro Del Rio ed è stata sollevata anche dal Coordinamento nazionale degli Assessori regionali alle infrastrutture ed ai trasporti. Preannuncia la propria intenzione di seguire con attenzione la vicenda, affinché vengano adottate, riguardo al sistema portuale, decisioni giuste e definite con le regioni tramite il meccanismo delle intese, con il dovuto rispetto della realtà di tutti i territori nell'intero Paese, evitando trattamenti inspiegabilmente differenziati e soluzioni penalizzanti per alcune Regioni, a cominciare dalla regione Campania, in cui, a differenza di altre regioni, non può essere prevista una sola Autorità di sistema.

5-07565 Liuzzi: Difformità da parte dei comuni in ordine alla gratuità del parcheggio su aree a pagamento per i veicoli al servizio delle persone disabili.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Mirella LIUZZI (M5S), replicando, osserva che le problematiche di cui all'atto

di sindacato ispettivo sono conseguenti alla difformità esistente nei vari comuni del territorio nazionale riguardo alla applicazione ai veicoli al servizio di persone disabili della tariffa di parcheggio su aree a pagamento. Rileva che le maggiori problematiche si determinano quando gli utenti disabili si trovano in comuni diversi da quello di residenza, che applicano un trattamento difforme rispetto a quello al quale sono abituati nel proprio territorio. Ricorda che la Commissione si è occupata della questione già nella scorsa legislatura, approvando una risoluzione che impegnava il Governo ad assumere le opportune iniziative volte a prevedere, per i veicoli a servizio di disabili, la gratuità della sosta nei parcheggi a pagamento delimitati da strisce blu, qualora fossero risultati indisponibili gli stalli loro riservati gratuitamente e che anche nel corso di questa legislatura è stato approvato un ordine del giorno a firma di una collega del proprio Gruppo che conteneva un identico impegno. Stigmatizza l'accoglimento da parte del Governo di impegni ai quali non viene dato alcun seguito e auspica che il decreto legislativo che il Governo dovrà emanare in attuazione alla legge delega di riforma del codice della strada possa risolvere tale questione, evitando che si determinino ulteriori disagi a carico di utenti deboli e di fasce disagiate della popolazione.

5-07768 Miccoli: Completamento dei lavori della Metropolitana C di Roma.

5-07775 Marco Di Stefano: Completamento dei lavori della Metropolitana C di Roma.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*). Fa presente che, rispetto le questioni poste negli atti di sindacato

ispettivo, sarebbe necessaria una risposta assai più articolata, che tuttavia introdurrebbe elementi non di competenza del proprio dicastero.

Marco MICCOLI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, esprime forte preoccupazione per quanto sta accadendo in relazione alla realizzazione della Metro C di Roma. Ricorda infatti che il consorzio Metro C ha proceduto al licenziamento di più di cento lavoratori e la condotta di tale consorzio ha altresì comportato l'inattività di numerosi altri lavoratori dell'indotto. Fa presente, al riguardo, che l'opera ha registrato costi di realizzazione assai più alti di quelli previsti, con una differenza pari a circa 1 miliardo di euro, anche in seguito alle numerosissime varianti presentate nel corso dei lavori, come si evince dalla relazione presentata alla Corte dei conti dal presidente dell'ANAC. Osserva che anche gli arbitrati che sono stati posti in essere destano perplessità, essendo state riconosciute decine di milioni di euro per opere la cui realizzazione era già contenuta nei contratti preliminari. A tale riguardo, ritiene opportuno che venga costituita una Commissione parlamentare d'inchiesta in ordine agli sprechi nella realizzazione di questa opera. Osserva infine che, oltre al profilo occupazionale, per se stesso assai grave, sorgono dubbi legittimi anche riguardo all'effettivo completamento dell'opera. Pur sottolineando con favore la costituzione del tavolo tecnico cui si faceva riferimento nella risposta, ritiene imprescindibile che venga espressa una chiara volontà politica riguardo alla compiuta realizzazione della metropolitana C di Roma.

