

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI:

5-01789 Catalano: Ampliamento dello scalo aeroportuale di Firenze Peretola.	
5-02995 Fontanelli: Opportunità di un adeguamento strutturale dell'aeroporto di Firenze alla luce delle stime di traffico e della realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità con l'aeroporto di Roma Fiumicino .....	409
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	417
5-02027 Sani: Gravi disagi per i cittadini derivanti dall'interruzione prolungata del tratto centrale della linea ferroviaria Grosseto-Siena .....	410
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	420
5-02149 Garofalo: Realizzazione delle opere infrastrutturali contenute nel Contratto istituzionale di sviluppo per l'ammodernamento della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo .....	410
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	421
5-02522 Martella: Insufficienza del servizio ferroviario nella regione Veneto .....	410
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	424
5-02745 Spessotto: Disservizi conseguenti all'introduzione del nuovo sistema di prenotazione e vendita dei biglietti ferroviari da parte di Trenitalia .....	411
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	425
5-03109 Terrosi: Soppressione della fermata di Orte in alcuni collegamenti ferroviari sulla tratta Perugia-Roma .....	411
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i> .....	427

##### SEDE REFERENTE:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Testo unificato C. 1512 Meta e abb. ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	412
<i>ALLEGATO 7 (Emendamenti presentati)</i> .....	428

##### RISOLUZIONI:

7-00371 Pierdomenico Martino: Potenziamento della tratta Viareggio-Firenze ed efficientamento del trasporto pubblico locale ferroviario ( <i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00072</i> ) .....	414
<i>ALLEGATO 8 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)</i> .....	446
7-00429 Meta: Considerazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta come Autorità portuale di interesse nazionale ( <i>Discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00073</i> ) .....	416
<i>ALLEGATO 9 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)</i> .....	450

**INTERROGAZIONI**

Giovedì 31 luglio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 9.**

**5-01789 Catalano: Ampliamento dello scalo aeroportuale di Firenze Peretola.**

**5-02995 Fontanelli: Opportunità di un adeguamento strutturale dell'aeroporto di Firenze alla luce delle stime di traffico e della realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità con l'aeroporto di Roma Fiumicino.**

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Paolo FONTANELLI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto, in quanto non si forniscono elementi in relazione ai due quesiti posti nell'atto di sindacato ispettivo. Nell'osservare che le previsioni di traffico sulla base delle quali erano stati definiti gli indirizzi del piano nazionale degli aeroporti si sono rivelate errate, in quanto il traffico, contrariamente alle stime, ha registrato una flessione, ritiene che questo elemento dovrebbe imporre una rielaborazione del piano stesso sulla base dei dati reali di traffico. Quanto all'integrazione degli aeroporti di Pisa e Firenze, rileva che essa si può intendere superata dall'acquisizione di entrambi gli scali da parte della medesima società di gestione aeroportuale. Fa presente inoltre

di aver appreso dai quotidiani nazionali che l'accordo Alitalia Etihad prevede l'inserimento dello scalo di Fiumicino all'interno del sistema ferroviario ad alta velocità, il che consentirebbe all'area del capoluogo toscano di essere ricompresa agevolmente nel bacino di utenza dello scalo romano, raggiungibile in un'ora e mezza. Riguardo all'aeroporto di Pisa osserva che le attività di traffico civile sono state svolte finora in uno spirito di alta collaborazione con le autorità militari. Invita quindi il Governo a sollecitare l'ENAC affinché vengano operati gli aggiornamenti al Piano nazionale degli aeroporti conseguenti ai reali volumi di traffico e vengano programmate infrastrutture congruenti allo sviluppo concreto del traffico aereo.

Ivan CATALANO, *presidente*, replicando, osserva che nella risposta data dal sottosegretario non sono state trattate le questioni poste dall'atto a propria firma, nel quale si chiedeva di valutare l'opportunità di potenziare il collegamento ferroviario ad alta velocità con l'aeroporto di Fiumicino piuttosto che realizzare una nuova pista nello scalo fiorentino, peraltro previsto in una zona ambientale di grande pregio. Nel concordare con le considerazioni del collega Fontanelli, ricorda, al riguardo, che anche lo scalo di Malpensa è stato realizzato sulla base di previsioni di crescita del traffico aereo che poi sono state disattese e che ciò ha comportato forti investimenti su un'opera che non ha corrisposto alle esigenze di efficientamento di traffico auspiccate. Osserva che il miglioramento del servizio aereo deve essere considerato in un quadro più complessivo che, a livello di sistema, consideri anche le altre modalità di trasporto e auspica che il piano nazionale degli aeroporti, che la Commissione attende da tempo, valuti il trasporto aereo in un'ottica più generale che tenga presente anche le potenzialità date dall'interconnessione con altre modalità di trasporto.

**5-02027 Sani: Gravi disagi per i cittadini derivanti dall'interruzione prolungata del tratto centrale della linea ferroviaria Grosseto-Siena.**

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

Luigi DALLAI (PD), replicando in qualità di cofirmatario, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, nella quale sono descritti analiticamente i fatti conseguenti all'episodio riportato nell'interrogazione, osserva che il rallentamento della tempistica nella risoluzione dei danni conseguenti all'alluvione del 2013 è attribuibile in primo luogo alle difficoltà di individuare i finanziamenti necessari. Sottolinea che i danni derivanti dall'episodio descritto si innestano in un quadro di collegamenti ferroviari regionali già di per sé critico e deficitario. Invita pertanto il Governo ad approfittare dell'occasione del ripristino della linea oggetto dell'interrogazione per fare una riflessione più generale sui collegamenti ferroviari regionali, in particolare tra Siena e le altre province della regione Toscana, per assicurare il ripristino del trasporto ferroviario e e attivare strumenti di prevenzione rispetto al verificarsi di disagi e disservizi.

**5-02149 Garofalo: Realizzazione delle opere infrastrutturali contenute nel Contratto istituzionale di sviluppo per l'ammodernamento della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.**

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

Vincenzo GAROFALO (NCD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta che fornisce informazioni che finora non erano chiare e non erano state rese note ai soggetti interessati. Sottolinea la rilevanza del contratto istituzionale di sviluppo oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, in quanto è uno strumento che,

al pari di strumenti analoghi, consente di destinare le risorse alle aree che soffrono di squilibri territoriali nella realizzazione delle infrastrutture. Osserva che la politica di interventi a pioggia scelta in passato ha provocato una situazione di forte squilibrio e ha determinato, in una larga parte di casi, il mancato utilizzo delle risorse e il conseguente definanziamento e auspica che in futuro possano essere effettuati investimenti strutturali volti alla realizzazione delle sole infrastrutture strategiche per lo sviluppo del paese. Fa presente che un recente studio della Svimez evidenzia che a seguito dell'impoverimento infrastrutturale nel sud Italia si verifica un progressivo abbandono dei territori e osserva che andrebbe quindi potenziato lo strumento del contratto istituzionale al fine di permettere ai responsabili del progetto di agire con poteri derogatori alle norme vigenti, che permettano tempi di attuazione veloci per interventi di rilancio dell'economia ormai asfittica del sud Italia. Rileva che la realizzazione di infrastrutture concentrate in una sola parte del territorio genera un Paese a due velocità, velocizzando lo sviluppo dove questo è già avviato e arrestandolo nelle altre zone. Auspica infine che il Governo possa fornire al Parlamento una puntuale informazione su questo e su altri strumenti analoghi, al fine di avere contezza del reale avanzamento dei lavori nel meridione d'Italia.

**5-02522 Martella: Insufficienza del servizio ferroviario nella regione Veneto.**

Michele MOGNATO (PD) dichiara di voler sottoscrivere la risoluzione in titolo.

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

Michele MOGNATO (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il sottosegretario sulla puntuale risposta resa in relazione alla vicenda oggetto nell'interro-

gazione, che si configura come uno dei tanti episodi che rivelano le enormi difficoltà del trasporto pubblico regionale, la cui competenza, come evidenziato nella risposta, è delle singole regioni, cui va ascritta la maggiore responsabilità. Ritiene che questa possa essere un'utile occasione per fare una riflessione più generale sullo stato del trasporto pubblico regionale, che coinvolge milioni di utenti, studenti e pendolari, che sono costretti a tempi di percorrenza più lunghi per muoversi all'interno del territorio di appartenenza rispetto ai tempi di collegamento con regioni diverse. Osserva che sarebbe preferibile intervenire sulla programmazione, per prevenire il verificarsi di episodi di disagio come quello riportato nell'atto a propria firma, piuttosto che risolvere le situazioni critiche successivamente al loro verificarsi. Auspica che l'osservatorio nazionale sul trasporto pubblico locale cui il rappresentante del Governo faceva riferimento possa incidere sulla programmazione del trasporto pubblico regionale, al fine di aumentarne l'efficienza e di permetterne un adeguato sviluppo.

**5-02745 Spessotto: Disservizi conseguenti all'introduzione del nuovo sistema di prenotazione e vendita dei biglietti ferroviari da parte di Trenitalia.**

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ringrazia il rappresentante della risposta fornita, della quale si ritiene soddisfatta. Fa presente che, a seguito di interlocuzioni avute con gli operatori del settore, rimangono numerose problematiche in relazione al nuovo sistema informatico utilizzato per la bigliettazione, che non consente l'emissione di biglietti cumulativi, comporta una procedura assai più laboriosa rispetto al precedente sistema riguardo al pagamento con i POS, obbliga all'inserimento ripetuto delle credenziali dell'utente e crea enormi disagi

all'utenza, con lunghe file agli sportelli e inviti, nelle stazioni, a servirsi delle biglietterie automatiche, che tuttavia non tutti gli utenti sono in grado di utilizzare. Segnala che si tratta di un sistema informatico che evidenzia una debolezza strutturale e che su di esso la formazione degli operatori è stata troppo approssimativa e soprattutto precedente alle varie modifiche che sono state apportate al *software*, non permettendone un corretto e agile uso da parte degli utilizzatori. Invita pertanto il Governo a sollecitare Trenitalia riguardo ad un tempestivo intervento volto a superare le criticità cui è soggetto il sistema, al fine di migliorarne l'efficienza, a beneficio dei cittadini e dei turisti che lo utilizzano.

**5-03109 Terrosi: Soppressione della fermata di Orte in alcuni collegamenti ferroviari sulla tratta Perugia-Roma.**

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

Alessandra TERROSI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo della risposta della quale si dichiara soddisfatta. Nel sottolineare le problematiche che sono costretti ad affrontare i pendolari che si servono del trasporto regionale e interregionale, prende atto con soddisfazione che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta effettuando un monitoraggio della situazione del trasporto pendolare al fine di un miglior coordinamento delle politiche regionali. Nel fare presente di essere a conoscenza delle interlocuzioni tra le regioni Lazio ed Umbria su questo tema e del fatto che le proposte avanzate dalla regione Lazio sono al vaglio dei due assessorati competenti, ritiene che il Governo possa avere in ogni caso un ruolo determinante per far sì che le soluzioni prospettate vengano integrate e permettano di assicurare la necessaria efficienza del sistema. Osserva che se si aggiungesse una fermata ulteriore nel percorso dei due treni Intercity che coprono

la tratta Firenze-Roma si allungherebbero in modo eccessivo i tempi di percorrenza e auspica che la programmazione del trasporto interregionale tra le regioni Lazio, Umbria e Toscana sia tale da permettere ai milioni di pendolari che si recano nella capitale per motivi di studio e lavoro e ai numerosi turisti di usufruire di un servizio di trasporto efficiente.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 10.10.**

#### SEDE REFERENTE

*Giovedì 31 luglio 2014. — 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 16.15.**

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.**

**Testo unificato C. 1512 Meta e abb.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 29 luglio 2014.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente* e relatore, avverte che entro il termine fissato sono state presentate diverse proposte emendative (*vedi allegato 7*). Ricorda quindi l'ampio lavoro svolto in sede di Comitato ristretto e l'obiettivo ampiamente condiviso di predisporre un testo

che intervenga su un numero limitato di questioni di considerevole rilevanza. Sottolinea infatti che l'esame del testo unificato in oggetto si svolge parallelamente al lavoro che la Commissione ha svolto e sta svolgendo sul testo recante delega al Governo per la riforma del codice della strada. La riforma del codice peraltro potrà essere adottata soltanto su un arco di tempo necessariamente ampio, mentre il testo in esame potrà pervenire ad approvazione definitiva in tempi più brevi.

