

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### RISOLUZIONI:

7-01101 Garofalo: Ridefinizione dei parametri di classificazione dei veicoli (*Discussione e rinvio*) ..... 174

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 175

#### INTERROGAZIONI:

5-07255 De Lorenzis: Ripristino del bacino di carenaggio nel porto di Livorno, anche ai fini della sospensione all'esercizio del terminale *offshore* ..... 175

ALLEGATO 1 (*Testo della risposta*) ..... 177

5-08592 Turco: Problematiche sul pendolarismo ferroviario sulla linea Torino-Venezia via Milano connesse all'aumento delle tariffe e alla sostituzione da parte di Trenitalia dei treni Freccia Bianca con treni Freccia Rossa ..... 175

ALLEGATO 2 (*Testo della risposta*) ..... 179

5-09353 Crivellari: Stato dei lavori di ristrutturazione della stazione di Rovigo e abbattimento delle barriere architettoniche ivi presenti ..... 176

ALLEGATO 3 (*Testo della risposta*) ..... 181

5-09562 Famiglietti: Sullo stato della sicurezza del tratto dell'autostrada A16 (Napoli-Bari) tra i caselli di Tufino e Avellino ovest e sull'opportunità di innalzare gli attuali limiti di velocità ..... 176

ALLEGATO 4 (*Testo della risposta*) ..... 182

AVVERTENZA ..... 176

#### RISOLUZIONI

Giovedì 10 novembre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

**La seduta comincia alle 13.10.**

**7-01101 Garofalo: Ridefinizione dei parametri di classificazione dei veicoli.**

(*Discussione e rinvio*).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO (AP) evidenzia che la risoluzione in discussione è diretta a tutelare coloro che utilizzano i motocicli nelle strade a pedaggio e, segnatamente, a sollecitare possibili iniziative normative per ridefinire i parametri di classificazione dei medesimi che incidono sulle attuali modalità di calcolo dei pedaggi.

Ricordando che prima dell'entrata in vigore del decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691, che ha determinato la generale adozione del sistema di classificazione dei veicoli basato sul numero degli assi, i motocicli rappresentavano una classe a parte, distinta da tutti gli altri autoveicoli, segnala che ora nei parametri per il calcolo del pedaggio autostradale, i motocicli ammessi alla circolazione in autostrada ai sensi dell'articolo 175, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono equiparati agli autoveicoli a quattro ruote con la conseguenza che l'Italia è uno dei pochissimi Paesi in Europa dove il pedaggio per i motocicli è equiparato a quello delle auto e con il risultato che le tariffe a carico delle motociclette possono essere superiori a quelle di automobili della categoria SUV di maggior dimensioni e potenza.

Concludendo, riferisce che il senso della risoluzione è richiedere al Governo di assumere iniziative normative per ridefinire l'attuale sistema di classificazione dei veicoli al fine di rimodularne il parametro, in modo che, in occasione del rinnovo delle concessioni autostradali, si possano individuare sistemi di calcolo dei pedaggi più ragionevoli per i motocicli.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

**La seduta termina alle 13.15.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.15 alle 13.30.

**INTERROGAZIONI**

*Giovedì 10 novembre 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 13.35.**

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

**5-07255 De Lorenzis: Ripristino del bacino di carenaggio nel porto di Livorno, anche ai fini della sospensione all'esercizio del terminale offshore.**

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando si dichiara solo parzialmente soddisfatto. Se, da una parte, prende atto che il Ministero ha comunque fornito una risposta contenente informazioni che potranno contribuire al prosieguo della discussione concernente il tema, dall'altra evidenzia la sua insoddisfazione sul merito delle decisioni che i ministeri interrogati hanno comunicato con la presente risposta.

**5-08592 Turco: Problematiche sul pendolarismo ferroviario sulla linea Torino-Venezia via Milano connesse all'aumento delle tariffe e alla sostituzione da parte di Trenitalia dei treni Freccia Bianca con treni Freccia Rossa.**

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

Tancredi TURCO (Misto-AL-P), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta ricevuta dal Governo in quanto gli risulta che il problema sollevato nell'interrogazione è ben sussistente. Rileva che a fronte di un aumentato dei costi degli abbonamenti mensili sulla linea Torino-

Venezia via Milano, fino anche al 40 per cento non risultano essere migliorati i livelli di servizio offerti, sia in termini qualitativi che quantitativi. Ricordando di essere consapevole che il ministero non può intervenire oltre certi limiti su questioni che riguardino la politica commerciale dell'azienda Trenitalia, conclude sottolineando che ritiene suo dovere continuare a tutelare gli utenti ferroviari, in specie se pendolari.