Marco DI STEFANO (PD), replicando, esprime anch'egli una forte preoccupazione per quanto esposto dal rappresentante del Governo. Osserva, infatti, che recenti notizie di stampa rendono noto un accordo tra Roma metropolitane e il consorzio Metro C, che si era impegnato, tra l'altro, a riassumere i 109 lavoratori

recentemente licenziati. Osserva che tale dichiarazione è incongruente con quanto appena rappresentato dal sottosegretario, che ha fatto presente che sono ancora in corso i lavori del tavolo tecnico, e auspica che il Governo abbia compiuta conoscenza dei fatti esposti in premessa e vigili con grande attenzione. Esprime preoccupazione anche riguardo ai flussi di traffico che si determineranno al momento in cui, nel mese di giugno, saranno messe in comunicazione la Metro A e la Metro C, e auspica che siano stati svolti i dovuti approfondimenti e possano essere messe in atto adeguate strategie. Fa presente che il presidente della regione Zingaretti in una dichiarazione a mezzo stampa resa nella giornata di ieri ha manifestato l'intenzione di proseguire i lavori della metro C fino a piazzale Clodio; al riguardo esprime forti perplessità riguardo alla continuazione di un rapporto con il consorzio Metro C, stanti gli accadimenti passati. Preannuncia quindi la propria intenzione di presentare altri atti di sindacato ispettivo volti a monitorare l'andamento della situazione e auspica che venga costituito un tavolo che veda la partecipazione sia della regione Lazio sia del comune di

Roma. Si riserva infine di porre la questione nel corso dell'audizione che la Commissione svolgerà alla presenza dei rappresentanti della regione Lazio, al fine di verificare che sia assicurato il necessario coordinamento tra i programmi della regione e quelli del comune di Roma.

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

La seduta termina alle 15.45.

AVVERTENZA

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

AUDIZIONI INFORMALI

Audizione di rappresentanti della provincia di Viterbo, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico archeologico ».

ALLEGATO 1

5-06086 Paolo Nicolò Romano: Modalità di rilascio dei certificati di collaudo e di omologazione dei veicoli industriali e documentazione utilizzata per la valutazione dei casi di diniego.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito alla complessa vicenda del signor Massone, sulla quale il MIT ha più volte fornito puntuali informazioni in risposta a precedenti atti di sindacato ispettivo, ripercorro i punti salienti.

Nel settembre 1989, il Massone acquistò l'autocarro FIAT 170 N35B targato AL 359341 munito di cassone ribaltabile e gru idraulica, sottoposto a visita e prova a richiesta della società PLURA, commercializzatrice nell'Ufficio provinciale della Motorizzazione di Cuneo (certificato di approvazione 02/CN/234480 datato 11 luglio 1989); risulta che il veicolo sia pervenuto nella disponibilità del Massone il successivo 18 ottobre 1990.

In data 4 marzo 1991, presso l'Ufficio provinciale della Motorizzazione di Alessandria, l'autocarro fu sottoposto all'ulteriore prescritto accertamento delle caratteristiche costruttive originarie (operazione 01 AL 690278), essendo scaduto per decorrenza temporale il certificato tecnico del collaudo (validità, un anno dalla data di rilascio: circolare 1242/4382 del 23 maggio 1980). In tale sede, vennero rilevati difetti dovuti all'inutilizzo del veicolo e fu richiesto un supplemento di relazione tecnica per la verifica delle mensole del cassone ribaltabile, cioè controlli finalizzati ad accertare le condizioni di sicurezza e di efficienza in ordine di marcia. È importante sottolineare che per tali controlli è competente la Motorizzazione, mentre alla valutazione delle caratteristiche dell'apparato sollevatore installato su un veicolo è preposto un altro Ente, l'al-

lora I.S.P.E.S.L., le cui competenze sono state successivamente assorbite dall'I.N.A.I.L..

Tale distinzione rileva in quanto le accuse del signor Massone di corrività dei funzionari pubblici nello svolgimento delle operazioni di collaudo sembrerebbero riguardare lo stato d'uso della gru non conforme alle specifiche di sicurezza prescritte dalla normativa di riferimento.