Per queste ragioni invita i presentatori delle proposte emendative a ritirarle, ad eccezione dell'emendamento Pagani 3.2, sul quale esprime parere favorevole, in quanto si limita a precisare il testo dell'articolo 3, senza modificarne i contenuti sostanziali.

Osserva infatti che un gran numero di proposte emendative presentate sono articoli aggiuntivi o, comunque, integrano il testo con ulteriori misure che non sarebbero coerenti con l'obiettivo, ampiamente condiviso, di limitare i contenuti del provvedimento a pochi interventi rilevanti. Segnala altresì che numerose proposte emendative interessano questioni che sono state già inserite nell'ambito del testo di delega.

In conclusione ribadisce pertanto l'invito al ritiro di tutte le proposte emendative presentate, ad esclusione dell'emendamento Pagani 3.2 su cui esprime parere favorevole.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere conforme a quello del relatore.

Ivan CATALANO (Misto) richiama l'attenzione della Commissione su due proposte emendative da lui presentate, che ritiene particolarmente importanti e meritevoli di accoglimento. In primo luogo l'articolo aggiuntivo 7.03, che prevede che i sistemi di ritenuta per bambini debbano essere dotati del dispositivo acustico anti abbandono. Segnala che il contenuto della propria proposta emendativa corrisponde a quello dell'articolo aggiuntivo Garofalo 1.012, per quanto ritenga che la propria

formulazione possa essere più facilmente accolta. Invita quindi il relatore e la Commissione a valutare il proprio emendamento 10.2, che riformula i contenuti della lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 10 e, in particolare, prevede che i dati relativi alle sanzioni comminate per violazioni del codice della strada siano trasmessi al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anziché al Ministero dell'interno. In conclusione dichiara la propria disponibilità a ritirare le altre proposte emendative da lui presentate, qualora la Commissione accolga le due proposte sopra indicate.

Michele DELL'ORCO (M5S) sottolinea che, rispetto al totale di 58 proposte emendative presentate, i membri del proprio Gruppo ne hanno presentate soltanto tre. Il Gruppo Movimento 5 Stelle ha pertanto assunto un atteggiamento coerente con gli orientamenti condivisi in sede di Comitato ristretto. In ogni caso dichiara la disponibilità del proprio gruppo a ritirare anche le tre proposte emendative presentate, qualora tutti i gruppi assumano lo stesso atteggiamento.

Luca SQUERI (FI-PdL) segnala di aver presentato soltanto due proposte emendative, vale a dire l'emendamento 8.3 e l'emendamento 11.1. In particolare osserva che l'emendamento 11.1 interviene sulla disposizione che prevede l'impossibilità di conseguire una nuova patente per chi abbia commesso il reato di cui al 589, terzo comma del codice penale, prevedendo la sospensione della patente per 5 anni e l'obbligo di frequenza a corsi di educazione alla guida e la revoca a tempo indeterminato solo in caso di recidiva. In considerazione della rilevanza delle due proposte richiamate, ritiene di mantenerle.

Simone BALDELLI (FI-PdL) chiede chiarimenti sul percorso dei due strumenti rappresentati, rispettivamente, dal testo di delega al Governo e dal testo unificato in esame. Osserva infatti che quest'ultimo può giungere ad approvazione definitiva in tempi assai più brevi di quelli necessari per l'attuazione della delega, a maggior

ragione se si creano le condizioni per un trasferimento alla sede legislativa. Per questi motivi ritiene che le proposte emendative presentate, che comunque sono un numero piuttosto contenuto, possano essere oggetto di un confronto sul merito, che potrà dimostrarsi proficuo anche in relazione a una rapida e ampiamente condivisa approvazione del testo.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ribadisce, come già più volte dichiarato, che ritiene che l'esame in sede legislativa rappresenti lo strumento procedurale idoneo a permettere una rapida approvazione del testo in esame. Per questa ragione a suo avviso è necessario pervenire ad una posizione ampiamente condivisa sulle modalità di esame delle proposte emendative. Giudica pertanto che possa essere utile rinviare l'esame in sede referente ad una successiva seduta, che potrà essere prevista per l'inizio della prossima settimana.

Cristian IANNUZZI (M5S) osserva che a suo avviso non è chiaro per quale ragione il rinvio dell'esame e, se i presentatori insistono, della votazione delle proposte emendative risulti necessario o comunque opportuno in vista di un successivo trasferimento del testo alla sede legislativa.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, evidenzia che, al fine di un trasferimento alla sede legislativa, è essenziale una condivisione complessiva dei contenuti del testo.

Ivan CATALANO (Misto) ribadisce che, se si persegue l'obiettivo di approvare un testo che contenga poche misure urgenti e rilevanti, l'obbligo di dotare i sistemi di ritenuta per bambini del dispositivo antiabbandono risulta assai più urgente delle previsioni dell'articolo 7 del testo in esame, che consentono la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali.

Luca SQUERI (FI-PdL) condivide la proposta di organizzazione dei lavori

avanzata dal Presidente. Ribadisce la richiesta di valutare con particolare attenzione il proprio emendamento 11.1, osservando che l'atteggiamento che la maggioranza assumerà su tale aspetto potrà influire sulla posizione del proprio gruppo rispetto al testo nel suo complesso.

Mario TULLO (PD) condivide l'approccio del Presidente. Osserva altresì che la Commissione potrà di nuovo riunirsi sul testo in esame il primo giorno in cui siano di nuovo previste votazioni in Assemblea.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta.

**La seduta termina alle 16.50.**

#### RISOLUZIONI

*Giovedì 31 luglio 2014. — 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 16.50.**

**7-00371 Pierdomenico Martino: Potenziamento della tratta Viareggio-Firenze ed efficientamento del trasporto pubblico locale ferroviario.**

*(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00072).*

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 25 giugno 2014.

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

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sul primo impegno del dispositivo, in cui si chiede al Governo di adottare le opportune iniziative per quanto di propria competenza, per favorire una maggiore efficienza del servizio di trasporto ferroviario regionale esercitato sulla rete tradizionale, superando le criticità che lo caratterizzano in termini di carenze della rete, inefficienza del servizio e vetustà del materiale rotabile. Esprime parere contrario sul secondo impegno del dispositivo, in cui si impegna il Governo a promuovere in ciascuna regione un confronto tra la regione medesima, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società RFI volto ad individuare gli interventi infrastrutturali prioritari per potenziare e rendere più efficiente la rete ferroviaria tradizionale, prevedendo adeguate forme di finanziamento, anche attraverso la verifica della possibilità di impiegare fondi dell'Unione europea. Osserva al riguardo, che il contratto di programma stipulato tra ministero delle infrastrutture e i trasporti e RFI riguarda soprattutto gli investimenti sulla rete tradizionale e che la possibilità di impiego dei fondi dell'Unione europea è ampiamente utilizzata. Esprime parere favorevole sul terzo impegno, volto a promuovere uno scambio di informazioni tra RFI ed enti locali. Precisando, peraltro, che RFI è tenuta a pubblicare ogni sei mesi sul proprio sito *web* una particolare sezione dalla quale risulti lo stato di avanzamento dei lavori di ogni territorio interessato. Esprime parere contrario sul quarto impegno della risoluzione, con il quale si chiede di poter utilizzare le risorse disponibili per le opere immediatamente cantierabili, anche se appartenenti a lotti diversi da quelli cui erano originariamente destinate. Segnala al riguardo una tale previsione bloccherebbe i lavori delle opere in corso. Esprime parere contrario sul quinto impegno, volto ad estendere il confronto anche al gestore del servizio, al fine di promuovere l'ammmodernamento del materiale rotabile, il ricorso a tecnologie avanzate di controllo della movimentazione dei treni e la mi-

gliore integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico. Rileva al riguardo che l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto compete alle Regioni, alle quali la normativa vigente assegna il compito di provvedere alla programmazione dei servizi. Esprime parere favorevole sul sesto impegno del dispositivo, relativo al potenziamento della tratta Viareggio-Firenze. A tal riguardo fa presente che a novembre del 2008 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Toscana e le Ferrovie dello Stato per l'attuazione degli interventi di potenziamento della linea Pistoia-Lucca che prevedeva finanziamenti in parte con le risorse POR della Toscana 2007/13 e in parte da reperire a cura del Ministero delle infrastrutture. Fa presente che a giugno del 2009 RFI e regione Toscana hanno sottoscritto la Convenzione attuativa del citato Protocollo e che il progetto definitivo del raddoppio Pistoia-Montecatini adeguato alle prescrizioni idrauliche e ambientali formulate è stato inoltrato alla regione Toscana nel dicembre 2010 per la verifica di conformità urbanistica. Rileva che l'iter approvativo da parte della regione Toscana è ancora in corso. Segnala che gli studi di fattibilità relativi al raddoppio in completo affiancamento fra Montecatini e Lucca, con attraversamento di Montecatini in superficie, forniscono una stima di massima dei costi dell'ordine di 230-250 milioni di euro e che il costo complessivo del raddoppio dell'intera tratta Pistoia Lucca è valutato in 450 milioni di euro circa. Esprime, infine, parere contrario sul settimo impegno contenuto nella risoluzione, con il quale si chiede al Governo di portare entro la fine dell'anno a progettazione definitiva tutti i successivi lotti, per la mancanza, a legislazione vigente, di nuove fonti di finanziamento. Invita pertanto i presentatori a riformulare la risoluzione nel senso di sopprimere gli impegni che il Governo non può accogliere.

Raffaella MARIANI (PD) nel fare presente che il dispositivo conteneva molti

impegni, alcuni dei quali riguardavano la realizzazione di tutto il progetto, ringrazia il Governo per aver voluto condividere l'esigenza di avviare, con un impegno finanziario rilevante, un'infrastruttura di grande importanza per la regione Toscana e per tutta l'area tirrenica, dove le tratte a binario unico comportano gravi sacrifici per cittadini ed imprese.

Ribadisce in proposito, come già sottolineato al momento dell'illustrazione della risoluzione che il potenziamento della tratta in questione potrà avere un'incidenza molto positiva sia nei confronti della popolazione residente sul territorio interessato, sia nei confronti del gran numero di turisti che visitano tale territorio e, di conseguenza, delle attività economiche che al turismo sono connesse.

Per queste ragioni ritiene che, oltre alla condivisione delle indicazioni più generali a favore di una politica di sostegno del trasporto ferroviario regionale e di sviluppo dei relativi servizi, rappresenti un risultato di grande importanza l'impegno del Governo a inserire il potenziamento della tratta Viareggio-Firenze nell'ambito del contratto di programma, parte investimenti, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI e, di conseguenza, a stanziare le risorse necessarie alla realizzazione delle opere immediatamente cantierabili.

Ivan CATALANO (Misto) riguardo al terzo impegno contenuto nella risoluzione, fa presente che si chiedeva che lo scambio di informazioni tra RFI ed enti locali, volto a permettere a questi ultimi di conoscere pienamente lo stato di avanzamento delle opere nei propri territori, le risorse impegnate e quelle effettivamente spese, avvenisse con banche dati in formato aperto. Fa presente che, come anche evidenziato dal rappresentante del Governo, RFI pubblica nel proprio sito una serie di dati bensì in un formato non utilizzabile da parte del cittadino.

Raffaella MARIANI (PD) accetta l'invito del rappresentante del Governo a riformulare la propria proposta di risoluzione



nel senso di sopprimere gli impegni non accolti dal Governo.

Rileva altresì che nella riformulazione il riferimento a giugno 2014, contenuto nell'ultimo impegno accolto dal Governo, è sostituito dall'espressione: « quanto prima possibile ».

