

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE REFERENTE:

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. C. 2305 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto/A (*Seguito dell'esame e rinvio*) ..... 57

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-10458 Tullio: Sistemi di tracciabilità delle autorizzazioni per i trasporti e i veicoli eccezionali e possibile riduzione della loro massa massima consentita ..... 59

ALLEGATO 1 (*Testo della risposta*) ..... 64

5-10459 Biasotti: Responsabilità per la mancata attuazione del progetto riguardante il porto turistico di Sant'Erasmo a Palermo ..... 60

ALLEGATO 2 (*Testo della risposta*) ..... 66

5-10460 Bruno: Adozione di misure per evitare le frequenti chiusure al traffico del tratto Cesena nord-Pieve Santo Stefano della E45 a causa del maltempo ..... 60

ALLEGATO 3 (*Testo della risposta*) ..... 68

5-10461 Franco Bordo: Recenti aumenti degli abbonamenti per l'alta velocità ferroviaria e misure di incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale ..... 61

ALLEGATO 4 (*Testo della risposta*) ..... 69

5-10462 Catalano: Sproporzione tra sanzioni pecuniarie e accessorie previste dall'articolo 85, comma 4, del codice della strada in materia di noleggio con conducente ..... 61

ALLEGATO 5 (*Testo della risposta*) ..... 71

5-10463 Attagui: Motivi della recente, annunciata scelta di Catania, come sede dell'Autorità del sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, in luogo di Augusta ..... 62

ALLEGATO 6 (*Testo della risposta*) ..... 72

5-10464 Spessotto: Ritardi nella realizzazione dell'anello ferroviario di Palermo e iniziative per farvi fronte ..... 62

ALLEGATO 7 (*Testo della risposta*) ..... 73

AVVERTENZA ..... 62

##### SEDE REFERENTE

*Giovedì 2 febbraio 2017. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI.*

**La seduta comincia alle 13.15.**

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

**C. 2305 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto/A.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato in Commissione nella seduta dell'Assemblea del 19 ottobre 2016.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ricorda che l'ordine del giorno reca il seguito dell'esame delle proposte di legge recanti « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica » (C. 2305 Decaro, C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto/A), rinviato in Commissione nella seduta del 19 ottobre 2016 dell'Assemblea, non essendo stata prodotta la relazione tecnica sugli oneri finanziari del provvedimento richiesta dalla V Commissione Bilancio.

L'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, nella riunione dello scorso 25 gennaio, ha convenuto all'unanimità sull'opportunità di riprenderne l'esame in questa sede, su richiesta del relatore, in relazione a sopravvenuti elementi di valutazione che renderebbero a suo avviso possibile il prosieguo dell'esame del progetto di legge e che invita il relatore medesimo ad illustrare alla Commissione in sede plenaria.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, evidenzia come la richiesta formulata all'Ufficio di presidenza, di riprendere l'esame del provvedimento deriva dall'entrata in vigore della legge di bilancio per il 2017 (legge 11 dicembre 2016, n. 232), i cui contenuti incidono, per certi versi, sulla materia della mobilità ciclistica, in quanto reca risorse che egli ritiene possibile destinare all'attuazione del provvedimento sulla mobilità ciclistica.

Sicuramente, tra queste, è utile menzionare l'incremento dell'autorizzazione di spesa per il sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per alcuni percorsi (ciclovie del Sole, ciclovie VENTO, ciclovie dell'acquedotto pugliese, GRAB di Roma), già a suo tempo stabilita dalla legge di stabilità per il 2016. Con un emendamento

approvato alla Camera, su indicazione di questa Commissione, la citata autorizzazione di spesa è stata infatti integrata per 13 milioni di euro per l'anno 2017, 30 milioni di euro per l'anno 2018 e 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

Segnala quindi che il positivo risultato conseguito si riflette non solo nell'aumento della disponibilità di risorse che la Commissione era riuscita a destinare alle ciclovie lo scorso anno, ma anche nella più ampia modulazione temporale della previsione di spesa. Quest'ultima, non essendo più limitata al triennio, risulta conseguentemente più idonea a coprire oneri di carattere pluriennale, quali sono quelli derivanti dall'attuazione della proposta di legge in esame.

Un ulteriore strumento di copertura degli oneri potrebbe essere individuato inoltre nel Fondo – ovviamente per la quota parte da indirizzare verso la mobilità sostenibile – di cui all'articolo 1, comma 140, della citata legge di bilancio 2017.

Su queste basi è possibile, a suo avviso, aprire una interlocuzione proficua con il Governo e con le forze politiche per un sollecito *iter* della proposta di legge. In tal senso si è già fatto carico di richiedere al ministero competente di produrre documenti che consentano una più puntuale quantificazione degli oneri.

Con l'occasione, ritiene anche opportuno verificare l'utilità di intervenire su alcune porzioni del testo che richiedono di essere affinate.

Si riferisce, ad esempio, all'inopportunità di appropriarsi dell'etichetta di « Bicitalia », senza specificare – come invece sembra preferibile – che la rete ciclabile nazionale assume tale denominazione per effetto del provvedimento in esame.