E infatti, nella richiesta di archiviazione avanzata dall'ufficio del PM presso il Tribunale di Ravenna il 21 novembre 1994, in merito a uno dei procedimenti attivati dal Massone, tra l'altro si legge testualmente «...nella relazione del C.T.U. ingegner Carlo Pollarolo nominato dal giudice istruttore civile del Tribunale di Alessandria si legge che il numero di matricola della gru... reca tracce di evidenti manipolazioni; ...trattasi pertanto di una gru di cui non è sicura l'identificazione e che è stata sottoposta a manomissioni nel corso dei vari passaggi di proprietà senza che sia stato possibile identificarne l'autore; ...non è quindi possibile affermare la falsità della certificazione di omologazione dell'I.S.P.E.S.L... in quanto la gru manomessa può avere avuto al momento dell'omologazione le caratteristiche tecniche regolari certificate durante il collaudo... ».

Tuttavia, l'ulteriore visita e prova finalizzata ad acclarare il ripristino delle carenze rilevate nell'Ufficio di Alessandria non ha mai avuto luogo. È iniziata, invece, una intricata controversia giuridica che ha coinvolto vari operatori economici intervenuti nell'allestimento e nella commer-

cializzazione del veicolo e che risulta conclusa nel 1999 con la condanna, comminata dal Tribunale di Alessandria, della società PLURA a un risarcimento a favore del Massone.

Sta di fatto che gli episodi reiteratamente denunciati non hanno mai portato all'accertamento, nelle competenti sedi giudiziarie, di comportamenti scorretti da parte di funzionari del MIT.

In risposta, poi, alle specifiche circostanze cui fa riferimento l'interrogante, riferisco quanto segue.

Circa la presentazione di due denunce (21 maggio e 23 luglio 2014) alla Guardia di Finanza di Novi Ligure nei confronti di due dirigenti pubblici, nulla risulta agli uffici del MIT.

Quanto alla mancata disamina da parte del MIT della perizia del C.T.U., evidenzio che le censure dell'ingegner Carlo Pollarolo, per quanto si evince dal già citato atto dell'Autorità giudiziaria di Ravenna del 1994, appaiono appuntate sullo stato d'uso, sulla funzionalità e l'efficienza della gru installata sull'autocarro; riguardano, quindi, un componente in relazione al quale gli Uffici della Motorizzazione sono tenuti a verificare la compatibilità dimen-

sionale e ponderale con il veicolo destinato a supportarlo. Aggiungo che l'elaborato della società PLURA non è stato mai vagliato dagli uffici del MIT e che non è affatto una perizia di parte, bensì la relazione tecnica che le disposizioni ministeriali (circolare 1004 (23) 600 del 10 marzo 1954, e successive) prescrivono venga allegata ad ogni domanda di collaudo presentata dagli allestitori agli Uffici provinciali della Motorizzazione per la verifica, applicando i criteri della Scienza delle costruzioni, della conformità delle caratteristiche dimensionali e ponderali del veicolo allestito alle prescrizioni del Codice della strada e ai parametri validati in sede di omologazione del veicolo originario, caratteristiche che verranno accertate al momento della successiva visita e prova.

Segnalo ancora che, per il procedimento penale a carico di ignoti presso il Tribunale di Alessandria, il GIP ha disposto l'archiviazione il 30 novembre 2015.

Concludo evidenziando che, nel venticinquennio decorso dall'inizio della vicenda analizzata, mai l'Autorità giudiziaria ha contestato comportamenti illegittimi da parte di dipendenti del MIT.

ALLEGATO 2

5-06674 Dadone: Revisione della Convenzione italo-francese concernente la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza e misure per il potenziamento del servizio sulla linea medesima.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, l'esercizio della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia è attualmente regolato dalla Convenzione intergovernativa Italia-Francia del 1970 e dall'Accordo di attuazione del 6 ottobre 1979 fra l'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e la SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer*); gli oneri relativi alla manutenzione della tratta francese sono interamente a carico della parte italiana, che ha l'obbligo di ripianare il conto economico di linea, benché il servizio ferroviario sia offerto anche in territorio francese.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha da tempo richiesto, sia su tavoli europei che su tavoli bilaterali ministeriali, la modifica della citata Convenzione, con l'obiettivo di stabilire una più equa ripartizione dei costi.