La Commissione approva la risoluzione, nel testo riformulato (*vedi allegato 8*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00072.

**7-00429 Meta: Considerazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta come Autorità portuale di interesse nazionale.**

(*Discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00073*).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, in qualità di firmatario della risoluzione, ne illustra i contenuti. In particolare, rileva che è da lungo tempo condivisa l'esigenza di una revisione complessiva della normativa in materia portuale, dettata dalla legge n. 84 del 1994. Tuttavia, come già accaduto nella precedente legislatura, l'esame della proposta di riforma della legge n. 84, che è stato avviato dalla Commissione Lavori pubblici del Senato, si sta protrahendo nel tempo.

Rispetto a questa situazione il Governo e, specificamente, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, hanno in più occasioni espresso l'intenzione di intervenire sui profili più rilevanti della materia e, in particolare, di ridefinire il sistema delle Autorità portuali, la loro classificazione e il loro numero. Un intervento in questo senso dovrebbe essere inserito nel decreto-legge cosiddetto « sblocca cantieri ». Da qui l'urgenza dell'esame della risoluzione in esame. Il Governo è infatti

orientato a individuare mediante decreto-legge le Autorità portuali e logistiche di rilevanza europea corrispondenti ai porti inseriti nella rete centrale della rete transeuropea dei trasporti, ai sensi del Regolamento dell'Unione europea n. 1315 del 2013.

In relazione a tale orientamento si impone tuttavia la questione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Si tratta di un'Autorità portuale di grande rilevanza sia sotto il profilo logistico, perché elemento essenziale della rete di collegamenti di Roma, della Regione Lazio e dell'Italia centrale, sia sotto il profilo economico, per la consistenza dei volumi di traffico di passeggeri e di merci, come indicati nella premessa della risoluzione.

Con l'atto di indirizzo in esame si chiede pertanto al Governo di garantire che, nell'ambito di qualunque iniziativa di razionalizzazione del sistema delle Autorità portuali, l'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, in quanto porto afferente all'area metropolitana di Roma Capitale, sia considerata come le Autorità portuali che, rispetto alla struttura della rete transeuropea dei trasporti, sono incluse nella rete centrale.

Avverte infine di aver predisposto una nuova formulazione del testo della propria proposta di risoluzione, che precisa alcuni punti della premessa (*vedi allegato 9*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime l'assenso del Governo sul testo della risoluzione come riformulato.

La Commissione approva la risoluzione, nel testo riformulato (*vedi allegato 9*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00073.

Esprime quindi soddisfazione per il fatto che la risoluzione sia stata approvata all'unanimità.

**La seduta termina alle 17.20.**

## ALLEGATO 1

**5-01789 Catalano: Ampliamento dello scalo aeroportuale di Firenze Peretola.****5-02995 Fontanelli: Opportunità di un adeguamento strutturale dell'aeroporto di Firenze alla luce delle stime di traffico e della realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità con l'aeroporto di Roma Fiumicino.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni degli onorevoli Catalano e Fontanelli in quanto i quesiti posti vertono sul medesimo argomento, concernente l'opportunità e la giustificabilità del potenziamento dell'aeroporto di Firenze attraverso la realizzazione di una seconda pista, al fine di assorbire i previsti aumenti del traffico.

Entrambi gli onorevoli, in considerazione dei minori tassi di crescita del traffico aereo rispetto alle previsioni originarie e dei costi che detto potenziamento comporterebbe, nonché delle problematiche ambientali connesse, chiedono se la realizzazione della nuova pista risulti ancora necessaria o se non sia il caso, alla luce di un'analisi costi-benefici, ripensare a una diversa soluzione, puntando, in particolare, per l'onorevole Catalano, sul collegamento ferroviario Firenze-Pisa, e per l'onorevole le Fontanelli sull'alta velocità tra la stazione di Roma e lo scalo di Fiumicino, che renderebbe l'area del capoluogo toscano raggiungibile in treno da tale scalo in circa 1,5 ore e che potrebbe, in tal modo, essere ricompresa, di fatto, nel bacino di utenza dello stesso scalo romano.

Al riguardo vorrei, innanzitutto, precisare il quadro delle sfide che attendono il complesso degli aeroporti europei nei prossimi anni, secondo le analisi elaborate dalla Commissione europea.

Tali sfide nascono dai profondi mutamenti in atto nel mercato internazionale del trasporto aereo quali: lo spostamento della crescita verso l'Asia e il Medio Oriente, la forte concorrenza internazionale da parte dei vettori provenienti da tali aree, in particolare dai Paesi del Golfo, che stanno perseguendo una politica di ingenti investimenti nelle infrastrutture aeroportuali e negli aeromobili, le operazioni di fusione tra le compagnie aeree mondiali di maggior peso, le politiche commerciali sempre più agguerrite da parte dei vettori *low cost*. Questi mutamenti, unitamente ad una forte crescita della domanda di traffico internazionale proveniente dalle economie emergenti, determineranno, secondo le previsioni degli esperti e accolte dalla Commissione, il congestionamento dei maggiori aeroporti europei e una carenza di qualità delle infrastrutture e dei servizi.

A fronte di tali problematiche, nell'evidenziare che le scelte attuali segneranno il futuro del medesimo settore, la Commissione ha fissato le direttrici lungo le quali gli Stati dell'Unione sono chiamati a muoversi, tra cui rientrano: una maggiore integrazione degli aeroporti con le altre modalità di trasporto, in particolare con il trasporto ferroviario ad alta velocità; un miglioramento delle operazioni di gestione degli aeromobili e del traffico aereo per garantire, oltre alla riduzione delle emis-

sioni inquinanti, una maggiore competitività; l'aumento della capacità degli aeroporti per fare fronte alla domanda crescente di spostamenti per e da Paesi terzi e zone europee altrimenti poco collegate; l'operatività, entro il 2020, dell'infrastruttura modernizzata per la gestione del traffico aereo (SESAR) e dello Spazio aereo comune europeo che riunisce 58 Paesi e un miliardo di abitanti; l'incremento dei livelli di sicurezza per i passeggeri e il completamento del sistema di sicurezza unico per il trasporto aereo di merci. È in questo quadro di insieme che vanno affrontate le scelte strategiche infrastrutturali anche nel nostro Paese, guardando alle realtà locali in un'ottica di insieme a livello nazionale, europeo ed internazionale.

Quest'ottica globale richiede strategie di sviluppo della rete aeroportuale nazionale rivolte a creare una visione di sistema che, tenendo conto della vocazione dei territori e delle potenzialità di crescita, miri a superare l'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che finisce con il determinare uno scarso sviluppo per tutti gli scali, e a incentivare, invece, la costituzione di reti o sistemi tra gli stessi scali per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibile specializzazione degli stessi.

In tale ottica di sviluppo integrato, in cui si muove il Piano nazionale degli aeroporti *in itinere*, sul quale si è instaurato un nuovo confronto con le regioni, finalizzato al riesame delle esigenze infrastrutturali di ciascun aeroporto, in una logica di bacino territoriale al cui servizio operano gli scali e di possibili reti tra gli stessi. Si è così consolidato l'orientamento che il bacino territoriale del Centro-Nord possa sviluppare appieno le sue potenzialità, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche del territorio interessato e della dimensione degli scali coinvolti, con due realtà aeroportuali da considerare strategiche: Bologna e Pisa/Firenze, purché tra questi ultimi si realizzi la piena integrazione societaria e industriale.

Solo qualora gli aeroporti di Pisa e Firenze costruiscano un modello di sinergia imprenditoriale è possibile, per il sistema aeroportuale toscano, affrontare le sfide future sopra specificate e rispondere efficientemente al previsto aumento della domanda di traffico nel bacino.

In proposito, devo rammentare che, nel 2013, gli aeroporti di Pisa e Firenze hanno registrato complessivamente circa 6 milioni di passeggeri e che il traffico atteso al 2030 è di circa 10 milioni. A fronte di tale previsione di crescita, giova ricordare che l'aeroporto di Pisa presenta lo *status* di aeroporto militare aperto al traffico civile, con evidenti limitazioni al traffico commerciale, ivi inclusa una scarsa disponibilità di spazi tipicamente a servizio del trasporto aereo passeggeri, come, ad esempio, quelli destinati a parcheggio degli aeromobili. La carenza di spazi presso tale aeroporto, nonché le limitazioni operative, non consentono di prevederne un potenziamento adeguato alla prevista crescita di traffico civile commerciale. Di qui l'esigenza di intervenire non solo sul potenziamento e miglioramento della qualità delle connessioni ferroviarie dello scalo di Pisa, sul rapporto con la città e le aeree circostanti ma, ferma restando la compatibilità del suo sviluppo con le attività dell'Aeronautica militare in ragione della strategicità che lo scalo riveste nel quadro della difesa nazionale, anche l'esigenza di intervenire sullo scalo di Firenze per superare le attuali criticità infrastrutturali dovute al posizionamento della pista esistente, che non consente l'utilizzo di aeromobili di maggiori dimensioni verso cui si sta orientando la maggior parte delle compagnie aeree più importanti a livello mondiale. La realizzazione di una nuova pista utilizzabile da tali aeromobili è la condizione necessaria per supportare le prospettive di crescita del traffico aereo nel bacino di riferimento e per consentire anche a Pisa di confermare il proprio ruolo strategico per il futuro.

Ovviamente, tutte le problematiche ambientali dovranno essere affrontate e ri-

solte in sede di VIA, in coerenza con le indicazioni del competente Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Infine, evidenzio che far gravare anche la domanda di traffico del sistema aeroportuale toscano su quello romano signi-

ficherebbe contribuire a congestionare ulteriormente quest'ultimo, che già registra solo a Roma Fiumicino circa 35 milioni di passeggeri all'anno e che nella prospettiva del raddoppio futuro dovrebbe arrivare a servire, di per sé, circa 70 milioni di passeggeri.

## ALLEGATO 2

**5-02027 Sani: Gravi disagi per i cittadini derivanti dall'interruzione prolungata del tratto centrale della linea ferroviaria Grosseto-Siena.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dagli onorevoli Interroganti circa le criticità rilevate sulla linea ferroviaria Grosseto-Siena, riporto dettagliate informazioni assunte presso il gestore dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

La linea Monte Antico-Buonconvento è chiusa all'esercizio ferroviario a seguito degli eccezionali eventi meteorologici dei giorni 20 e 21 ottobre 2013.

L'alluvione ha colpito due particolari punti: dal chilometro 18+100 al chilometro 18+500 (presso la fermata di Murlo) e dal chilometro 24+520 al chilometro 24+720, causando ingenti danni al rilevato ferroviario, ad alcune opere d'arte e agli impianti del segnalamento.

Pur considerando l'eccezionalità dell'evento, i danni alla sede sono da attribuire ai probabili problemi di manutenzione degli alvei e dalla crescita incontrollata di vegetazione; infatti l'alta quantità di detriti depositati sulla sede, costituiti in larga parte da vegetazione con tronchi di diametro anche significativo, ha determinato l'insufficiente ricettività dei corsi d'acqua costituenti il reticolo idrografico.

In particolare, nel tratto in cui si trova anche la fermata di Murlo, la linea ferroviaria si sviluppa su rilevato di altezza variabile e attraversa i torrenti Crevole e Rigagliano; questi torrenti, affluenti dell'Ombrone, hanno riversato sui terreni circostanti e sulla sede ferroviaria una enorme quantità di acqua, fango e detriti alluvionali, provocando l'asportazione del

rilevato per circa 400 metri, oltre a ingenti danni alle strutture di contenimento e alle opere d'arte in genere.

Per i lavori di ripristino dell'infrastruttura ferroviaria sono stati resi disponibili i necessari 3 milioni di euro.

Pertanto, il gestore RFI ha prontamente provveduto alla progettazione degli interventi indispensabili al ripristino, attivando anche le procedure autorizzative presso la Regione Toscana.

Il cronoprogramma degli interventi prevedeva l'inizio dei lavori entro il mese di giugno e la riapertura della linea nel mese di settembre del corrente anno.