Inoltre, appare utile porre nuovamente attenzione all'elencazione delle definizioni recate nel comma 2 dell'articolo 2, alcune delle quali non sono impiegate negli articoli successivi (corsia ciclabile o ciclopedonale; sentiero ciclabile o percorso natura; strada senza traffico e strada a basso traffico). Al riguardo, trattandosi di una

normativa che ha l'ambizione di costituire una « cornice », anche con funzioni classificatorie, ciò che si riferisce alle ciclovie dovrebbe trovare comunque spazio definitorio nel provvedimento indipendentemente dalla ricorrenza della nozione nel seguito del testo. Tuttavia, per alcune delle definizioni occorre in ogni caso evitare ambiguità o sovrapposizioni come le nozioni già recate nel codice della strada (con riguardo, in particolare, alle richiamate aree pedonali, zone a traffico limitato o residenziale).

Infine, invita i colleghi a valutare eventuali interventi migliorativi del testo in relazione al ruolo programmatico degli enti locali, ed ai relativi strumenti di pianificazione, al fine di massimizzare l'obiettivo di una pianificazione coordinata ed armonica della rete ciclabile sull'intero territorio nazionale.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, ricordando che nella seduta già fissata per la settimana successiva si concluderà l'esame preliminare, al fine di adottare il testo base e fissare il termine per la presentazione degli emendamenti.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

**La seduta termina alle 13.25.**

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 2 febbraio 2017. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 13.30.**

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione

attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

**5-10458 Tullo: Sistemi di tracciabilità delle autorizzazioni per i trasporti e i veicoli eccezionali e possibile riduzione della loro massa massima consentita.**

Gian Mario FRAGOMELI (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo, che trae origine dal tragico evento rappresentato dal crollo del cavalcavia della strada provinciale 49 al chilometro 41+200 della strada statale 36.

In tale occasione si è avuta la dimostrazione che in materia autorizzatoria si intrecciano competenze statali e locali che rendono poco chiara la normativa di riferimento. Ritiene che sia quindi opportuno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prenda in considerazione la scelta di adottare nuovi sistemi che rendano possibile il monitoraggio dei veicoli e dei trasporti eccezionali in quanto gli attuali limiti di massa trasportabile, che arrivano a 108 tonnellate, potrebbero non essere coerenti con la capacità delle strade percorse, anche per alcuni tratti.

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

Gian Mario FRAGOMELI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per l'ampia risposta ricevuta che, tuttavia, non trova del tutto soddisfacente giacché il nucleo dell'interrogazione andava inteso nella richiesta di adozione di una piattaforma digitale per il monitoraggio dei veicoli e dei trasporti eccezionali, come già avviene in molti Stati europei.

Ritiene, inoltre, che le dichiarate difficoltà a disporre di informazioni sullo stato delle strade in tempo reale a livello centralizzato dovrebbero essere considerate una sfida piuttosto che un impedimento, anche considerato che, su altre materie, vi sono dicasteri che hanno realizzato piattaforme digitali per la condivisione di dati

con i comuni. Conclude avvertendo che le attuali tecnologie rendono possibile un efficace sistema di controllo che eviti, peraltro, che la mancata trasmissione di un fax tra uffici provinciali possa costituire un alibi in caso di disastri.

**5-10459 Biasotti: Responsabilità per la mancata attuazione del progetto riguardante il porto turistico di Sant'Erasmo a Palermo.**

Gabriella GIAMMANCO (FI-PdL), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo. Ricorda che nel 2011 è stata approvata un'intesa fra il comune di Palermo e l'autorità portuale sul nuovo piano regolatore portuale che riguardava il progetto del porto di Sant'Erasmo al fine di valorizzarlo in funzione di porto turistico per circa 260 posti barca, negozi specializzati, servizi di assistenza ai diporisti, sistemi di raccolta delle acque reflue e degli oli di scarico.

Segnala che era previsto che l'opera sarebbe costata 16 milioni di euro, metà stanziati dall'assessorato regionale al turismo grazie ai fondi europei, l'altra metà a carico di una società che si era aggiudicata l'appalto. Evidenzia che da quella data non si sono registrati passi in avanti. Sottolinea, invece, che con il nuovo sindaco Orlando non solo tutto è fermo ma qualcosa sembra andare in senso opposto vista la dichiarazione dell'assessore comunale alla cittadinanza sociale del 29 settembre 2016 che ha comunicato che in quei luoghi sorgerà un dormitorio pubblico di 40 posti letto. Evidenzia, infine che, nel frattempo, un gruppo di persone di etnia Rom si è insediato con i camper in quello spazio.

Conclude rimarcando che si avrebbe così non solo un danno dovuto alla mancata realizzazione del progetto ma anche un aumento del degrado, ciò che rende necessario conoscere se il Ministro sia a conoscenza dell'iter a cui è stato sottoposto il progetto del 2011 e se l'autorità portuale abbia avuto responsabilità nella sua mancata attuazione.

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

Gabriella GIAMMANCO (FI-PdL), replicando in qualità di cofirmataria, ribadisce che la realizzazione del progetto, anche in considerazione degli effetti sull'indotto, sarebbe di grande importanza per il turismo siciliano nel suo complesso. Rileva, con disappunto, che non solo esso è caduto nel dimenticatoio ma che, come sembra sempre accadere in questi casi, le proiezioni di spesa sono più che raddoppiate. Augurandosi che l'iter possa riprendere positivamente, si riserva di intervenire ancora se i ritardi dovessero ulteriormente proseguire.

**5-10460 Bruno: Adozione di misure per evitare le frequenti chiusure al traffico del tratto Cesena nord-Pieve Santo Stefano della E45 a causa del maltempo.**

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), in qualità di cofirmatario, per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinvia alla lettura del testo.