**5-09353 Crivellari: Stato dei lavori di ristrutturazione della stazione di Rovigo e abbattimento delle barriere architettoniche ivi presenti.**

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta ricevuta dal Governo in ragione del fatto che in essa sono ricordati precisi termini temporali per i lavori e date assicurazioni sullo stato della sicurezza per gli utenti.

**5-09562 Famiglietti: Sullo stato della sicurezza del tratto dell'autostrada A16 (Napoli-Bari) tra i caselli di Tufino e Avellino ovest e sull'opportunità di innalzare gli attuali limiti di velocità.**

Anna Maria CARLONI (PD), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Anna Maria CARLONI (PD), replicando in qualità di cofirmataria, ringrazia il rappresentante del Governo per l'esauriva risposta fornita in merito alle ragioni che hanno determinato la fissazione dei limiti di velocità sul tratto autostradale di cui all'interrogazione.

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

**La seduta termina alle 14.**

#### AVVERTENZA

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

#### COMITATO RISTRETTO

*Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 423 Caparini, C. 608 Decaro, C. 871 Molteni, C. 1085 Grimoldi, C. 1126 Molteni, C. 1177 Garofalo, C. 1263 Nastri, C. 1386 Caparini, C. 1512 Meta, C. 1537 Dell'Orco, C. 1616 Nastri, C. 1632 Gebhard, C. 1711 Buonanno, C. 1719 Grimoldi, C. 2063 Gandolfi, C. 2353 Pratavia, C. 2379 Cristian Iannuzzi, C. 2662 Melilla, C. 2736 Mucci, C. 2913 Turco e C. 3029 Schullian/A.*

## ALLEGATO 1

**5-07255 De Lorenzis: Ripristino del bacino di carenaggio nel porto di Livorno, anche ai fini della sospensione all'esercizio del terminale offshore.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce il MISE sul terminale di rigassificazione galleggiante FSRU della società OLT Offshore Toscana, questo è stato progettato e realizzato in accordo alle normative e regole di classe sia nazionali che internazionali. Per quanto riguarda le normative di esercizio, il terminale opera nel rispetto di un Sistema Internazionale di gestione della Sicurezza (ISM code) e Security (ISPS code, cap. XI SOLAS), in base a quelle che sono le convenzioni internazionali SOLAS e MARPOL interamente recepite dalla legislazione italiana.

In merito alla tecnologia utilizzata da terminali offshore esistenti o in progettazione in paesi esteri, il MISE evidenzia che la tecnologia *energy bridge* ha ormai lasciato il campo alla più adeguata e sicura tecnologia FSRU (Floating Storage Regassification Unit), la stessa applicata per il terminale OLT.

Per quanto concerne il punto riguardante i bracci di carico, essi sono certificati da RINA (Registro Italiano Navale) e tutte le operazioni dovranno effettuarsi nel rispetto della normativa vigente, in particolare del decreto MIT 2 agosto 2007. I bracci di carico presenti sul terminale, in particolar modo i relativi sistemi di sicurezza, sono analoghi a quelli utilizzati in numerosi terminali GNL nel mondo e hanno una tecnologia testata da oltre 30 anni.

Viceversa, il sistema di ormeggio è uno *standard* internazionale (*ship to ship*) riconosciuto da tutti gli organismi tecnici di bandiera internazionali, di conseguenza

anche il RINA si è adeguato con una specifica dichiarazione di conformità, riconoscendo il sistema di ormeggio idoneo ad essere connesso all'unità navale, come pure a mantenerla in posizione.

Sulle attività del porto, del turismo e della pesca, il progetto è stato oggetto di valutazione in fase di VIA con espressione di parere positivo da parte degli enti coinvolti.

Nel merito, quindi, di considerare l'ipotesi della sospensione di efficacia dell'autorizzazione all'esercizio del terminale di rigassificazione e di un suo riesame, il MISE ritiene non sussistano i presupposti di accoglimento per le motivazioni anzidette, che invece riaffermano la positività della scelta di infrastrutture strategiche quali i terminali di rigassificazione di GNL previsti anche nella Strategia Energetica Nazionale (SEN), che accrescono il grado di sicurezza e diversificazione degli approvvigionamenti di gas e consentono di giungere a uno stabile aggancio dei prezzi del gas italiani a quelli europei.

In riferimento al bacino in muratura, per il quale è competente l'Autorità portuale di Livorno, vanno evidenziate le seguenti circostanze.