L'argomento è stato oggetto anche della CIG Alpi del sud, nell'ambito della quale è stata definita una nuova bozza di Accordo intergovernativo, il cui *iter* è ancora in corso; tale bozza di accordo prevede l'assunzione da parte di Italia e Francia, per il segmento di linea ferroviaria che interessa il proprio territorio, dell'onere dei costi di manutenzione a partire dal 3 dicembre 2019, data della effettiva liberalizzazione dei mercati ferroviari.

Inoltre, il futuro della linea ferroviaria è stato affrontato in occasione dei più recenti Vertici bilaterali tra Italia e Francia, a dimostrazione dell'importanza che i due Paesi attribuiscono a tale questione.

In particolare, la Dichiarazione finale del Vertice di novembre 2013 prevedeva l'impegno di entrambi i Governi a proseguire i negoziati sulla revisione della Convenzione del 1970 e a stabilire un meccanismo istituzionale di condivisione delle responsabilità, equilibrato sia dal punto di vista operativo che del finanziamento. Anche in occasione dell'ultimo Vertice italo-francese del 24 febbraio 2015, da parte italiana è stato messo di nuovo l'accento sulla necessità di rivedere la Convenzione e sugli stanziamenti di cui al decreto Sblocca Italia. Infatti, i finanziamenti da parte italiana consistono nei 29 milioni di euro a favore della regione Piemonte per i lavori di messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia, mentre la Francia non ha ancora sbloccato il finanziamento a causa del difficile negoziato in corso tra Stato, regioni e Rete Ferroviaria Francese (RFF) per la ripartizione degli oneri; i 29 milioni sono ripartiti in 4 milioni di euro nel 2016 e in 25 milioni di euro nel 2017.

La regione ha già stipulato un apposito protocollo d'intesa con RFI e RFF per definire con il gestore ferroviario francese gli interventi di messa in sicurezza della tratta ricadente in territorio francese. Inoltre, per definire il regime transitorio di circolazione transfrontaliera che, nelle more dei lavori, consenta l'arrivo dei treni francesi a Limone è in corso di soluzione la problematica con-

nessa all'attrezzaggio tecnico delle linee e al corrispondente sistema di bordo dei treni.

Ad oggi lo stato di avanzamento dei lavori relativo al protocollo d'intesa è pienamente in linea con i tempi previsti dal protocollo stesso. In particolare, SNCF ha effettuato la progettazione pre-

liminare degli interventi e i relativi sondaggi, nonché i lavori geotecnici sui ponti ferroviari di Maglia e Lavina.

RFI riferisce anche di aver appaltato i lavori per gli interventi nella galleria Tenda e per la realizzazione del Sistema di Controllo Marcia Treni nella tratta francese della linea.

ALLEGATO 3

5-07054 Galgano: Ritardi nella realizzazione del progetto di raddoppio della tratta Spoleto-Terni sulla linea ferroviaria Orte-Falconara.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La direttrice ferroviaria Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, costituisce Tasse portante del sistema ferroviario umbro-marchigiano e assicura il collegamento tra la dorsale Milano – Roma e la linea Adriatica.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) informa che la linea, interamente elettrificata e originariamente a semplice binario, è oggetto di interventi di potenziamento e raddoppio, avviati negli anni passati, il cui completamento è condizionato dalla specifica disponibilità finanziaria per le singole tratte nelle quali è stato suddiviso l'itinerario.

Ad oggi sono stati attivati i seguenti tratti a doppio binario: Orte-Terni (29 km), Campello – Foligno (15,4 km), Fabriano – Posto di Movimento 228 (4 km) Montecarotto – Jesi – Falconara (26 km), per un totale di circa 75 km. Gli interventi per il completamento del raddoppio, arti-

colati in diversi progetti, sono previsti nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 in relazione al loro stato di attuazione; la linea è già raddoppiata per circa il 40 per cento dell'estesa.