Tuttavia, ad oggi non sono ancora pervenute tutte le autorizzazioni da parte degli Enti preposti per poter iniziare i lavori.

Lo scorso 4 luglio, presso il comune di Siena, si è tenuto un incontro cui hanno partecipato la regione Toscana, i comuni interessati e RFI; da tutte le parti è stata condivisa la necessità di rispettare i tempi di ripristino programmati e gli enti interessati si sono dichiarati disponibili a mettere in campo tutte le misure necessarie a velocizzare l'iter autorizzativo previsto.

Per completezza di informazione informo che sulla tratta interessata dall'interruzione è stato istituito un servizio sostitutivo con l'utilizzo di 13 coppie di bus, di cui gran parte sulla tratta Buonconvento-Grosseto, mentre altre corse sono state impostate con origine da Siena e altre sono state prolungate oltre Grosseto.

## ALLEGATO 3

**5-02149 Garofalo: Realizzazione delle opere infrastrutturali contenute nel Contratto istituzionale di sviluppo per l'ammodernamento della direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai diversi quesiti posti dagli onorevoli interroganti in merito al Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) relativo alla direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo, sono stati assunti dettagliati elementi informativi presso il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica.

In merito alle opere infrastrutturali in fase di realizzazione effettiva, evidenzio che il CIS, sottoscritto in data 28 febbraio 2013, del valore complessivo di 5,106 miliardi di euro, intende consentire la realizzazione di un primo gruppo di interventi sulla complessa direttrice ferroviaria Messina-Catania-Palermo, al fine di interconnettere le aree interne della regione con le principali città e i relativi servizi (quali aeroporti, porti, poli universitari, turistici e produttivi); la sua ultimazione, con la realizzazione del doppio binario, uniformerà tale direttrice agli *standard* europei consentendo di conseguire anche una riduzione dei tempi di percorrenza.

Allo stato, la copertura finanziaria è limitata a 2,426 miliardi di euro, il che consente soltanto una parziale realizzazione dei 14 interventi compresi nel CIS, riepilogati nella tabella che deposito agli atti per la consultazione.

A valere su tale stanziamento, il totale realizzato ammonta a euro 950.783.683,38 per una percentuale di avanzamento del 39,19 per cento.

In merito alla richiesta degli onorevoli interroganti circa eventuali ritardi e inadempienze informo che, con riferimento agli interventi sopra detti, nove sono in linea con il cronoprogramma previsto dal Contratto, mentre cinque registrano ritardi (come da tabella allegata). In nessun caso i ritardi sono ascrivibili alle Società sottoscrittrici del programma di interventi (RFI S.p.a. e Ferrovie dello Stato S.p.a.).

Sugli interventi che evidenziano ritardi devo precisare quanto segue.

Per l'intervento «Linea Catania-Palermo: Tratta Bicocca-Catenanuova» i ritardi si registrano nella fase della «sottoposizione del progetto preliminare al CIPE»: al riguardo le Amministrazioni interessate sono state ripetutamente sollecitate.

Per gli interventi «Nodo di Catania-Interramento stazione Catania Centrale» e «Nodo di Catania-Tratta bivio Zurria-Catania Acquicella», il ritardo deriva dalla necessità di dover condividere la scelta progettuale sull'attraversamento della linea ferroviaria nell'ambito del territorio urbano di Catania. Infatti, dopo il parere contrario espresso dal comune di Catania sulle proposte progettuali che RFI ha elaborato per rendere congruente il progetto preliminare approvato dal CIPE con Delibera n. 45/2004 alle previsioni del nuovo PRG di Catania, le amministrazioni competenti, più volte sensibilizzate al riguardo, devono ancora

fornire le indicazioni per la realizzazione della nuova « scelta tecnica » che prevede l'intero attraversamento in sotterraneo del centro storico della città, quale soluzione più appropriata al PRG di Catania.

L'intervento « Nodo di Palermo-Pasante ferroviario » registra invece ritardi ascrivibili al sopravvenire di imprevisti geologici ed interferenze.

Per quanto riguarda, infine, l'intervento « Itinerario Messina-Catania: raddoppio Giampileri-Fiumefreddo » il rallentamento che si è registrato sull'avvio dell'attuale fase di adeguamento della progettazione preliminare, deriva dal ritardo con cui la Regione ha chiuso la fase propeudeutica riguardante le attività del Tavolo Tecnico di confronto con gli enti territoriali interessati dal tracciato, tavolo istituito per ottemperare alla relativa prescrizione CIPE della Delibera del 27 maggio 2005 di approvazione del progetto preliminare presentato da RPI.

La natura dei ritardi descritti non è stata comunque ritenuta tale da far propendere per il definanziamento degli interventi previsti dal programma.

Come osservato dagli Interroganti, il CIS prevede che il Comitato di Coordinamento si riunisca, di norma, ogni due anni; ciò non toglie che esso possa essere convocato d'urgenza, quando se ne ravvisi la necessità, da parte del Presidente su segnalazione del Responsabile Unico del Contratto (RUC). Sinora, detto Comitato non si è ancora riunito ed è in fase di preparazione la prima riunione.

Il Comitato di Attuazione e Sorveglianza (CAS), la cui convocazione è, di norma, prevista due volte l'anno, si è riunito con significativa frequenza, in ragione delle esigenze di approfondimento tecnico che sono via via emerse; dalla data di sottoscrizione del CIS, si sono tenute quattro riunioni, di cui due in seduta straordinaria, in ognuna delle quali è stato sempre riportato lo stato di attuazione del programma degli interventi, evidenziando le situazioni di criticità e richiamando l'impegno assunto dalle Parti per il superamento delle stesse.

Oltre che nell'ambito della riunione del CAS, i contatti tra il RUC e le Parti si svolgono con continuità e in varie forme (note formali, posta elettronica, contatti telefonici, incontri *in loco*), garantendo un flusso costante di informazioni finalizzato alla verifica e al sollecito degli impegni assunti dalle Parti nel corso delle riunioni del CAS.

Infine, nell'osservare che con la sottoscrizione del CIS non sono state introdotte deroghe al codice dei contratti pubblici né al riparto delle competenze autorizzatorie, si precisa che al RUC è riconosciuto un potere di impulso esercitato attraverso le riunioni del CAS, avvalendosi dell'attività di verifica svolta all'uopo dall'UVER (Unità di verifica degli investimenti pubblici), che sulla base di un apposito piano, conforme alle linee guida approvate CAS, effettua verifiche semestrali, redigendo annualmente il rapporto sull'attività svolta.

Il monitoraggio bimestrale dello stato di attuazione degli interventi, effettuato attraverso la Banca Dati Unitaria, consente di avere sempre cognizione dello stato degli interventi, con possibilità di segnalare ritardi e criticità.

Il complesso delle informazioni acquisite attraverso il Piano di comunicazione è portato a conoscenza dell'opinione pubblica e, a tale scopo, è stato attivato uno specifico portale denominato OPERECIS. La piattaforma propone, come per gli altri CIS, aggiornamenti costanti sullo stato di attuazione di ogni singolo intervento, permettendo al pubblico di operare un'azione di controllo indiretto sulla realizzazione delle opere infrastrutturali, sia in termini di avanzamento progettuale che in termini di qualità della spesa.

In conclusione, sinora gli adempimenti procedurali previsti dal CIS, riassunti di seguito, sono stati tutti rispettati:

costituzione del Comitato di Pilotaggio per la definizione dello studio di fattibilità riguardante l'intervento Raddusa-Enna-Fiumetorto;

conclusione degli approfondimenti con gli Enti territoriali e le Amministrazioni locali sul Nodo di Catania;

approvazione delle linee guida sulle modalità di controllo dell'UVER;

predisposizione da parte del RUC della relazione annuale da presentare al CIPE e approvazione del CAS;

predisposizione della relazione annuale da parte dell'UVER e presentazione al CAS;

predisposizione e approvazione del piano di comunicazione.

DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA  
DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

CIS MESSINA-CATANIA-PALERMO			
ID	TITOLO PROGETTO	Infrastrutture	Tecnologici
*133	Nodo di Palermo-Passante ferroviario	✓	
*467	Itinerario Messina-Catania: Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo	✓	
768	Potenziamento e velocizzazione itinerario Palermo-Catania-Messina		✓
*791	Linea Palermo-Catania: tratta Bicocca-Motta- Catenanuova	✓	
793	Raddoppio Messina-Siracusa-Tratto Ognina- Catania Centrale	✓	
*796	Nodo di Catania-Interramento stazione Catania Centrale	✓	
*797	Nodo di Catania-Tratto Bivio Zurria-Catania Acquicella	✓	
851	Nuovo collegamento Palermo - Catania - Velocizzazione Roccapalumba - Marianopoli		✓
858	Linea Catania - Palermo - Tratta Catenanuova - Raddusa Agira	✓	
859	Potenziamento e Velocizzazione Messina - Palermo e Messina - Siracusa		✓
988	SCC Fiumetorto-Messina		✓
989	SCC Messina - Siracusa		✓
990	SCC Nodo di Palermo		✓
991	Nuovo Collegamento Palermo Catania - Studio di Fattibilità Raddusa - Enna - Fiumetorto e confronto con il corridoio n° 5	✓	

\* Interventi per i quali si registrano ritardi



## ALLEGATO 4

**5-02522 Martella: Insufficienza del servizio ferroviario nella regione Veneto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta ai quesiti posti dall'Onorevole Interrogante circa i collegamenti ferroviari regionali veneti interessanti la linea Venezia-Portogruaro, occorre premettere che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione dei servizi ferroviari citati rientrano nelle competenze delle singole regioni – nel caso specifico della regione Veneto e della regione Friuli Venezia Giulia – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Ciò nonostante, sono state assunte precise informazioni presso Ferrovie dello Stato Italiane e riferisco quanto segue.

L'offerta programmata sulla Venezia-Portogruaro/Trieste, in un giorno feriale/medio, è costituita complessivamente da 82 collegamenti: 64 servizi di competenza della regione Veneto e 18 di competenza della regione Friuli Venezia Giulia; sulla relazione Mestre-Portogruaro circolano anche i nuovi treni del tipo Flirt ETR 343 di ultima generazione.

Relativamente a quanto riportato dall'Onorevole Interrogante circa il servizio effettuato con bus sostitutivo VE 803 (p. Venezia h. 00.20 – a. Portogruaro h. 2.26),

faccio presente che, a seguito del monitoraggio attivato contestualmente all'avvio dell'orario di dicembre 2013 e finalizzato alla raccolta di suggerimenti e osservazioni per eventuali interventi integrativi, la regione Veneto – proprio accogliendo le istanze provenienti dalla clientela e dalle Amministrazioni territoriali interessate – ha disposto, a partire dal 6 aprile 2014, l'impiego di un bus aggiuntivo da 50 posti a supporto del servizio su gomma effettuato dal bus VE 803 nella giornata domenicale.

Ciò anche in considerazione delle frequentazioni rilevate nello scorso mese di marzo, che hanno evidenziato un valore mediamente più elevato per la corsa della domenica rispetto a quello riferibile ai giorni feriali.

Aggiungo, infine, che i servizi ferroviari in parola sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento previsto dall'articolo 16-bis del decreto-legge n. 9 del 2012 così come modificato ed integrato dall'articolo 1, comma 301 della legge di stabilità 2013: tale processo sarà oggetto di verifica nel corso dell'anno da parte del MIT.

Nel concludere informo che, per quanto di competenza del MIT, le problematiche segnalate potranno comunque essere esaminate nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

## ALLEGATO 5

**5-02745 Spessotto: Disservizi conseguenti all'introduzione del nuovo sistema di prenotazione e vendita dei biglietti ferroviari da parte di Trenitalia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto segnalato dall'Onorevole Interrogante circa la funzionalità del nuovo sistema di biglietterie e prenotazioni di Trenitalia, riferisco le informazioni fornite dalla società stessa.