Nella sintesi non tecnica, presentata da OLT in sede di richiesta di VIA a febbraio 2003, tra i vari aspetti generali di cui la società aveva tenuto conto per individuare il sito ove collocare il terminale, si fa effettivamente riferimento alla *...disponibilità di un bacino di carenaggio di grandi dimensioni...*, ma espressamente ai fini dei *...lavori di installazione della torretta di*

ancoraggio e le eliche direzionali di poppa, e non già ai fini del mantenimento in esercizio.

Al riguardo, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha precisato che nel quadro prescrittivo di cui al decreto 1256 del 15 dicembre 2004 non vi è alcuna prescrizione che impone la disponibilità di un bacino di carenaggio; inoltre, alcuna prescrizione si rinviene nei successivi provvedimenti di esclusione dalla VIA emanati in ragione di alcune modifiche apportate dalla società al progetto originario.

Il rigassificatore OLT è una nave gassiera parzialmente trasformata e ancorata in maniera stabile. Dette informazioni, insieme ad altre, venivano riportate, nel parere della Commissione VIA n. 581 del 6 maggio 2004 e recepite nel citato decreto VIA n. 1256 nel quadro di riferimento progettuale, ma non nella parte dispositiva né in eventuali prescrizioni, né, tantomeno, quale condizione essenziale per il mantenimento dell'impianto.

Si precisa, da ultimo che le vicende del bacino negli anni dal 2003 al 2009 hanno formato oggetto di diverse indagini, sia della Procura della Repubblica che della Procura della Corte dei conti che, a quanto consta, si sono concluse tutte con provvedimento di archiviazione. Dal 2009 il bacino è nella disponibilità dell'Autorità portuale di Livorno che, dopo una serie di valutazioni corroborate anche da uno stu-

dio di settore e analisi di mercato commissionati al RINA, ha deliberato, acquisendo anche il parere MIT del 27 settembre 2012, di bandire un procedimento ad evidenza pubblica per l'assegnazione in concessione della gestione del compendio costituito dal bacino in muratura e da un bacino galleggiante. Purtroppo, mentre era in corso la fase di prequalifica delle manifestazioni di interesse ricevute ai fini della formalizzazione della lettera d'invito, alla fine di agosto del 2015 si è verificato un incidente nel bacino galleggiante cui ha fatto seguito la morte di un lavoratore.

Da allora il bacino galleggiante – peraltro danneggiato a seguito del tragico evento – è sotto sequestro da parte della magistratura che ha aperto un'inchiesta per omicidio colposo e, ovviamente, la procedura di gara ha subito un'interruzione. Recentemente, l'AP ha accolto l'istanza della società Azimut-Benetti, concessionaria del bacino galleggiante, di provvedere alla risistemazione del bacino al fine di far proseguire la gara. Pertanto, la stessa AP ha espresso l'intenzione di richiedere il dissequestro al magistrato penale; una volta ottenuto il dissequestro, la gara potrà riprendere e al suo esito il compendio bacini verrà assegnato in concessione al vincitore per la messa in esercizio e l'espletamento delle attività previste nel piano d'impresa che sarà allegato all'offerta.

## ALLEGATO 2

**5-08592 Turco: Problematiche sul pendolarismo ferroviario sulla linea Torino-Venezia via Milano connesse all'aumento delle tariffe e alla sostituzione da parte di Trenitalia dei treni Freccia Bianca con treni Freccia Rossa.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, i servizi ferroviari delle « Frece » (Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca) sono effettuati in regime di mercato e, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico; la programmazione di tali servizi si basa, pertanto, su valutazioni di carattere commerciale, finalizzate a garantirne la sostenibilità economica.

Per quanto riferisce Trenitalia, sulla linea trasversale padana (Torino-Milano-Venezia) da gennaio 2016 è stato avviato un piano di rimodulazione dei servizi a mercato, che prevede la progressiva sostituzione dei treni Frecciabianca con treni Frecciarossa.

Ciò consente un incremento della qualità dell'offerta, sia sotto l'aspetto del *comfort* di viaggio che sotto quello dei tempi di percorrenza, infatti:

i servizi Frecciarossa sono effettuati con convogli ETR 500;

l'instradamento sulla linea AV tra Torino e Milano consente, già oggi, una riduzione di oltre 40 minuti dei tempi di viaggio e, da dicembre prossimo, con l'apertura all'esercizio della tratta AV tra Treviglio e Brescia, sarà possibile una ulteriore riduzione di 10 minuti.