Quanto al raddoppio Spoleto – Terni, che prevede anche la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica e nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni di Spoleto e di Terni, sono finanziate le progettazioni con un costo di 11 milioni di euro, mentre sono da reperire le risorse per la realizzazione delle opere, valutate in 561 milioni di euro, per il prosieguo dell'iter approvativo in sede CIPE.

In prossimità dell'ultimazione dei lavori di raddoppio già finanziati (Castelplanio – Montecarotto e Spoleto – Campello), sarà certamente valutata la necessità di finanziare le altre tratte progettate, tra cui la Spoleto-Terni.

ALLEGATO 4

5-07327 Tino Iannuzzi: Modalità di coinvolgimento delle regioni nella definizione del piano strategico della portualità e della logistica e nei procedimenti di riordino della *governance* dei porti.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La sentenza della Corte Costituzionale n. 261 del 17 novembre 2015 ha giustamente osservato che il Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica (PNSPL), tratteggiando uno scenario di sviluppo e valorizzazione complessiva della « risorsa mare », necessitava di una maggiore condivisione da parte del sistema delle regioni. In esso, infatti, a valle di una strutturata analisi della domanda e dell'offerta dei vari segmenti di mercato potenziale legati alla logistica e al trasporto marittimo, si delineano macro-strategie di rilancio del sistema portuale nel suo insieme: dalla vocazione turistica a quella commerciale, dalle connessioni con gli interporti e la più generale retroportualità al rapporto tra infrastrutture portuali e sistema manifatturiero, e fino a toccare i temi della necessaria armonizzazione della programmazione pluriennale delle opere pubbliche in ambito portuale e dei meccanismi amministrativi che regolano il mercato delle concessioni demaniali.

È ovvio che, trattandosi di materie molte delle quali sottoposte a legislazione concorrente, il ruolo delle regioni nella fase di redazione e approvazione del Piano dovesse essere più incisivo rispetto alla semplice manifestazione di un parere.

È stata quindi indetta la Conferenza delle regioni, che è ora in fase di confronto con il Governo e si sono già svolte diverse proficue riunioni a livello tecnico e istruttorio per consolidare un confronto più di merito sui punti sopra esposti. Confidiamo di poter giungere, a valle di tale confronto, all'espressione dell'intesa.

Tutt'altro discorso riguarda il decreto delegato di « riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84 », discendente dalla legge n. 124/2015, con la quale il Parlamento ha delegato il Governo a legiferare in tema di riorganizzazione delle amministrazioni centrali dello Stato. Le Autorità Portuali sono amministrazione centrale dello Stato, e il decreto in questione riorganizza la *governance* dei 54 porti « di rilevanza nazionale e internazionale » così come classificati dalla stessa legge n. 84 (cosiddetti porti di II categoria, I e II classe). La citata legge n. 124/2015 prevede, sul progetto di riorganizzazione in argomento, l'espressione del parere da parte delle regioni: a tal fine, di concerto con la Conferenza, è stato avviato il confronto tanto in sede politica (il primo incontro tra il Ministro e i presidenti di regione si è svolto lo scorso 11 febbraio), quanto in sede tecnica (il tavolo di lavoro richiesto dalle regioni si è insediato proprio lo scorso 18 febbraio).

Nel merito, lo schema di decreto delegato adottato dal Consiglio dei ministri lo scorso 20 gennaio vede molto rafforzato, anche rispetto all'impianto della legge n. 84 oggi vigente, il ruolo delle regioni. Anzitutto, ne salvaguarda la decisiva funzione in sede di approvazione dei nuovi piani regolatori di sistema portuale. In secondo luogo, ne prevede l'esplicito coinvolgimento esclusivo, in concorso con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e nella forma vincolante dell'intesa, per l'indicazione dei presidenti delle autorità di sistema portuale (AdSP). È opportuno