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

Massimo ARTINI (Misto-AL-P), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario per la risposta fornita che ricostruisce fedelmente quanto accaduto in quei giorni. Ritiene, tuttavia, di dover sottolineare che il concetto di sicurezza che si deve affermare è più ampio di quanto delineato e deve essere approfondito da parte dei responsabili amministrativi nonché oggetto di indirizzo parlamentare. Ritiene che sia opportuno comprendere se tutti gli strumenti posti in essere siano stati e siano efficaci, sottolineando, peraltro, che quelli elencati nella risposta data dal sottosegretario non hanno co-

munque evitato la chiusura al traffico della strada in oggetto.

Avverte che è indispensabile ripensare il sistema di protezione e sicurezza nel suo complesso in modo che possa coinvolgere tutti i soggetti attori, compresa ANAS. Conclude ricordando che il progetto di legge sul riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale della protezione civile, in discussione al Senato, può rappresentare una buona occasione e si dichiara intenzionato ad utilizzare ogni strumento a sua disposizione per realizzare quanto segnalato.

**5-10461 Franco Bordo: Recenti aumenti degli abbonamenti per l'alta velocità ferroviaria e misure di incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale.**

Franco BORDO (SI-SEL), per l'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinvia al testo depositato.

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

Franco BORDO (SI-SEL), replicando, si dichiara non soddisfatto dalla risposta del Governo che, tuttavia, rappresenta, quanto meno, la conferma che i fatti riportati nell'interrogazione sono avvenuti: si è trattato, ritiene, di consistenti aumenti del costo degli abbonamenti per i pendolari – fino al 35 per cento in più – decisi unilateralmente da Trenitalia che solo grazie alle proteste degli utenti e delle associazioni dei consumatori sono stati, almeno provvisoriamente e in breve tempo, parzialmente ridotti. La celebrità della parziale retromarcia, a suo avviso, dimostra che tali aumenti non fossero in realtà ben motivati.

Sottolinea, inoltre, che l'alta velocità ferroviaria è stata realizzata con finanziamenti pubblici, anche se è corretto affermare che si tratta di linee commerciali. Tuttavia, si chiede come possa essere concretamente possibile per quei pendolari che percorrono distanze di me-

dio raggio vedere soddisfatta la propria domanda di trasporto, in considerazione della marcata diminuzione dei treni *Intercity* e interregionali avvenuta negli ultimi anni – scelta evidentemente fatta per favorire l'utilizzo dell'alta velocità – se non attraverso gli unici treni che viaggiano in certi orari su certe tratte cioè, appunto, quelli dell'alta velocità.

Pur considerando positivamente la rimodulazione provvisoria degli aumenti degli abbonamenti, conclude invitando il Governo a difendere le ragioni dei pendolari in occasione dell'apertura dell'annunciato tavolo di confronto in materia.

**5-10462 Catalano: Sproporzione tra sanzioni pecuniarie e accessorie previste dall'articolo 85, comma 4, del codice della strada in materia di noleggio con conducente.**

Ivan CATALANO (CI), illustra l'interrogazione in titolo. Ricorda che l'articolo 85, comma 4, del codice della strada, in materia di noleggio con conducente, prevede violazioni soggette a sanzioni pecuniarie, nonché alla sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo che arriva fino a otto mesi, ciò che provoca notevole danno economico alle imprese che subiscono un arresto delle attività e considerato anche che, pure se impugnata, la sanzione accessoria continua a dispiegare i suoi effetti – e tanto più gravosa quanto più si dilatano i tempi della giustizia, anche a fronte di eventi come, ad esempio, lo sciopero dei giudici di pace dello scorso dicembre.

Sottolinea che il medesimo articolo elenca, altresì, altre possibili violazioni definite in termini talmente ampi e generali da essere di difficile compatibilità, a suo avviso, con il principio di tassatività. Segnala, inoltre, che a causa di incertezze interpretative sulla legge n. 21 del 1992 gli operatori del noleggio con conducente si trovano in una situazione di totale incertezza rispetto alla normativa applicabile, sentendosi rimessi all'arbitrio del singolo agente accertatore o tribunale.

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

Ivan CATALANO (CI), replicando riferisce di essere al corrente delle iniziative in corso menzionate dal sottosegretario nonché delle disposizioni che i ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei trasporti hanno diramato per consentire un'applicazione omogenea della normativa in questione. Tuttavia, ribadisce, di fatto che applicazioni disomogenee continuano a essere attuali. Ritiene che il punto centrale della questione sia rappresentato dalla non proporzionalità della sanzione accessoria — anche rispetto alla sanzione pecuniaria — e dalla mancata sua sospensione in caso di impugnazione. Rileva che si tratta di un settore in crescita il cui sviluppo è tuttavia frenato dalle incertezze, anche interpretative, cui ha fatto riferimento. Conclude ritenendo che sarebbe opportuno uniformare la normativa di riferimento, anche attraverso il conferimento di delega al Governo.

**5-10463 Attaguile: Motivi della recente, annunciata scelta di Catania, come sede dell'Autorità del sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, in luogo di Augusta.**

Angelo ATTAGUILE (LNA), illustra l'interrogazione in titolo. Ricorda che il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, ha inteso provvedere alla « riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali » con l'obiettivo di riorganizzare i porti italiani in 15 autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti *core* dall'Unione europea. Rimarca che lo schema allegato al suddetto decreto aveva individuato nella città di Augusta la sede di autorità di sistema portuale per la Sicilia orientale, tenuto anche conto che lo stesso porto di Augusta, oltre ad essere inserito nelle reti TEN-T, è l'unico porto *core* del sistema Sicilia orientale.