La Piattaforma Integrata Commerciale (PICO) consiste in un nuovo sistema a supporto di tutte le attività commerciali di Trenitalia, caratterizzato da un'ampia flessibilità e dedicato sia alla distribuzione che alla vendita di tutti i servizi di trasporto, e in prospettiva anche di altra tipologia, che Trenitalia propone o potrà proporre attraverso i propri canali.

Il sistema PICO è stato ideato e sviluppato in un'ottica *user-friendly*, quindi orientato al cliente per un'ampia fruibilità, allo scopo di offrire una procedura di acquisto flessibile e personalizzabile, in funzione delle diverse esigenze di selezione dei servizi prescelti, supportando la moderna realtà commerciale attraverso l'operatività su una piattaforma tecnica con caratteristiche di affidabilità, di continuità operativa (*business continuity*) e di *performance* adeguate per tutti i canali commerciali.

Al fine di una completa applicazione di detta Piattaforma ai vari canali di distribuzione, è stata prevista una tempistica graduale di migrazione:

è stato attivato il Canale Internet, dal 2010 per la vendita del prodotto Freccia e dal 2012 per l'intero catalogo dei servizi;

dal 2011 il sistema di prenotazione è stato unificato per tutti i sistemi di vendita;

dal 2013 – secondo un programma il cui completamento è previsto entro il 2014 – sono stati attivati i canali delle agenzie di viaggio e delle biglietterie.

Relativamente, poi, alle specifiche problematiche segnalate, faccio presente che:

con il nuovo sistema PICO l'operatore dispone di informazioni e funzionalità per il controllo del proprio operato; il processo di vendita risulta semplificato e arricchito attraverso l'anticipazione di alcuni passaggi;

per l'emissione di titoli di viaggio cumulativi (ad es. comitive o gruppi) è stato temporaneamente posto un vincolo di limitazione, ai fini della continuità operativa tra PICO e il precedente sistema SIPAX, che verrà superato al termine della fase transitoria tra i due sistemi;

nel transitorio, tra i due sistemi operativi il cambio dei titoli di viaggio emessi dal sistema SIPAX viene gestito tramite una funzione che, mediante l'inserimento di uno specifico codice, consente il rimborso e l'emissione di un nuovo biglietto;

il cambio servizio per i treni IC ed ES, espressamente citato dall'Interrogante, viene gestito attraverso la funzione di cambio del biglietto, in coerenza con le Condizioni Generali di Trasporto di Trenitalia;

per i pagamenti con POS (moneta elettronica) il sistema PICO applica la normativa anti-riciclaggio, la quale prevede che, nel caso di rimborso o annullamento,

lamento, l'importo venga restituito mediante il medesimo strumento utilizzato per l'acquisto: i tempi per il riaccrédito sono quelli previsti dai circuiti bancari;

Concludo evidenziando che al fine di limitare possibili disagi all'utenza nelle giornate di particolare afflusso, che di norma si verificano in concomitanza dei

periodi festivi (pasquale, natalizio, ponti di primavera, picchi estivi, ecc.), a supporto delle attività di vendita tramite operatore, e al fine di ridurre i tempi di attesa agli sportelli di biglietteria, i viaggiatori possono essere indirizzati all'acquisto dei titoli di viaggio presso le emettitrici automatiche, coadiuvati dal personale di assistenza.

## ALLEGATO 6

**5-03109 Terrosi: Soppressione della fermata di Orte in alcuni collegamenti ferroviari sulla tratta Perugia-Roma.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta al quesito posto dagli Onorevoli Interroganti circa la soppressione della fermata di Orte per una coppia di treni interregionali sulla tratta Roma-Perugia, occorre premettere che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo 422/1997), la programmazione dei servizi regionali rientra nelle competenze delle singole regioni – nel caso specifico della regione Umbria – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Al riguardo, Ferrovie dello Stato segnala che la regione Umbria, nell'ambito delle specifiche competenze di programmazione del servizio ferroviario locale assegnatele dalla citata normativa, ha disposto, per la coppia di treni Regionali 2481 e 2488 (e non già 2484, come indicato nell'atto parlamentare in discussione) la soppressione delle fermate di Orte.

FS informa altresì che detta soppressione, operativa dallo scorso 21 luglio, è stata disposta in via sperimentale dalla regione Umbria, proprio per accogliere le richieste avanzate dai Comitati Pendolari umbri interessati.

Per quanto riguarda, poi, l'auspicio di un tavolo tecnico di confronto sulla problematica esposta, Ferrovie dello Stato informa che sono in corso contatti tra la regione Lazio e la regione Umbria per una verifica congiunta della situazione.

Gli Onorevoli Interroganti fanno inoltre riferimento alla necessità, da parte dell'utenza pendolare, di dover utilizzare l'IC 531, con un evidente aggravio dei costi considerato il maggior prezzo del titolo di viaggio di tale tipologia di treni; in effetti, i collegamenti rientranti nell'ambito del Contratto di servizio di media e lunga percorrenza ferroviaria nazionale sono stati oggetto di un apposito tavolo tecnico tra il MIT, le singole regioni interessate e Trenitalia al fine del mantenimento degli stessi anche nella prospettiva delle possibili integrazioni con i servizi regionali già esistenti.

Assicuro che il MIT avrà cura di valutare con Trenitalia un migliore coordinamento tra le programmazioni di percorrenze regionali e quella di percorrenza nazionale.

Aggiungo, infine, che i servizi ferroviari in parola sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 9 del 2012 così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301 della legge di stabilità 2013: tale processo sarà oggetto di verifica nel corso dell'anno da parte del MIT.

Nel concludere informo che, per quanto di competenza del MIT, le problematiche segnalate potranno comunque essere esaminate nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

## ALLEGATO 7

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

## ART. 1.

*All'articolo 1, premettere il seguente:*

## ART. 01.

*(Modifiche all'articolo 7 del codice della strada in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati).*

All'articolo 7, comma 1, lettera *b*) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto in fine il seguente periodo: « Per le limitazioni alla circolazione dei veicoli di interesse storico all'interno dei centri abitati sono applicati gli stessi criteri adottati per i veicoli appartenenti alla classe meno inquinante ».

**01. 01.** Caparini, Rondini.

*Dopo l'articolo 1, aggiungere seguente:*

## ART. 1-bis.

*(Semplificazioni in materia di indennizzo di usura delle strade).*

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) all'articolo 10, comma 2-bis, le parole: « I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. » sono sostituite dalle seguenti: « A tali indennizzi si applica la disciplina dei commi 3 e 4 dell'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. ».

*b*) all'articolo 34, i commi 3 e 4 sono sostituiti dai seguenti:

« 3. I versamenti dell'indennizzo di usura di cui al comma 1, a decorrere dal 1° gennaio 2014, sono effettuati direttamente alle regioni e alle province autonome di Trento e Bolzano, in relazione all'iscrizione dei mezzi d'opera nei rispettivi pubblici registri delle province di ciascuna regione e provincia autonoma. Per tali indennizzi si applicano le rispettive modalità previste per la riscossione, l'accertamento, il recupero, il rimborso, l'applicazione delle sanzioni ed il contenzioso amministrativo delle tasse automobilistiche.

4. I proventi delle somme di cui al comma 3, sono destinati ad esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture. »;

2. L'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1992, n. 495 è abrogato.

3. Delle disposizioni dei commi 1 e 2 si tiene conto nei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanarsi ai sensi del comma 1 dell'articolo 5 del decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 56, per l'anno 2012 e per gli anni successivi, in fase di rideterminazione delle aliquote e delle compartecipazioni di cui agli articoli 2, 3 e 4, al fine di eliminare la corrispondente compensazione già introdotta dal comma 4 dell'articolo 1 del medesimo decreto legislativo.

4. Al comma 4 dell'articolo 1 del decreto legislativo 18 febbraio 2000, n. 56, dopo le parole: « I trasferimenti soppressi ai sensi del presente articolo », sono ag-

giunte le seguenti parole: « , fermo restando quanto disposto dai commi 3 e 4 dell'articolo 34 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, in riferimento ai trasferimenti di cui al comma 1, lettera b), ».

**1. 01.** Schullian, Catalano, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnali orizzontali).*

1. All'articolo 40 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 11, le parole: « che hanno iniziato l'attraversamento » sono sostituite dalle seguenti: « che si accingono ad attraversare la strada »;

b) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 11-bis. Nelle intersezioni semaforizzate, ove possibile, è ammessa, ai fini della sicurezza, la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette, opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli, alla quale si accede mediante un apposito tratto di corsia ».

**1. 02.** De Lorenzis, Liuzzi, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Spessotto, Dell'Orco, Paolo Nicolò Romano.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnali luminosi).*

All'articolo 41, comma 5, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, il primo periodo è sostituito dal seguente: « Gli attraversamenti pedonali semaforizzati sono dotati di segnalazioni acustiche o tattili, eventualmente anche abbinata, e sono strutturati con un tipo di pavimentazione che agevoli l'individuazione delle segnalazioni medesime, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di handicap, e in particolare i soggetti non vedenti. ».

**1. 03.** Caparini, Rondini.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente articolo:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnali luminosi).*

All'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza. La durata minima di accensione della luce gialla deve essere di almeno 5 secondi ».

**1. 04.** Baldelli.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente articolo:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di segnali luminosi).*

Al comma 11 dell'articolo 41 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, e successe modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nel caso in cui, in concomitanza con l'accensione della luce rossa, scatti un meccanismo di rilevamento automatico, esso deve essere segnalato in modo chiaro e comprensibile in prossimità della segnaletica luminosa.

**1. 05.** Baldelli.

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di mezzi elettrici con bilanciamento assistito).*

1. Al comma 1 dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h ».

**1. 06.** Dell'Orco, Liuzzi, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Spessotto, De Lorenzis, Paolo Nicolò Romano.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 60 del codice della strada, in materia, di motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico).*

All'articolo 60 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apportare le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2, le parole: « Rientrano nella categoria di veicoli d'epoca » sono

sostituite dalle seguenti: « Rientrano nella categoria dei veicoli di interesse storico non iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA) »;

c) al comma 3, alinea, le parole: « I veicoli d'epoca sono soggetti » sono sostituite con le seguenti: « I veicoli di interesse storico non iscritti al PRA sono soggetti »;

d) il comma 4 è sostituito dai seguenti:

« 4. È considerato veicolo storico qualsiasi veicolo stradale a motore, con i suoi accessori, di età superiore a trenta anni, conservato in maniera appropriata e rispettosa dell'ambiente e in condizioni storicamente corrette.

4-bis. I veicoli di cui al comma 4 devono possedere le caratteristiche e i requisiti tecnici richiesti al momento della costruzione, salvo le modifiche effettuate in relazione alle esigenze della circolazione. Per i veicoli che hanno subito importanti e documentate modifiche e sono classificabili di interesse storico, l'ammissibilità alla libera circolazione è subordinata all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4-ter. I veicoli storici sono muniti della targa supplementare « H » (*Historicum*), sulla quale sono riportati gli estremi di immatricolazione e di omologazione da parte dei soggetti autorizzati, al fine di consentire alle Forze dell'ordine di verificare la rispondenza del veicolo ai criteri differenziali che la legge garantisce anche in materia fiscale. ».

**1. 07.** Caparini, Rondini.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente articolo:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 61, in materia di sagoma limite, e all'articolo 164, in materia di sistemazione del carico sui veicoli, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

1. Alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 61 del codice della strada, di cui al

decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole da: « Gli autobus » fino a: « Dipartimento per i trasporti terrestri » sono sostituite dalle seguenti: « Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli a sbalzo applicate posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ».

2. All'articolo 164 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tali strutture possono sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 100 cm. dalla sagoma propria del mezzo »;

b) al comma 6, dopo la parola: « longitudinale » è inserita la seguente: « posteriore »;

c) al comma 9, le parole: « sistemare il carico » sono sostituite dalle seguenti: « verificare la sistemazione del carico ».