far notare che oggi, invece, vige una complessa procedura che vede la regione come un *primus inter pares* – rispetto a province, comuni e camere di commercio – nella responsabilità di individuare una terna di nomi espressione del territorio e da sottoporre al Ministro per la scelta finale. Le regioni passano così, su questo specifico aspetto, da una funzione istruttoria – propositiva (al pari di tutti gli altri enti locali) ad una funzione esclusiva, tipica dei meccanismi vincolanti di co-decisione. Infine, le regioni avranno un proprio delegato all'interno dei nuovi organismi di *governance* delle AdSP, i comitati di gestione, al pari delle città metropolitane e dei comuni ex sedi di autorità portuali. Nella sostanza, la rappresentanza regionale passerà da 1 su 20-30 (la media dei membri degli attuali comitati portuali) a 1 su 2-3 (il numero massimo previsto per gli istituendi comitati di gestione).

Pare indiscutibile il dato che il sistema regionale esca, da questo impianto di riforma, molto più rafforzato e incisivo rispetto al modello attuale ispirato dalla legge n. 84/94. E ciò a prescindere dalla Corte costituzionale che nulla ha eccepito, ovviamente, sulla legge Madia.

Infine, voglio evidenziare che le previsioni contenute nel Piano affondano le loro radici in un lavoro di ricerca, studio e analisi avviato ormai circa un anno fa. Quel lavoro è stato poi sottoposto al parere della Conferenza delle regioni fin dal settembre 2015 e, contestualmente, ha ottenuto il parere favorevole delle Commis-

sioni parlamentari. Al confronto partenariale esterno alle dinamiche istituzionali hanno partecipato fattivamente tutte le associazioni del cosiddetto *cluster* marittimo che non a caso – cito solo i principali *player* del settore: Confitarma, Confetra, Federagenti, Fedespedi, Assiterminal, Assoport – hanno manifestato pubblicamente grande apprezzamento per l'impianto della riforma. Il Piano è stato approvato dal Consiglio dei ministri sia in prima che in seconda lettura, e devo aggiungere che le indicazioni strategiche in esso contenute sono saldamente complementari al lavoro di ricerca compiuto dalla stessa Presidenza del Consiglio, fin dal 2014 e attraverso il DIPE, confluito nel documento Iniziativa di Studio sulla portualità italiana. Quelle previsioni strategiche hanno ispirato l'articolo 8 della legge Madia, e quindi il decreto delegato sul quale ci stiamo oggi confrontando. In sintesi, abbiamo alle spalle due anni di indagini e approfondimenti, due documenti strategici di indirizzo, un intenso confronto in sede partenariale con le associazioni di categoria, un solido e proficuo confronto tanto in sede parlamentare quanto in Conferenza delle regioni. A conferma di ciò aggiungo che l'ipotesi di riforma – al netto di alcuni correttivi tecnici propositi e in fase di valutazione – ha trovato il consenso della quasi totalità dei presidenti di regione che hanno inteso esprimere pubblicamente le proprie valutazioni.

ALLEGATO 5

5-07565 Liuzzi: Difformità da parte dei comuni in ordine alla gratuità del parcheggio su aree a pagamento per i veicoli al servizio delle persone disabili.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, ricordo che l'articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada) dispone, nell'ultima parte del comma 5, che il comune inoltre stabilisce, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, e può prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Come è noto, la sentenza n. 21271 del 5 ottobre 2009 della II sezione civile della Corte di Cassazione non ha ritenuto condivisibile quanto sempre sostenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti circa la gratuità della sosta a pagamento nel caso in cui gli stalli riservati agli autoveicoli al servizio delle persone diversamente abili risultassero occupati. La Corte ha motivato la propria pronuncia rilevando che nessuna norma prevede che il veicolo a servizio di un disabile, munito del contrassegno previsto dal Codice della strada e parcheggiato in uno stallo a pagamento a causa della indisponibilità degli stalli riservati gratuitamente ai disabili, debba comunque beneficiare della gratuità della sosta. Dalla sentenza si evince, inoltre, che la gratuità del parcheggio può essere stabilita solo dai comuni

che, nella propria autonomia, fissano le regole da osservare per la sosta e il parcheggio.