Segnala che il Ministro Delrio ha recentemente reso noto che sede dell'Autorità del

sistema portuale del mar di Sicilia orientale sarà Catania, smentendo così la previsione originaria di Augusta, nonostante le caratteristiche dello scalo megarese, il suo ruolo di principale porto petrolifero italiano, la sua centralità lungo le rotte del traffico internazionale del Mediterraneo e la gestione economica virtuosa che ha portato ad un significativo avanzo di bilancio. Conclude chiedendo di conoscere quali siano le motivazioni che hanno portato il Ministro a ritenere più appropriata la sede di Catania per l'Autorità di sistema portuale piuttosto che quella di Augusta (inizialmente designata), nonostante le indiscutibili caratteristiche riconosciute a questo porto a livello nazionale ed europeo nonché se non ritenga di dover sospendere tale decisione in attesa di una valutazione più attenta ed analitica della situazione.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Angelo ATTAGUILE (LNA), replicando, comunica di aver ascoltato quanto riferito dal Ministro Delrio in sede di *question time* nella seduta di mercoledì 1° febbraio 2017 alla Camera dei deputati, ma quanto ascoltato non lo ha convinto.

Ritiene che le decisioni assunte siano effetto di un'operazione politica dettata dal colore dei partiti che governano le due città in questione: cioè dal fatto che il sindaco di Catania è un rappresentante del Partito Democratico mentre quello di Augusta appartiene al MoVimento 5 Stelle. Ritiene, inoltre, che quanto riferito circa le richieste della regione Sicilia confermi che l'operazione costituisce l'ennesimo esempio di scelta di potere con finalità clientelari, caratteristica che sembra contraddistinguere l'attuale governo regionale siciliano.

**5-10464 Spessotto: Ritardi nella realizzazione dell'anello ferroviario di Palermo e iniziative per farvi fronte.**

Riccardo NUTI (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in

titolo. Sottolinea come i costi inizialmente previsti siano in realtà esplosi e che la società Tecnis s.p.a., titolare di un appalto bandito da Italferr s.p.a. per conto di Rfi s.p.a. per la costruzione dell'anello ferroviario di Palermo, abbia avanzato una richiesta di risarcimento dei danni da anomalo andamento delle lavorazioni, ridotta produttività e improduttivo prolungamento del vincolo contrattuale, per un importo di quasi 44 milioni di euro, ciò che gli appare paradossale. Segnala che, secondo i dati disponibili al 31 gennaio 2016, dopo un anno e sei mesi dalla data di consegna dei lavori, avvenuta nel luglio 2014, i cantieri sono andati avanti per soli 6 mesi, cumulando 12 mesi di ritardo.

Ricorda che la convenzione 20/2009 stipulata tra Italferr e Tecnis relativa all'appalto in questione, prevede, all'articolo 30, la possibilità da parte dell'appaltante di procedere alla risoluzione di diritto dell'appalto in caso di gravi inadempienze e che, inoltre, le condizioni generali di contratto per gli appalti di lavori delle società del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, richiamate nella convenzione medesima, prevedono all'articolo 60 e seguenti, la possibilità di rescissione di diritto per sospensione o rallentamento dei lavori da parte dell'appaltatore, nonché per mancata esecuzione totale o parziale dei lavori appaltati entro il termine o i termini intermedi previsti in contratto e/o nel cronoprogramma – condizioni entrambe non rispettate da Tecnis.

Sottolineato che i predetti ritardi contribuiscono a drammatizzare le già difficili condizioni di disagio tra la popolazione residente di Palermo, in particolare nei pressi dei cantieri, e dei commercianti che continuano a chiudere le proprie attività, e ribadite le possibilità di risoluzione e rescissione precedentemente ricordate, conclude chiedendo di conoscere quali iniziative di competenza intenda assumere il Governo al fine di garantire la realizzazione dell'anello ferroviario di Palermo nel rispetto dei tempi previsti.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Riccardo NUTI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, prende atto dei dati relativi alle cause di ritardo segnalati dal sottosegretario – i quali sembrerebbero imputare alla Tecnis s.p.a. solo una loro minima parte – ma segnala che ha notizia che la predetta società sembra mettere ben poco impegno stando a quanto riferito in materia di orario dei suoi dipendenti e di qualità degli strumenti impiegati.

Ricorda che tra le cause di risoluzione di diritto dell'appalto la legge prevede anche il mancato pagamento delle maestranze, cosa che sembra essere avvenuta. Inoltre, ricorda che la convenzione del 2009, agli articoli 7 e 8, prevedeva invarianza dei prezzi, mentre nel contratto di aggiornamento, all'articolo 11, si parla di nuovi prezzi.

Rimarcato che la responsabilità è diffusa su più soggetti ed enti, ma che le conseguenze ricadono solo sui cittadini e i commercianti, conclude invitando il Governo ad intervenire su RFI e sulle autorità competenti per trovare una soluzione e auspica che il comune di Palermo sia messo in condizione di offrire un sostegno ai commercianti.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.35.**

#### AVVERTENZA

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

#### COMITATO RISTRETTO

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

*C. 1964 Oliaro ed altri.*

## ALLEGATO 1

**5-10458 Tullo: Sistemi di tracciabilità delle autorizzazioni per i trasporti e i veicoli eccezionali e possibile riduzione della loro massa massima consentita.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Premetto che in merito a quanto accaduto sui cavalcavia della strada provinciale 49 in provincia sono tuttora in corso delicate indagini sia da parte della magistratura che dell'apposita Commissione di inchiesta nominata dal Ministro Delrio.