**1. 08.** De Lorenzis.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

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

1. All'articolo 61 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30

aprile 1992, n. 285, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di 16,50 metri, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18,75 metri; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 metri in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. »

**1. 09.** Oliaro, Vecchio, Bombassei.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di massa limite).*

1. All'articolo 62 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Con esclusione dei semirimorchi, per i rimorchi muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 da N/cm<sup>2</sup>, la massa complessiva a pieno carico non può eccedere 10 tonnellate se ad un asse, con esclusione dell'unità posteriore dell'autosnodato, 22 tonnellate se a due assi e 26 tonnellate se a tre o più assi ».

**1. 010.** Oliaro, Vecchio, Bombassei.



*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi).*

1. All'articolo 72 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 1 inserire il seguente:

1-bis. I ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli devono essere muniti di dispositivi idonei a segnalare otticamente la frenata dei veicoli, anche realizzati con tecnologia a LED oppure altro sistema di messaggistica variabile, creati sulla base delle nuove tipologie brevettuali conseguenti all'implementazione di progetti tesi a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché a diminuire il numero e l'entità dei sinistri. Le caratteristiche tecniche dei dispositivi di cui al presente comma sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. I veicoli di nuova immatricolazione devono essere equipaggiati con i dispositivi di cui al presente comma dal 1 gennaio 2015 ed i veicoli in circolazione entro il 1 gennaio 2017.

**1. 011.** Zaratti.

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 72, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi).*

ART. 1-bis. — *Disposizioni in materia di dispositivi di ritenuta per i bambini* — 1. Dopo il comma 2-ter dell'articolo 72 del

codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni è inserito il seguente:

2-quater. Gli autoveicoli di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), devono essere muniti di un apposito dispositivo acustico di allarme, il cui funzionamento si attiva sia quando la cintura di sicurezza del seggiolino per i bambini è allacciata e l'autoveicolo è a motore spento, sia quando è innestato il sistema del meccanismo di chiusura ad azionamento meccanico o elettrico dell'autoveicolo stesso. Le caratteristiche tecniche di tale dispositivo sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2015. A decorrere dal 1° gennaio 2016 non possono più essere immessi in circolazione autoveicoli non muniti del dispositivo acustico di allarme di cui al primo periodo.

**1. 012.** Garofalo.

*Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Inserimento del dato del contachilometri nel certificato di revisione).*

1. All'articolo 80 del codice della strada, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Sul certificato di revisione viene registrato il numero di chilometri totali percorsi dal mezzo alla data della revisione stessa, sulla base del dato ricavabile dall'odometro installato sul veicolo.

**1. 013.** Catalano.

*Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:*

ART. 1-bis.

*(Modifiche all'articolo 80 del codice della strada in materia di revisioni).*

All'articolo 80 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992,

n. 285, apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: « ogni due anni » sono sostituite dalle seguenti: « ogni quattro anni »;

b) al comma 4, la parola: « annualmente » è sostituita dalle seguenti: « ogni due anni »;

c) dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

4-bis. Per i ciclomotori di cui all'articolo 52 del presente codice, compresi i quadricicli leggeri di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 febbraio 2003, la revisione deve essere disposta a partire dal quarto anno seguente a quello del rilascio del certificato di idoneità tecnica per ciclomotore e successivamente ogni quattro anni, a condizione che i veicoli non siano già sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75 del presente codice.

4-ter. Per i motocicli, le motocarrozze, i motoveicoli per trasporto promiscuo, i motocarri, i mototrattori, i motoveicoli per trasporti specifici e i motoveicoli per uso speciale di cui, rispettivamente all'articolo 53, comma 1, lettere a), b), c), ad esclusione di quelli destinati al servizio di piazza o di noleggio con conducente, d), e), f) e g), la revisione deve essere disposta a partire dal quarto anno seguente a quello di prima immatricolazione e successivamente ogni quattro anni, a condizione che i veicoli non siano già stati sottoposti, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75.

4-quater. Al fine di accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione, per i veicoli di interesse storico e collezionistico la revisione è disposta

ogni quattro anni. Tali veicoli sono esentati dalla prova di analisi dei gas di scarico.

**1. 014.** Matteo Bragantini, Rondini.

ART. 2.

*Dopo l'articolo 2, inserire il seguente:*

ART. 2-bis.

*(Modifiche all'articolo 93 del codice della strada in materia di definizione e classificazione delle strade).*

All'articolo 93, comma 4 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunti in fine i seguenti periodi: « L'immatricolazione dei veicoli di interesse storico è ammessa su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati. In caso di reimmatricolazione di veicoli già iscritti al Pubblico registro automobilistico (PRA) e cancellati d'ufficio o a richiesta del precedente proprietario, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, è ammessa la facoltà del richiedente di ottenere targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al PRA, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti da quelli attualmente rispondenti allo *standard* europeo. ».

**2. 01.** Caparini, Rondini.

*Dopo l'articolo 2, inserire il seguente:*

ART. 2-bis.

*(Modifiche all'articolo 99 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di foglio di via).*

1. Dopo il comma 1-ter dell'articolo 99 del codice della strada, di cui al decreto

legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

*1-quater.* Alle fabbriche costruttrici di rimorchi e semirimorchi è consentito, espletato l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione di cui all'articolo 75 o con l'emissione del certificato di conformità, il trasferimento di rimorchi e semirimorchi nuovi di fabbrica di categoria 04 non eccedenti la sagoma limite di cui all'articolo 61, muniti di foglio di via e targa provvisoria, dallo stabilimento di produzione alla sede dell'acquirente. Il foglio di via, la cui durata è limitata a quindici giorni, è intestato all'acquirente del veicolo il quale deve assolvere gli obblighi assicurativi pertinenti. Il complesso autotreno o autoarticolato, durante il trasferimento, non deve eccedere la massa limite complessiva di cui all'articolo 62.

**2. 02.** Oliaro, Vecchio, Bombassei.

#### ART. 3.

*Al comma 1, apportare le seguenti modificazioni:*

*a)* sostituire la lettera *a)* con la seguente: «*a)* il comma 1 è sostituito dal seguente:

1. La parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l'avente titolo deve chiedere al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, entro sessanta giorni dalla cessione all'esportazione o dal proprio trasferimento all'estero, la cancellazione dai registri di immatricolazione del veicolo, restituendo la carta di circolazione, le targhe e il certificato di proprietà, che l'ufficio provvederà a distruggere, oppure consegnando la relativa denuncia di smarrimento, furto o distruzione. Nel caso di veicoli in esso iscritti, della cancellazione è data immediata comunicazione al pubblico registro automobilistico (PRA), che

provvede ad annotarla d'ufficio. Salvo che non abbia luogo a seguito di sentenza o procedura concorsuale, la cancellazione non può essere eseguita ove sul veicolo siano iscritti vincoli o gravami in essere. A tal fine la richiesta di cancellazione è corredata da una certificazione del PRA in ordine all'assenza di vincoli o gravami in data non anteriore a dieci giorni dalla presentazione della richiesta. »;

*b) alla lettera b), sopprimere il capoverso 2-ter;*

*c) alla lettera b), capoverso 2-quater, sopprimere il secondo periodo.*

**3. 2.** Pagani.

*Dopo l'articolo 3, aggiungere il seguente:*

#### ART. 3-bis.

*(Modifiche all'articolo 110 del codice della strada in materia di immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole).*

Dopo l'articolo 110 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, inserire il seguente:

#### ART. 110-bis.

*(Macchine agricole d'epoca).*

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche le macchine agricole d'epoca nonché di interesse storico e collezionistico.

2. Rientrano nella categoria di cui al comma precedente le macchine agricole costruite entro l'anno 1984 ed iscritte nell'apposito registro istituito presso l'Ufficio meccanizzazione agricola di cui al comma 3, attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche.

3. Presso l'Ufficio meccanizzazione agricola è istituito il registro Macchine agricole d'epoca (Maep).

**3. 01.** Pratavia, Rondini.

## ART. 4.

*Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:*

## ART. 4-bis.

*(Modifica all'articolo 119 del codice della strada in materia di requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida).*

All'articolo 119 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, secondo periodo, sopprimere le parole da: « ovvero da un medico » fino alla fine del comma;

b) dopo il comma 2-ter è inserito il seguente:

2-ter. 1. – Ai fini dell'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria ovvero di un certificato di abilitazione professionale per le patenti di categoria D1 e D nonché della carta di qualificazione dei conducenti (QCQ) per l'autotrasporto di persone e il certificato di idoneità di cui all'articolo 118 l'interessato deve esibire apposita certificazione da cui risulti di non soffrire di disturbi respiratori durante il sonno e della sindrome di apnee ostruttive del sonno (OSAS), rilasciata sulla base di accertamenti clinici le cui modalità sono individuate con decreto del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture. Con il medesimo provvedimento sono altresì individuate le strutture competenti ad effettuare gli accertamenti prodromici alla certificazione e al rilascio della stessa. La certificazione deve essere esibita dai soggetti di cui al presente comma in occasione della revisione e della conferma di validità delle patenti di guida possedute. Le relative spese sono a carico del datore di lavoro.

**4. 01.** Molteni, Rondini.

*Dopo l'articolo 4, inserire il seguente:*

## ART. 4-bis.

*(Modifica all'articolo 119 del codice della strada, in materia di requisiti fisici e psicofisici per il conseguimento della patente di guida).*

All'articolo 119 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, al comma 2, secondo periodo, sopprimere le parole da: « ovvero da un medico » fino alla fine del comma.

**4. 02.** Prativiera, Rondini.

## ART. 9.

*Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:*

## ART. 9-bis.

*(Modifiche agli articoli 126 e 202 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 390 aprile 1992, n. 285, in materia di incentivazione dei corsi di guida sicura).*

1. Il comma 4 dell'articolo 126 del codice della strada è sostituito dal seguente:

4. Fatti salvi i casi previsti dal comma 5 e purché il punteggio non sia esaurito, la frequenza ai corsi di aggiornamento e ai corsi di guida sicura, organizzati dalle autoscuole, dall'ACI, ovvero da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Dipartimento per i trasporti terrestri, consente di riacquistare, rispettivamente 6 e 2 punti. Per i titolari di certificato di abilitazione professionale e unitamente di patente B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare 9 punti. La riacquisizione di punti avviene all'esito di una prova di

esame. A tale fine, l'attestato di frequenza al corso deve essere trasmesso all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio, per l'aggiornamento dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento e dei corsi di guida sicura.

2. All'articolo 202 del codice della strada, dopo il comma 1, è inserito il seguente comma:

*1-bis.* Nei casi previsti dal precedente comma, il conducente che, entro il termine di 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, frequenti o si iscriva a un « corso di guida sicura », ha diritto a un'ulteriore riduzione, pari al 50 per cento del minimo fissato dalle singole norme, della somma dovuta a titolo di sanzione pecuniaria. Il trasgressore che acceda a tale riduzione non potrà fruirne nuovamente in relazione ad illeciti di cui si renda responsabile nei successivi 18 mesi.

3. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta, con decreto, le relative disposizioni attuative.

#### 4. 03. Catalano.

##### ART. 4.

*Dopo l'articolo 4, è aggiunto il seguente articolo:*

##### Art. 4-bis.

*(Modifiche all'articolo 126-bis del codice della strada, in materia di patente a punti).*

All'articolo 126-bis, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e successive modificazioni, dopo il primo periodo è inserito il seguente: « La mancanza, altresì, per il periodo di sei mesi, di violazioni di una norma di comporta-

mento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione dei punti persi come conseguenza dell'ultima infrazione commessa. ».

#### 4. 04. Baldelli.

*Dopo l'articolo 4, è aggiunto il seguente articolo:*

##### Art. 4-bis.

*(Modifiche all'articolo 126-bis del codice della strada, in materia di patente a punti).*

All'articolo 126-bis, comma 5, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il primo periodo inserire il seguente: « La mancanza, altresì, per il periodo di un anno, di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione della metà dei punti persi, arrotondati in eccesso in modo tale da avere sempre un numero intero. ».