Nel tempo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla lettura congiunta delle diverse norme relative alle facilitazioni concesse ai diversamente abili, ha sempre evinto la volontà del legislatore di facilitare la vita di relazione e mobilità degli stessi, anche con misure che attengono specificamente al settore della sosta, compresa l'esenzione del pagamento di tariffe orarie per il parcheggio nelle strisce blu nel caso in cui lo stallo riservato risultasse occupato.

Quanto alla richiesta di una circolare ministeriale che regolamenti la questione evidenziata, richiamo il citato articolo 381 che non impone alcun obbligo ai comuni ma solo la facoltà di prevedere la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati. Pertanto una circolare in tal senso non potrebbe mai innovare rispetto alla norma, ma avrebbe una mera funzione esplicativa, interpretativa e di chiarimento sulla portata della norma stessa, e quindi i comuni non avrebbero l'obbligo di uniformarsi.

Allo stato, non può che prendersi atto della attuale formulazione della norma e appellarsi al senso civico degli enti locali che, nell'ambito del proprio potere discrezionale, possono venire incontro a una categoria di persone già duramente provate, rendendo gratuito il parcheggio dei veicoli al loro servizio anche nelle strisce

blu, regolamentando in tal modo una materia di propria competenza.

Infine, informo che già nel 2010, in sede di approvazione del disegno di legge (AS 1720) che ha poi portato all'emanazione della legge n. 120/2010, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva proposto una modifica all'articolo 188 del Codice della strada, che avrebbe risolto in maniera definitiva la problematica la que-

stione sollevata; la proposta ha avuto il parere sfavorevole della Commissione economia e finanze del Senato.

Tuttavia, tra i principi e i criteri del disegno di legge di delega al Governo per la riforma del Codice della strada, si fa espresso riferimento all'utenza vulnerabile e pertanto, in sede di attuazione, la problematica rappresentata potrà trovare opportuna attenzione.

ALLEGATO 6

**5-07768 Miccoli: Completamento dei lavori
della Metropolitana C di Roma.****5-07775 Marco Di Stefano: Completamento dei lavori
della Metropolitana C di Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente perché trattasi di analogo argomento.

A seguito delle criticità derivanti dal blocco dei cantieri da parte del contraente generale Metro C, nel dicembre 2015 è stato attivato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Tavolo tecnico di coordinamento tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stesso, il Ministero dei beni culturali e ambientali, Roma Capitale, regione Lazio e la stazione appaltante Società Roma Metropolitane per valutare le problematiche connesse al completamento della linea metropolitana C e consentire la riattivazione dei cantieri.

Nell'ambito del Tavolo tecnico le tematiche affrontate hanno riguardato:

i pagamenti al contraente generale in relazione allo stato di avanzamento dei lavori già in essere;

la verifica della sussistenza della copertura finanziaria delle opere già contrattualizzate e la definizione di una diversa modalità di erogazione delle risorse da parte dei soggetti co-finanziatori in modo da accelerare i pagamenti;

la programmazione dell'*iter* istruttorio per sottoporre all'approvazione del CIPE le varianti intervenute dopo la deliberazione n. 84/12, il quadro economico degli interventi contrattualizzati e la diverse modalità di erogazione dei contributi.

Conseguentemente, la stazione appaltante ha proceduto a definire, con il contraente generale, le condizioni e le tempistiche per la riapertura dei cantieri e i pagamenti dello stato di avanzamento dei lavori.

Per quanto comunicato nell'ultima seduta del Tavolo tecnico da Roma Metropolitane e dal comune di Roma, sarà il Consiglio di Amministrazione di Metro C a valutare la possibile ripresa dei lavori.

Da quanto sopra esposto, si evince una situazione nella quali i diversi attori hanno segnalato problematicità la cui complessa soluzione richiede ulteriori approfondimenti.

La tutela dei lavoratori, i pagamenti dei SAL, la ripresa dei lavori sono temi che devono trovare adeguata risposta; quindi il tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intensificherà i lavori per trovare soluzioni condivise.