In relazione ai questi posto evidenzio che a norma dell'articolo 14, comma 1, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992), l'autorizzazione al transito dei trasporti in condizioni di eccezionalità viene rilasciata dall'ente proprietario o suo concessionario per le autostrade e le strade statali, e dalle regioni, con facoltà di delega alle province, per la rimanente rete viaria; ogni provincia può a sua volta rilasciare l'autorizzazione sull'intero territorio regionale, previo nulla osta delle altre province; quanto all'autorizzazione in questione risulta sia stata rilasciata dalla Provincia di Bergamo secondo la facoltà prevista dal Regolamento.

Gli enti suddetti adottano procedure telematiche per la gestione delle domande, possono costituire consorzi e stipulare convenzioni per l'istituzione di sportelli unici, e inoltre possono richiedere l'interconnessione con i rispettivi sistemi informativi e con quelli della Direzione generale per la motorizzazione.

Le autorizzazioni sono gestite autonomamente dai vari enti competenti, non è previsto a norma di legge un archivio nazionale delle autorizzazioni, né un loro monitoraggio a livello centrale; peraltro, una infrastruttura telematica in grado di monitorare e tracciare lo stato delle sin-

gole istanze e autorizzazioni alla circolazione, pur tralasciando tempi e risorse necessarie per la sua istituzione, dovrebbe comunque disporre in tempo reale di tutte le informazioni relative allo stato delle strade e soprattutto delle opere d'arte, cosa che ad oggi non è disponibile a livello centrale.

Per quanto concerne infine la massa massima consentita per i trasporti eccezionali, segnalo che l'originaria formulazione dell'articolo 10, comma 2, lettera *b*), del Codice della strada, consentiva il trasporto di blocchi di pietre naturali e di manufatti indivisibili con veicoli eccezionali, in numero non superiore a tre unità, a condizione che almeno uno richiedesse l'impiego di veicoli eccezionali, limitando la massa complessiva dei veicoli a 40 t, se isolati, e a 86 t se complessi e consentendo altresì di superare tali limiti solo nel caso di trasporto di un unico pezzo indivisibile.

Successivamente, l'articolo 7, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo n. 360 del 1993, aggiunge ai materiali già elencati anche i prodotti siderurgici e industriali, compresi i coils e i laminati grezzi, mantenendo le originarie limitazioni nel numero delle unità e nella massa complessiva dei veicoli, con la condizione che almeno un pezzo richiedesse l'impiego di un veicolo eccezionale.

Una ulteriore modifica è stata poi operata dall'articolo 11, comma 1, lettera *a*), della legge n. 454 del 1997, che ha sostituito integralmente l'articolo 10, comma 2, lettera *b*), del Codice, eliminando l'aggettivo « indivisibili », la condizione di almeno un pezzo che richiedesse l'impiego di un

veicolo eccezionale ed il limite di tre unità, consentendo in aggiunta il trasporto di prefabbricati e prodotti industriali, anche se in uno o più pezzi, e introducendo i nuovi limiti di 38 t per veicoli isolati a 3 assi, 48 t per veicoli isolati a 4 assi, 86 t per complessi a 6 assi e 108 t per complessi a 8 assi.

Da ultimo, l'articolo 28, comma 1, lettera *a*), del decreto legislativo n. 472 del 1999, ha portato alla attuale formulazione dell'articolo 10, comma 2, lettera *b*), del Codice, nella quale compaiono unicamente i blocchi di pietra naturale, gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, i prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, trasportabili in numero non superiore a sei unità con veicoli eccezionali sia per masse che per dimensioni, e con completa

occupazione del piano di carico con veicoli eccezionali solo per masse, con le medesime limitazioni nella massa complessiva dei veicoli, consentendo il superamento delle 108 t solo nel caso di trasporto di un unico pezzo indivisibile.

Attualmente, è dunque consentito, per le suddette tipologie di prodotti, trasportare in eccedenza di massa pezzi che singolarmente potrebbero essere trasportati anche con veicoli di massa legale, senza eccedere i limiti dell'articolo 62 del CdS.

Da ultimo, nel condividere, la richiesta dell'Onorevole Interrogante relativa alla possibilità di riduzione della massa massima consentita, informo che questa è oggetto di approfondita valutazione da parte dei competenti uffici del MIT.

## ALLEGATO 2

**5-10459 Biasotti: Responsabilità per la mancata attuazione del progetto riguardante il porto turistico di Sant'Erasmus a Palermo.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai contenuti del *question time* in esame sono state assunte informazioni presso l'Autorità portuale (AP).

Senza dilungarmi sul lungo e complesso *iter* dell'intervento in esame ricordo che nel dicembre 2002 è stata sottoscritta, tra l'Assessorato Regionale al turismo comunicazioni e trasporti e l'AP di Palermo, la Convenzione per la realizzazione del porto turistico di S. Erasmo.

Nel marzo 2003 è stato redatto il progetto preliminare dei lavori in argomento, che prevedeva la realizzazione del porto turistico in questione secondo il P.R.P. vigente e che consentiva l'ormeggio di circa 230 posti barca poi aumentati a 272 per un importo complessivo dell'intervento ammontante ad euro 16.290.000,00.

Per l'affidamento della concessione in oggetto è stata quindi indetta una gara per licitazione privata ai sensi della legge n. 109 del 1994, da aggiudicare con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.