Il programma di trasformazione verrà completato nella primavera del 2017; attualmente ha già interessato circa il 64 per cento dell'offerta Frecciabianca sulla direttrice padana (28 treni su 44) e comun-

que sino a dicembre prossimo verranno mantenuti i 4 Frecciabianca a più alta valenza pendolare. Ciò anche al fine di consentire, nel frattempo, l'individuazione di eventuali soluzioni alternative a carattere regionale da parte delle regioni interessate, alle quali si è da tempo provveduto a fornire adeguata informazione circa il progetto in atto.

Per poter viaggiare sui treni Frecciarossa è necessario acquistare un abbonamento AV ed effettuare la prenotazione del posto; a tale riguardo, va considerato che:

l'abbonamento ai treni AV di Trenitalia è frutto di un'autonoma e libera iniziativa commerciale dell'Azienda, che ne sostiene interamente l'onere;

l'obbligo di prenotazione del posto si è reso necessario per evitare situazioni di criticità determinate dall'eventuale verificarsi di particolari condizioni di affollamento che – oltre ad andare a decremento della qualità generale del servizio con obiettivi disagi a passeggeri e operatori – sono già state oggetto di segnalazione da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

In ogni caso, informo che nella nuova offerta del Contratto di servizio Media/Lunga Percorrenza verrà mantenuto l'attuale livello di collegamenti esistenti e potenziata l'offerta con l'inclusione, nel perimetro dei collegamenti sovvenzionati, anche degli attuali servizi a mercato di 2 coppie di IC Roma-Venezia-Trieste in

quanto tali collegamenti svolgono spesso, per buona parte, un servizio di cabotaggio servendo flussi pendolari che li utilizzano per tratte limitate, sostanzialmente paragonabile a quello del trasporto ferroviario locale gestito dalle regioni.

È opportuno anche segnalare che è stato avviato un confronto con le regioni

interessate, nell'ambito del quale, dal punto di vista tecnico, sono state approfondite le possibilità di ottimizzazione degli stessi servizi, in relazione a possibili integrazioni con i servizi a committenza regionale già esistenti e con quelli in autonomia commerciale (Frecciabianca e Frecciargento) svolti da Trenitalia.

## ALLEGATO 3

**5-09353 Crivellari: Stato dei lavori di ristrutturazione della stazione di Rovigo e abbattimento delle barriere architettoniche ivi presenti.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Ferrovie dello Stato Italiane, fra la fine del 2012 e l'inizio del 2013 la stazione di Rovigo è stata oggetto di lavori di riqualificazione eseguiti da Centostazioni, società del Gruppo FS. Si tratta di interventi che hanno riguardato il Fabbricato Viaggiatori, con particolare riferimento all'atrio di stazione, e che sono consistiti nel riordino degli spazi interni, nel rifacimento delle pavimentazioni e dei rivestimenti, e nella messa a norma degli impianti; sono stati anche completamente ristrutturati i servizi igienici della stazione.

Nell'ottica del miglioramento delle condizioni di accessibilità alla stazione e nell'ambito di una prima fase di interventi, sono stati anche realizzati percorsi tattili in continuità con quelli esterni del piazzale.

Tutti questi lavori sono stati svolti d'intesa con RFI che, in qualità di proprietaria, ha approvato i progetti ed erogato parte dei finanziamenti necessari.

Ora, con i finanziamenti di RFI già stanziati, nel 2017 sarà possibile avviare la seconda fase degli interventi finalizzati a migliorare le condizioni di accessibilità, in particolare i lavori di innalzamento dei

marciapiedi di stazione all'altezza standard di 55 cm di altezza dal piano delle rotaie e, nell'ambito dell'impegno di eliminazione delle barriere architettoniche, anche la realizzazione di ascensori su ciascun marciapiede di stazione. Sulle nuove pavimentazioni dei marciapiedi saranno ovviamente posati i percorsi tattili per ipovedenti, in continuità con quanto eseguito nei precedenti lavori di Centostazioni in atrio.

FS prevede che i lavori saranno completati entro febbraio 2018: si tratta infatti di lavori complessi che dovranno essere eseguiti compatibilmente con la circolazione ferroviaria e con tempi di esecuzione condizionati dalla necessità di garantire il contemporaneo esercizio ferroviario.

Naturalmente, con la realizzazione degli ascensori non sarà più necessario attraversare i binari sulle passatoie a raso per accompagnare ai diversi marciapiedi le persone a ridotta mobilità; va tuttavia puntualizzato che tale operazione – da effettuare finché non saranno disponibili gli ascensori – viene oggi svolta in totale sicurezza mediante l'impiego di personale appositamente abilitato e nel rispetto di precise procedure di sicurezza.