#### 4. 05. Baldelli.

*Dopo l'articolo 4, è aggiunto il seguente articolo:*

##### Art. 4-bis.

*(Modifiche all'articolo 126-bis del codice della strada, in materia di patente a punti).*

All'articolo 126-bis, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il primo periodo inserire il seguente: « La mancanza, altresì, per il periodo di un anno, di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione dei punti persi come conseguenza dell'ultima infrazione commessa. ».

#### 4. 06. Baldelli.

Dopo l'articolo 4, inserire il seguente articolo:

ART. 4-bis.

(Modifiche all'articolo 126-bis del codice della strada, in materia di patente a punti).

All'articolo 126-bis, comma 5, secondo periodo, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: « due anni » sono sostituite dalle seguenti: « un anno ».

**4. 07. Baldelli.**

Dopo l'articolo 4, è aggiunto il seguente articolo:

Art. 4-bis.

(Modifiche agli articoli 132, 201 e 203 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di contrastare fenomeni elusivi o illeciti riguardanti veicoli immatricolati all'estero).

1. L'articolo 132 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

ART. 132.

(Circolazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri).

1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero non facente parte dell'Unione europea e che abbiano già adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, se prescritte, sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine. Decorso questo termine devono essere immatricolati secondo le procedure dell'articolo 93.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica ai cittadini residenti nel comune di Campione d'Italia.

3. Le targhe dei veicoli di cui al comma 1 devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricola-

zione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli.

4. Entro sei mesi dall'acquisizione della residenza in Italia il cittadino straniero deve provvedere ad immatricolare i veicoli di cui ha la proprietà o la disponibilità secondo le disposizioni degli articoli 93 e 94. Ai fini della determinazione della residenza nel territorio dello Stato si applicano le disposizioni dell'articolo 118-bis.

5. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi 1, 3 e 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Dalla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo fino all'adempimento delle procedure di immatricolazione. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni riguardanti il pagamento della tassa di possesso dei veicoli, il veicolo si considera immatricolato in Italia decorso il termine di cui al comma 1 ovvero di cui al comma 4.

2. All'articolo 201 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 2-bis, sono inseriti i seguenti:

2-ter. Nei casi previsti dal comma 1-bis, quando si verificano le condizioni di cui al comma 3-bis dell'articolo 203, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-quater e la violazione può essere contestata nei cinque anni successivi nel confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I provvedimenti delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono i soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di polizia stradale per la

consultazione in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti ai quali, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli è reso disponibile a chi vi abbia interesse, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza personale.

3. All'articolo 203 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

*3-bis.* Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto e della somma da pagare sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* dell'articolo 201 e la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.

**4. 08.** Catalano.

#### ART. 6.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. La lettera *b)*, del comma 3 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è abrogata.

**6. 1.** Galperti.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. Alla lettera *b)*, del comma 3 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

*a)* dopo le parole: « viaggiano carichi » sono inserite le parole: « di prodotti non esentati, per qualità o quantità, dall'allegato medesimo ».

*b)* dopo le parole: « fuori dei centri abitati » sono inserite le parole: « escluse le autostrade e le strade extraurbane principali ».

**6. 2.** Galperti.

*Al comma 1 premettere il seguente:*

01. Al comma 3, lettera *e)*, dell'articolo 142 dopo le parole: « 80 km/h sulle autostrade » sono inserite le seguenti parole: « e 100 km/h, nel caso di treni, appartenenti alla lettera *h)* dell'articolo 54, comma 1, costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio della categoria O1 o O2, come definiti all'articolo 47 comma 2, lettere *c)* e *d)* ».

**6. 10.** Oliaro, Vecchio, Bombassei.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. Al comma 6-*bis* dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: « Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice », sono aggiunte le seguenti: « prevedendo una distanza di almeno trecento metri tra la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità e l'avviso di segnaletica di riduzione della velocità. ».

**6. 3.** Baldelli.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. All'articolo 142, comma 7, del codice della strada di cui al decreto legisla-

tivo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: « 10 km/h » sono inserite le seguenti: « ovvero supera il limite massimo di velocità di non oltre il 5 per cento ».

**6. 4.** Matteo Bragantini, Rondini.

*Sostituire il comma 1, con il seguente:*

1. I commi da 12-*bis* a 12-*quater* dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono sostituiti dal seguente:

12-*bis*. I proventi delle sanzioni comminate per le violazioni dei limiti di velocità di cui all'articolo 141 e al presente articolo, e accertate con strumenti di rilevazione automatica della velocità dagli organi di polizia stradale, compresi i corpi e i servizi di polizia municipale di cui all'articolo 12, comma 1, lettera e), sono interamente destinati al Fondo di garanzia per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

**6. 5.** Baldelli.

*Sostituire il comma 1, con il seguente:*

1. I commi da 12-*bis* a 12-*quater* dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono sostituiti dal seguente:

12-*bis*. I proventi delle sanzioni comminate per le violazioni dei limiti di velocità di cui all'articolo 141 e al presente articolo, e accertate con strumenti di rilevazione automatica della velocità dagli organi di polizia stradale, compresi i corpi e i servizi di polizia municipale di cui all'articolo 12, comma 1, lettera e), sono destinati per una percentuale non inferiore al 50 per cento al Fondo di garanzia per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e per il restante 50 per cento siano destinati al Fondo finalizzato a finanziare il Piano nazionale della sicurezza stradale.

**6. 6.** Baldelli.

*Sostituire il comma 1, con il seguente:*

1. I commi da 12-*bis* a 12-*quater* dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono sostituiti dal seguente:

12-*bis*. I proventi delle sanzioni comminate a seguito di superamento del limite di velocità rilevato da sistemi fissi di rilevazione automatica della velocità, sono destinati al Fondo per le vittime della strada, di cui all'articolo 285 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 e ad interventi di sicurezza stradale.

**6. 7.** Baldelli.

*Al comma 1, premettere il seguente:*

01. Il comma 12-*ter* dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente: « 12-*ter*. Gli enti di cui al comma 12-*bis* destinano l'ottanta per cento delle somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ed il 20 per cento alle spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno ».

**6. 8.** Baldelli.

*Sostituire il comma 1 con il seguente:*

1. All'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, il comma 12-*quater* è abrogato.

**6. 9.** Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.



## ART. 7.

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

## ART. 7-bis.

*(Modifiche all'articolo 164 del codice della strada, in materia di sistemazione del carico sui veicoli).*

All'articolo 164 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, comma 2, le parole: « se costituito da cose indivisibili » sono soppresse.

**7. 01. Rondini.**

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

## ART. 7-bis.

*(Modifiche all'articolo 167 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di trasporti di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi).*

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 167 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

*5-bis.* Gli autotreni e autoarticolati costituiti da un'unità motrice omologata Euro 5 o successivi e dotata di controllo elettronico della stabilità, e da una unità trainata dotata di controllo elettronico della stabilità e di protezioni anticastro posteriori conformi a normativa comunitaria, possono circolare con una massa complessiva che non superi del 10 per cento la massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione. Le sanzioni previste al comma 2 si applicano all'eccedenza rispetto al limite di cui al periodo precedente.

**7. 02. Oliaro, Vecchio, Bombassei.**

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

## ART. 7-bis.

*(Modifiche all'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di notificazione delle violazioni).*

1. Dopo il comma 5 dell'articolo 172 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

*5-bis.* I sistemi di ritenuta per bambini, di cui al comma 3, devono essere dotati di dispositivo « anti-abbandono ».

2. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le caratteristiche tecniche e criteri di omologazione dei dispositivi di cui al comma *5-bis* dell'articolo 172 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e le norme necessarie per l'attuazione.

3. A decorrere dal 1° gennaio 2015 non possono più essere immessi in circolazione sistemi di ritenuta non muniti del dispositivo acustico di allarme previsto dalle disposizioni di cui al medesimo articolo.

**7. 03. Catalano.**

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

## ART. 7-bis.

*(Misure volte a contrastare l'elusione del pagamento del pedaggio).*

« 1. All'articolo 176, comma 17, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, aggiungere in fine il seguente periodo: « Fermo restando quanto espressamente previsto nel capoverso precedente per le ipotesi in cui il fatto costituisca reato, chiunque, anche senza aver creato pericolo per la sicurezza individuale e collettiva della circolazione, circola in autostrada senza aver corrisposto il pedaggio per più di 5 volte,

è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.800 a euro 6.000. Ai fini dell'applicazione della sanzione, costituiscono prove dell'omesso pagamento del pedaggio le risultanze informatiche o la documentazione fotografica relativa al transito del veicolo in possesso delle società concessionarie delle autostrade. Della violazione, ove non sia stato possibile individuare colui che ha omesso il pagamento, risponde in ogni caso il soggetto obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196 del presente codice. All'accertamento della violazione consegue l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo secondo i termini e le modalità di cui all'articolo 214 del presente codice. Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione in misura ridotta ai sensi dell'articolo 202, esibisce documentazione attestante il pagamento del pedaggio dovuto dall'intestatario del veicolo all'ente proprietario o concessionario della strada, evaso anche in momenti precedenti, e garantisce il pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia del veicolo sottoposto a sequestro, l'organo di polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al prefetto. Quando nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta o non è stata prodotta la documentazione attestante il pagamento del pedaggio dovuto dall'intestatario del veicolo all'ente proprietario o concessionario della strada, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al prefetto; il veicolo è confiscato ai sensi dell'articolo 213 ».

**7. 04.** Valiante.

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

ART. 7-bis.

*(Modifiche all'articolo 177 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di circolazione*

*degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze).*

All'articolo 177 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, comma 1, al primo periodo aggiungere in fine le seguenti parole: « nonché ai veicoli privati utilizzati dai volontari dei vigili del fuoco che raggiungano la sede di servizio a seguito di chiamata per soccorso tecnico urgente.

**7. 05.** Caparini, Rondini.

*Dopo l'articolo 7, inserire il seguente:*

ART. 7-bis.

*(Modifica all'articolo 180 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di possesso dei documenti di circolazione).*

1. All'articolo 180, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , e quando sono in corso di definizione i mutamenti di cui all'articolo 94, commi 2 o 4-bis, la documentazione prevista dal comma 1 o dal comma 2 dell'articolo 92, oppure, in alternativa, la carta di circolazione accompagnata da copia semplice dell'atto che dà luogo ai menzionati mutamenti ».

**7. 06.** Garofalo.

ART. 8.

*Sopprimerlo.*

**8. 1.** Vitelli, Oliaro, Causin, Bombassei.

*Al comma 1, sopprimere la lettera a).*

**\*8. 2.** Vitelli, Oliaro, Causin, Bombassei.

*Al comma 1, sopprimere la lettera a).*

**\*8. 3.** Squeri, Biasotti, Bergamini, Centemero.

*Dopo l'articolo 8, inserire il seguente:*

ART. 8-bis.

*(Modifiche all'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile).*

1. All'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2 le parole da: « alla sanzione » fino alla fine del periodo sono sostituite dalle seguenti: « alla pena dell'arresto da sei mesi ad un anno e dell'ammenda da euro 1.000 a euro 2.000 »;

b) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

« 2-bis. In caso di violazione degli articoli 186, 186-bis o 187, nonché in caso di possesso di tagliando contraffatto la pena prevista dal comma 2 del presente articolo è aumentata dalla metà al doppio »;

c) al comma 3, primo periodo, le parole: « sanzione amministrativa » sono sostituite dalla seguente: « pena »;

d) al comma 3, i periodi secondo, terzo e quarto sono abrogati.

**8. 01.** Rondini, Caparini.

*Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:*

ART. 8-bis.

*(Interventi per lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica).*

1. Dopo il titolo V del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« TITOLO V-BIS

*(Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica).*

ART. 193-bis. – *(Obbligo per gli autotreni, autoarticolati e autosnodati di dotarsi di strumenti tecnici a tutela della mobilità ciclistica).* – 1. Gli autotreni, gli autoarticolati e gli autosnodati di cui alle lettere h), i) e l) del comma 1 dell'articolo 54 che transitano nelle strade urbane di scorrimento, nelle strade urbane di quartiere e nelle strade locali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere D, E e F, devono essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza e altri strumenti tecnici, che tutelino la mobilità ciclistica.