La società RESEARCH, è risultata aggiudicataria provvisoria della concessione. Nel marzo 2007, ai sensi dell'articolo 127 del decreto legislativo n. 163 del 2006, l'AP ha trasmesso il progetto definitivo al Provveditorato interregionale OO.PP. Sicilia - Calabria, per l'approvazione tecnica. Successivamente, nel luglio 2007, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, di cui il Provveditorato si è avvalso per una consulenza, ha ritenuto il progetto definitivo di tale intervento suscettibile di sviluppo in un progetto esecutivo previo adeguamento dello stesso alle prescrizioni, raccomandazioni, osservazioni e suggerimenti emersi

durante l'esame tecnico. Seguivano, poi, ulteriori atti autorizzativi e di valutazione da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte nel procedimento in questione (VIA del Ministero ambiente, parere Soprintendenza BB.CC.AA., Soprintendenza del mare, Comando zona fari della Sicilia, Agenzia delle Dogane, eccetera).

In seguito, nel febbraio 2012, la società concessionaria ha comunicato all'Autorità di Palermo la propria impossibilità ad iniziare i lavori per cause non ad essa imputabili, ma ascrivibili al ritardo con il quale il Ministero dell'ambiente ha concesso la V.I.A. e al ritardo del Comune di Palermo per l'intesa. Inoltre, ha rappresentato l'aumento dei costi conseguente al periodo trascorso e che l'adempimento delle prescrizioni rese dal Ministero dell'ambiente e della Soprintendenza ai beni culturali e ambientali avrebbero comportato maggiori costi per opere non previste e un numero minore di posti barca. Fattori, questi, che a detta dell'impresa alterano l'equilibrio economico finanziario assunto al momento dell'appalto.

Da allora ha avuto inizio un serrato scambio di corrispondenza tra la RESEARCH e l'AP di Palermo, con il coinvolgimento del Comune di Palermo in relazione ad alcune sue delibere riguardanti il procedimento *de quo*.

Da ultimo, quali atti di rilevante importanza nell'ambito del contenzioso extragiudiziale in parola, l'AP ha segnalato che con decreto del Commissario Straordinario n. 66 del 28 giugno 2013 è stata autorizzata la stipula dell'atto di risoluzione bonaria e transattiva del contratto di concessione in questione. La

stipula del predetto atto ha comportato un impegno di spesa a carico di dell'A.P di Palermo, a fronte del quale si è addivenuto alla risoluzione del contratto, con l'impegno del concessionario di cedere il progetto definitivo aggiornato nei prezzi ed alle prescrizioni rese dalle varie Amministrazioni in sede di rilascio dei pareri. In particolare, detto progetto de-

finitivo aggiornato computerebbe un importo complessivo (presunto) di euro 33.770.000,00; il successivo 3 luglio 2013 è stato stipulato il contratto di risoluzione bonaria e transattiva del contratto di concessione per la progettazione definitiva ed esecutiva, costruzione e gestione della darsena turistica di S. Erasmo.

## ALLEGATO 3

**5-10460 Bruno: Adozione di misure per evitare le frequenti chiusure al traffico del tratto Cesena nord-Pieve Santo Stefano della E45 a causa del maltempo****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione a quanto richiesto con il *question time* in esame, ANAS ha riferito che le abbondanti e persistenti precipitazioni nevose, che dal 16 al 18 gennaio 2017 hanno interessato diverse regioni del centro Italia, hanno creato lungo la E45 accumuli di neve di circa un metro che non consentivano il normale transito degli automezzi, con particolare riferimento a quelli pesanti – di massa superiore a 7,5 t – privi di adeguati dispositivi antineve.

Lunedì 16 gennaio, a partire dalle ore 17.30, nonostante la strada fosse percorribile con le prescritte dotazioni invernali, alcuni mezzi pesanti che ne erano sprovvisti si sono intraversati causando il blocco della circolazione, impedendo il transito ai mezzi adibiti allo sgombero della neve.

ANAS ha fatto presente che il sistema di pronto intervento dalla stessa predisposto ha consentito l'intervento di carri attrezzi, preventivamente posizionati nei punti strategici dell'arteria, che hanno provveduto a rimuovere la situazione di blocco alla viabilità. Il protrarsi delle pessime condizioni meteorologiche ha, però, reso necessario procedere, d'intesa con la Polizia Stradale, alla sospensione della circolazione per la tutela della sicurezza degli utenti.

Nella regione Emilia Romagna ANAS è intervenuta con 30 mezzi adibiti allo sgombero neve e due turbofrese, alternate su più turni di lavoro che, percorrendo il tratto fra lo svincolo di Mercato Saraceno e lo svincolo di Canili, hanno consentito di mantenere costantemente ridotto l'accumulo della neve. Non appena la situazione meteorologica lo ha consentito, la strada è stata riaperta al traffico.

Per quanto riguarda i passi appenninici, al confine con l'Emilia, fatta eccezione per la E45, ANAS assicura che è stata sempre garantita la percorribilità sulle strade statali in propria gestione.

Nel tratto toscano della E45, durante le precipitazioni nevose sono stati adottati i provvedimenti previsti nel Piano di Emergenza Neve approvato dalla Prefettura di Arezzo in accordo con le Forze di Polizia territoriali, i Vigili del Fuoco, i comuni di Sansepolcro e Pieve Santo Stefano, il Servizio Protezione Civile della Provincia, la Comunità Montana della Valtiberina, il Centro Intercomunale di Protezione Civile e la Centrale Operativa 118.