## ALLEGATO 4

**5-09562 Famiglietti: Sullo stato della sicurezza del tratto dell'autostrada A16 (Napoli-Bari) tra i caselli di Tufino e Avellino ovest e sull'opportunità di innalzare gli attuali limiti di velocità.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo anche sulla base di quanto comunicato dalla Società concessionaria Autostrade per l'Italia, cui è affidato in gestione il tratto autostradale in argomento ai sensi della Convenzione Unica in data 12 ottobre 2007.

Occorre in primo luogo ricordare che i limiti di velocità sulle strade e autostrade sono puntualmente disciplinati dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di esecuzione e attuazione. In particolare, l'articolo 142, comma 2, del CdS prevede che, quando risulti opportuno applicare limiti diversi in determinate strade e tratti di strada, gli enti proprietari – nel caso in esame, il concessionario autostradale – possono prevedere, entro i limiti massimi fissati dal medesimo articolo 142 al comma 1, limiti di velocità minimi e massimi diversi. Inoltre, il citato Regolamento prevede sia limitazioni temporanee in prossimità di lavori o di cantieri stradali (articolo 41), sia la possibilità per l'ente proprietario o concessionario di stabilire particolari modalità di uso di tratti dell'autostrada stessa per ragioni tecniche o di sicurezza (articolo 372).

Sul tracciato della A16 il limite degli 80 km/h vige in più punti e la limitazione è riconducibile alle caratteristiche geometriche del tracciato, limitazione prescritta sin dall'apertura al traffico dell'autostrada, avvenuta negli anni '60.

Autostrade per l'Italia ha rappresentato che la scelta di installare il Tutor non è derivata unicamente dalla necessità di migliorare le *performance* di sicurezza del tratto Baiano – Avellino ovest, che già presentava tassi di incidentalità media-

mente allineati o migliori della restante rete gestita, ma anche dalla opportunità di introdurre un elemento strutturale di controllo dei comportamenti di guida tale da poter consentire, nell'arco di un congruo periodo di osservazione, una eventuale rivalutazione dei limiti di velocità imposti a suo tempo. A seguito delle segnalazioni formulate dal Compartimento di Polizia Stradale della Regione Campania, recepite nel corso di un incontro tenutosi presso la Prefettura di Avellino il 27 luglio scorso, Autostrade per l'Italia ha commissionato uno studio volto proprio a determinare i possibili riflessi complessivi sulla sicurezza di un misurato innalzamento dei limiti di velocità nel tratto controllato dal Tutor, in relazione agli effetti da questo prodotti sulle dinamiche di guida, oltre che ad individuare eventuali ulteriori interventi di miglioramento di possibile realizzazione.

A sostegno delle iniziative appena descritte, nel seppur breve periodo di osservazione (l'introduzione del Tutor risale al 30 marzo 2016), i risultati degli ultimi 6 mesi (sui quali lascio agli atti una tabella riepilogativa) rispetto al periodo omologo dell'anno precedente hanno riportato un *trend* positivo, secondo quanto comunicato dalla concessionaria Autostrade per l'Italia. Si è rilevata una sensibile diminuzione del totale incidenti, nonché una riduzione degli incidenti con conseguenze per le persone e nessun tamponamento in condizioni di strada asciutta.

Infine, riferisce il Ministero dell'interno che, a seguito del gravissimo incidente stradale avvenuto nel 2012 lungo l'auto-

strada A16 Napoli-Canosa che costò la vita a 40 persone, la Prefettura di Avellino ha chiesto che venissero intensificati i servizi di controllo del rispetto del limite di velocità di 80 km/h.

Lo strumento per implementare tale controllo è stato individuato d'intesa con la Polizia Stradale e con la Società Autostrade per l'Italia, ed è stato quello di sottoporre il traffico al controllo della velocità media in due tratti, dal km 36+050 al km 40 in direzione Napoli-Canosa e dal km 36+050 al km 27+650 nella direzione opposta.

La segnaletica di preavviso all'utenza dell'inizio del tratto soggetto a controllo con il Tutor è stata resa visibile nel corso del mese di gennaio 2016 per consentire ai conducenti di adeguare opportunamente la velocità del veicolo al limite, peraltro già da tempo presente.

Il 25 marzo 2016, dopo informazione al pubblico mediante comunicazione su stampa locale e nazionale, il sistema è stato acceso per lo svolgimento dell'attività di accertamento e, da tale data fino al 30 settembre 2016, sono state accertate complessivamente n. 86648 infrazioni.