Indipendentemente dalle condizioni di percorribilità del tratto toscano, sempre garantite, ANAS riferisce di aver proceduto, inizialmente, al filtraggio dei veicoli in corrispondenza dello svincolo di San Sepolcro Sud, per il controllo delle dotazioni invernali, e, successivamente, al blocco per i transiti di lunga percorrenza, derivanti dall'impraticabilità del versante emiliano. Tali operazioni sono state svolte assicurando, comunque, la percorribilità al traffico locale e ai mezzi pesanti diretti a Pieve S. Stefano Sud.

Certamente, la situazione di straordinaria eccezionalità ha provocato diversi disagi all'utenza stradale, le criticità riscontrate nel sistema emergenziale, pur sottolineando il grandissimo lavoro svolto da tutti gli addetti ai lavori, verranno senz'altro affrontate ed analizzate affinché la gestione di situazioni analoghe sia sempre più efficace.

## ALLEGATO 4

**5-10461 Franco Bordo: Recenti aumenti degli abbonamenti per l'alta velocità ferroviaria e misure di incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione al *question time* in esame, inerente gli aumenti tariffari della formula abbonamento sui treni Alta Velocità, Trenitalia ha fatto presente che tali abbonamenti sono una tipologia di titoli di viaggio emessa per propria autonoma scelta commerciale, nell'ambito di un segmento di mercato liberalizzato nel quale è l'unica impresa ad averli mantenuti e ad offrirli ai propri clienti pendolari. Trattandosi di treni « a mercato », Trenitalia sostiene l'intero onere economico degli abbonamenti AV, senza ricevere alcuna compensazione con corrispettivi pubblici da Stato o Regioni, come accade invece per altre tipologie di servizi (Intercity – Regionali).

Come dichiarato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) e ribadito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), la natura di « mercato » dei servizi AV implica che ciascuna impresa ferroviaria effettui le proprie scelte commerciali autonomamente, in funzione della loro redditività attesa, senza condizionamenti di alcun tipo in termini di quantità, conseguentemente di prezzo, dei servizi offerti, se non il pieno rispetto di un corretto confronto concorrenziale. In particolare, non esiste alcuno specifico obbligo in capo agli operatori AV di offrire servizi in abbonamento.

Trenitalia ha comunicato che per venire incontro alle diverse esigenze di viaggio dei pendolari, dal corrente mese di febbraio, l'abbonamento è stato declinato in quattro diverse versioni a prezzo crescente in relazione alla sua ampiezza

d'uso: giorni feriali lunedì-venerdì, fascia oraria 9.00-17.00; tutti i giorni, sabato e domeniche incluse, fascia oraria 9.00-17.00; giorni feriali: lunedì-venerdì – senza limitazioni di fasce orarie; tutti i giorni, sabato e domeniche incluse, senza limitazioni di fasce orarie. Le prime due versioni costano meno del prezzo in vigore a gennaio, le seconde due di più.

Anche nelle versioni che consentono un più ampio spettro di utilizzo e hanno quindi i prezzi più alti il costo attuale dell'abbonamento consente ai pendolari che ne fanno pieno utilizzo un forte risparmio su quanto spenderebbero acquistando singolarmente ogni viaggio. Lo sconto varia, a seconda delle tratte e della tipologia di abbonamento, dal 70 a oltre l'80 per cento; va, inoltre, tenuto conto che il prezzo degli abbonamenti, per la quasi totalità delle tratte interessate, non subiva variazioni dal febbraio 2011.

In ogni caso, Trenitalia su sollecitazione del MIT ha ritenuto di dimezzare, in via transitoria, gli aumenti degli abbonamenti AV, in attesa delle soluzioni definitive, a cura di un tavolo tecnico avviato appositamente; tra le ipotesi attualmente all'attenzione di detto tavolo, la possibilità di inserire in un contratto di servizio alcuni collegamenti AV in orario pendolare.

I nuovi prezzi saranno inseriti nei sistemi di vendita, a valere sugli abbonamenti di marzo, a partire da metà febbraio. Quanto pagato in più a febbraio sarà comunque rimborsato agli abbonati: infatti, già a partire dal 9 febbraio, si potrà

richiedere il rimborso della differenza, compilando l'apposito *web form* disponibile sul sito di Trenitalia o presentando domanda scritta presso una delle biglietterie di Trenitalia; per coloro che hanno

utilizzato la modalità di pagamento con carta di credito, invece, il rimborso sarà erogato direttamente con riaccredito sulla carta, senza bisogno di richiesta da parte del cliente.

## ALLEGATO 5

**5-10462 Catalano: Sproporzione tra sanzioni pecuniarie e accessorie previste dall'articolo 85, comma 4, del codice della strada in materia di noleggio con conducente****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con il *question time* in esame gli Onorevoli Interroganti segnalano una rigida applicazione dell'articolo 85, comma 4 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada) che prevede, nei casi di trasporto abusivo di persone con autovettura, sanzioni pecuniarie accompagnate dalla sospensione della carta di circolazione del veicolo.

In particolare, viene evidenziato come tale norma sia applicata in modo rigido da alcuni Corpi di polizie municipali, anche in relazione a interpretazioni difformi sul territorio nazionale della disciplina in materia di noleggio con conducente (NCC) di cui alla legge n. 21 del 1992.

Al riguardo, fermo restando che le norme del Codice della Strada vanno sempre applicate nella loro interezza, ricordo che il Governo sta comunque lavorando ad un disegno di legge delega, che è all'esame dell'8<sup>a</sup> Commissione Senato, per intervenire complessivamente sul Codice e risolvere le diverse criticità riscontrate nell'attuale applicazione.

Nello stesso tempo, sul tema specifico dei servizi NCC/Taxi, il Governo, consapevole dell'applicazione complessa di alcune norme, che porta a comportamenti diversi

a seconda del Comune interessato, spesso percepiti come vessatori dalla categoria, è intervenuto nel decreto-legge milleproroghe n. 244 del 2016, attualmente in via di conversione.

Infatti, l'articolo 9, comma 3 di tale provvedimento, ha prorogato al 31 dicembre 2017 il termine per l'adozione di disposizioni attuative proprio ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, come modificata dall'articolo 29, comma 1-*quater* del decreto-legge n. 207 del 2008, e per assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale.

Con la relativa legge di conversione del milleproroghe, sarà univocamente chiarita la portata complessiva di tale sospensione, onde evitare interpretazioni diverse sul territorio nazionale.

Inoltre, ricordo che nel disegno di legge concorrenza, attualmente all'esame del Parlamento, è inserita apposita disposizione di legge delega per rivedere complessivamente la disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea – NCC/Taxi.

## ALLEGATO 6

**5-10463 Attaguile: Motivi della recente, annunciata scelta di Catania, come sede dell'Autorità del sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, in luogo di Augusta**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come il Ministro Delrio ha avuto modo di riferire proprio ieri nel corso del *question time* in Aula Camera, in merito alla questione della sede è stato utilizzato un criterio uguale per tutti, quello del porto *core*.

Le Autorità di sistema portuale (AdSP) sono state costruite attorno ai porti *core* delle Reti Europee TEN T, così come previsto dalle indicazioni comunitarie, che puntano a favorire fenomeni di concentrazione e coordinamento degli investimenti infrastrutturali.

Il decreto legislativo n. 169 del 2016 ha previsto però la facoltà per le regioni di suggerire, per periodi anche transitori, che la sede sia allocata in altro porto; peraltro, la previsione di cambiare sede da un porto

*core* a uno non *core* è del tutto coerente con la legge di riforma della portualità.

Questo è stato il caso della regione Sicilia, che, con due note, in agosto e in settembre, ha sottolineato la difficoltà per il porto di Augusta di rappresentare la sede amministrativa.

Siccome la sede è il luogo dove si riunisce il consiglio di amministrazione e niente più, perché le direzioni amministrative rimarranno nei rispettivi porti, il Ministro Delrio ha suggerito di alternare le sedi perché è solamente un fatto di allocazione legale; infatti, la sinergia tra i due porti dovrà permettere di far lavorare molto e insieme le due sedi e di far partire finalmente gli investimenti.

## ALLEGATO 7

**5-10464 Spessotto: Ritardi nella realizzazione dell'anello ferroviario di Palermo e iniziative per farvi fronte****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione al *question time* in esame occorre premettere che i lavori per la chiusura dell'anello ferroviario di Palermo non risultano compresi nel Contratto di Programma tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

A quanto risulta, infatti, nel 2002 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Comune ed RFI per una 1<sup>a</sup> fase dell'investimento complessivo che prevede la chiusura dell'anello ferroviario. L'opera ha finanziamenti relativi ai sistemi di trasporto urbani e metropolitani (L. 211/92 e POR), e si è così configurato il ruolo diretto del Comune come « Committente » e quello di RFI come « Soggetto Tecnico Attuatore ».

Il Contratto di programma – parte investimenti riporta, invece, un intervento in corso nell'area metropolitana di Palermo (tratta Palermo C.le/Brancaccio-Notarbartolo-La Malfa-Carini), nelle adiacenze dell'anello, dal costo di 1.152 milioni completamente finanziati, con contabilizzazioni pari a circa 840 milioni ed ultimazione prevista a fine 2018.

Quanto alla chiusura dell'anello ferroviario sotterraneo RFI riferisce che il progetto prevede l'attivazione di una linea circolare quasi tutta in sotterranea, tranne per un breve tratto in trincea, che consentirà lo spostamento dei passeggeri in un'area urbana in cui vi è una forte presenza di servizi pubblici e commerciali.

Sviluppo totale della linea: 6 chilometri e mezzo; poco più della metà, dalla stazione di Palermo Notarbartolo alla fer-

mata Giachery, è già esistente, di proprietà di RFI con esercizio di Trenitalia fin dal maggio 1990.

Dall'analisi particolareggiata della situazione dell'appalto, svolta da RFI per il tramite di Italferr e comunicata al committente Comune di Palermo, risulta che, allo stato, della sottoproduzione complessiva che si registra nell'andamento dei lavori rispetto all'attuale programma contrattualizzato, solo una parte inferiore al 20 per cento può ricondursi a ritardi dell'Appaltatore, mentre la restante parte, preponderante, risulta dovuta alla mancata consegna delle aree Comunali, demaniali e dell'Autorità Portuale (AP).

Le aree demaniali marittime sono state finora solo parzialmente consegnate all'Appaltatore. Solo di recente si è superata la problematica legata al pagamento dei canoni demaniali a favore dell'Autorità Portuale salvo ripetizione delle stesse qualora non dovute così come sostenuto.

Analogamente si sta procedendo alla acquisizione di due fabbricati demaniali in uso ad AP e Capitaneria di Porto.

Il Comune sta procedendo alla consegna delle aree di propria proprietà nella progressione e tempistiche concordate tra Comune, RFI ed Appaltatore nel corso di un tavolo tecnico conclusosi in data 21 luglio 2016 ed oggetto di un verbale sottoscritto in Prefettura il 2 settembre 2016.

Allo stato attuale i lavori procedono nel rispetto delle condizioni stabilite nel suddetto verbale e si registra un cospicuo incremento della produzione di cantiere.