ART. 193-ter. – *(Impiantistica e strumenti tecnici per gli incroci pericolosi).* – 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e gli enti locali, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore delle presenti disposizioni, realizza, avvalendosi dell'ISTAT, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, il monitoraggio degli incroci più pericolosi affinché entro i successivi tre mesi siano impiantati nelle suddette aree semafori preferenziali per i ciclisti, specchi e altri strumenti tecnici che permettano ai guidatori di autoveicoli, motoveicoli e ciclomotori di individuare la presenza dei fruitori della mobilità ciclistica ».

**8. 02** De Lorenzis, Liuzzi, Nicola Bianchi, Cristian Iannuzzi, Spessotto, Dell'Orco, Paolo Nicolò Romano.

ART. 9.

*All'articolo 9, comma 1, dopo la lettera b) è aggiunta la seguente:*

c) dopo il comma 2-bis sono inseriti i seguenti:

« 2-ter. Nei casi previsti dal comma 1-bis, quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà

oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 2-*quater* e la violazione relativa può essere contestata nei cinque anni successivi nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso, salvo che non provi la propria totale estraneità in ordine alle contestate violazioni. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. I proventi delle sanzioni riscosse spettano alle Amministrazioni da cui dipendono soggetti che hanno compiuto l'accertamento della violazione, secondo le disposizioni dell'articolo 208.

2-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi di polizia stradale per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco, di riscossione delle sanzioni e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i relativi proventi. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, in forma e con modalità rispettose delle norme in materia di riservatezza personale, determinate con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno ».

**9. 1.** Valiante.

## ART. 10.

*Al comma 1, sostituire la lettera a) con la seguente:*

a) al comma 2 è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« d) al Ministero dell'interno, nella misura del 15 per cento del totale annuo, per l'intensificazione del controllo e del pattugliamento sul territorio ».

**10. 1.** Baldelli.

*Al comma 1, sostituire la lettera b) con la seguente:*

b) è aggiunto in fine, il seguente comma:

« 5-*ter*. I soggetti che, ai sensi del comma 1, accertano le violazioni, trasmettono in via telematica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i dati relativi alle sanzioni comminate. Tali dati vengono archiviati nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226. Entro il 30 giugno di ogni anno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblica in un'apposita sezione del proprio sito istituzionale, secondo le disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni, i dati di cui al periodo precedente, in modo da permettere la consultazione sulla base di criteri temporali, territoriali, con disaggregazione a livello comunale, provinciale e regionale e per tipologia di infrazione ».

**10. 2.** Catalano.

*Al comma 1, lettera b), capoverso 5-*ter*, aggiungere, in fine, il seguente periodo:*

Entro lo stesso termine, i soggetti di cui al primo periodo pubblicano sul proprio sito istituzionale i dati relativi all'entità delle sanzioni comminate nell'anno precedente, per ciascuna tipologia di infrazione. In sede di predisposizione e approvazione del bilancio di ciascun ente locale, sono iscritte in specifici capitoli di spesa rispon-

denti alle finalità di cui al comma 4 risorse pari all'ammontare dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada accertate nell'esercizio precedente nella misura prevista dal medesimo comma 4. La mancata applicazione di tale procedura è accertata dall'organo di revisione dell'ente.

**10. 3.** Nizzi.

**ART. 11.**

*Al comma 1, sostituire il capoverso 3-ter.1, con il seguente:*

*3-ter.1.* Quando il conducente commette il reato di cui all'articolo 589, terzo comma del codice penale, la patente viene sospesa per un periodo di 5 anni dalla data di accertamento del reato, avvenuto con sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale. Al termine del periodo di sospensione, il soggetto può nuovamente condurre i veicoli a cui li abilita la sua patente soltanto se, durante il periodo di sospensione, ha frequentato un corso di educazione alla guida conforme alle specifiche tecniche che saranno fissate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La patente è revocata a tempo indeterminato quando, scaduto il periodo di sospensione prima citato, il conducente commetta una delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis, 187 per le quali è prevista la revoca della patente di guida.

*Conseguentemente, all'articolo 12, sostituire il comma 1 con il seguente:*

1. Al comma 2 dell'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: « Nell'ipotesi di cui all'ultimo periodo del comma 3-ter.1 dell'articolo 219 del codice della strada, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di 15 giorni ne tra-

smette copia autentica al prefetto della commessa violazione affinché questi emetta, nei confronti del condannato, un provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio italiano a tempo indeterminato ».

**11. 1.** Squeri, Biasotti, Bergamini.

*Al comma 1, sostituire il capoverso 3-ter.1 con il seguente:*

*3-ter.1.* Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito di sentenza di condanna divenuta irrevocabile per il reato di cui all'articolo 589, terzo comma, del codice penale, non è possibile conseguire una nuova patente di guida o un nuovo certificato di idoneità alla guida per ciclomotori prima di cinque anni a decorrere dalla data della sentenza definitiva. Qualora la sentenza di condanna definitiva riguardi un soggetto che, al momento della commissione del fatto, non era in possesso di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida per ciclomotori, la condanna per il reato di cui al periodo precedente comporta l'impossibilità di conseguire titoli abilitanti alla guida di veicoli prima di cinque anni a decorrere dalla data della sentenza definitiva.

*Conseguentemente, al comma 1 dell'articolo 12 le parole: a tempo indeterminato sono sostituite dalle seguenti: per cinque anni.*

**11. 2.** Catalano.

*Al comma 1, capoverso 3-ter.1, apportare le seguenti modificazioni:*

*a) al primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , prima di dieci anni, ovvero, nel caso di recidiva, di venti anni »;*

*b) al secondo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: « , prima di dieci anni, ovvero, nel caso di recidiva, di venti anni ».*

**11. 3.** Nizzi.

*Al comma 1, capoverso 3-ter.1. secondo periodo, sostituire le parole: non può conseguirla con le seguenti: non può conseguire la patente di guida o il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori.*

**11. 4.** Rondini, Pratavia.

ART. 12.

*Al comma 1, sostituire le parole: a tempo indeterminato con le seguenti: per un periodo non superiore a dieci an-*

ni, ovvero, nel caso di recidiva, a venti anni.

**12. 1.** Nizzi.

*Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: È prevista altresì una revisione della disciplina sanzionatoria prevedendo una modifica al codice penale che istituisca il reato di « omicidio stradale » punito con la reclusione da nove a diciotto anni.*

**12. 2.** Rondini, Pratavia.

## ALLEGATO 8

**7-00371 Pierdomenico Martino: Potenziamento della tratta Viareggio-Firenze ed efficientamento del trasporto pubblico locale ferroviario.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

un sistema di trasporto pubblico ferroviario efficiente rappresenta un obiettivo prioritario per la costruzione di politiche volte alla promozione di uno sviluppo sostenibile, nonché per supportare strategie di crescita economica e di progresso sociale;

le inefficienze del trasporto pubblico, anche sotto il profilo della ripartizione modale, si ripercuotono sul reddito disponibile delle famiglie, costrette a sostenere spese per la mobilità più elevate rispetto a quelle a carico di nuclei familiari residenti in altri Paesi europei;

la politica di investimenti infrastrutturali in ambito ferroviario negli ultimi vent'anni si è concentrata sulle reti ad alta velocità, mentre non sono stati effettuati adeguati investimenti per rendere più moderna ed efficiente la rete tradizionale, che per larghe parti risulta ormai inadeguata e carente; considerazioni analoghe possono essere effettuate anche con riferimento al materiale rotabile utilizzato e al livello dei servizi;

sul piano normativo, gli interventi di potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari, così come il mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, sono affidati al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, RFI, sulla base di un contratto di programma stipulato con il Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti, di durata quinquennale, e di accordi di programma stipulati da RFI con le singole regioni;

per quanto concerne i servizi, il decreto legislativo 422 del 1997 ha assegnato alle singole regioni la competenza dei servizi di trasporto ferroviario regionali, affidando loro la programmazione del servizio, attraverso contratti di servizio con i concessionari, mentre per il funzionamento del servizio ferroviario regionale le risorse sono garantite principalmente da finanziamenti statali;

la sensibile riduzione dei finanziamenti statali in questi anni, con una diminuzione delle risorse nazionali stanziare nell'ultimo triennio (2010-2012) pari al 22 per cento rispetto al triennio precedente, affiancata da una generale scarsità delle risorse regionali, ha determinato un progressivo peggioramento dell'offerta di trasporto ferroviario;

occorre peraltro rilevare che, a fronte di un'entità molto rilevante di risorse pubbliche che continuano ad essere trasferite al gruppo Ferrovie dello Stato italiane, tale gruppo ha privilegiato il settore più redditizio dell'alta velocità, non dedicando invece, sotto i profili della gestione dell'infrastruttura, della qualità del materiale rotabile e del livello dei servizi, altrettanto impegno ai servizi di trasporto pubblico sulle tratte regionali;

i diversi fattori qui rapidamente richiamati, concernenti la riduzione delle risorse, le scelte aziendali di Ferrovie dello Stato italiane, le difficoltà di programma-

zione nella gestione dell'infrastruttura e dei servizi a livello regionale, hanno determinato una situazione generale di inadeguatezza del trasporto pubblico ferroviario e di bassa qualità del servizio offerto, che emergono con assoluta evidenza dalle continue lamentele e proteste dell'utenza pendolare;

si tratta di tre milioni di cittadini che quotidianamente prendono il treno per raggiungere il posto di lavoro o di studio, e che sono costretti a subire variazioni nella programmazione del servizio, a sopportare continui ritardi, a viaggiare su convogli vetusti e sovraffollati, con improvvise e frequenti soppressioni di corse;

la necessità di assicurare una quota adeguata di risorse e un forte impegno al potenziamento del trasporto pubblico ferroviario, da parte non soltanto dei soggetti istituzionali, ma anche del gestore dell'infrastruttura e dei gestori dei servizi, è ulteriormente accentuata dal fatto che negli ultimi anni, anche per effetto della crisi economica, si è registrato uno spostamento della domanda verso il trasporto collettivo, in particolare ferroviario; quest'ultimo non si è tuttavia mostrato in grado di rispondere adeguatamente alle esigenze degli utenti, in termini di qualità, puntualità e affidabilità del servizio;

L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane ha fatto presente, nell'ambito della presentazione del nuovo piano Industriale della società per gli anni 2014-2017, che Ferrovie dello Stato ha stanziato 3 miliardi rispetto ad un totale di 6 miliardi di investimenti necessari per il rinnovo completo del materiale rotabile destinato al trasporto pendolare; dei 3 miliardi indicati, 2 miliardi e 150 milioni risultando già contrattualizzati e 700 milioni non sono stati ancora contrattualizzati per l'assenza di certezza in ordine al rinnovo dei contratti di servizio ferroviario tra le regioni e Trenitalia; occorre peraltro, da un lato, considerare la difficoltà di reperimento di ulteriori risorse da parte dello Stato e delle regioni e, dall'altro,

assicurare che le risorse effettivamente disponibili si traducano in interventi capaci di migliorare il livello del servizio di trasporto pubblico ferroviario;

il Governo e, in particolare, il Ministro delle infrastrutture e trasporti ha più volte, da ultimo nell'audizione svolta presso la Commissione in data 2 aprile 2014, dichiarato la volontà di potenziare il sistema di trasporto pubblico locale e, per quanto concerne specificamente il trasporto ferroviario di passeggeri, ha evidenziato di aver rivolto ai vertici aziendali di Ferrovie dello Stato italiane il preciso indirizzo di porre in essere, per quanto di propria competenza, tutte le azioni necessarie per assicurare livelli adeguati di servizio pubblico;

l'aumento della domanda di trasporto collettivo da parte dei cittadini italiani rappresenta per l'Italia un'opportunità da non perdere per affermare un nuovo stile di vita e un cambio delle abitudini di trasporto, con evidenti vantaggi in termini economici, ambientali e sociali, come sottolineato da ultimo dallo studio sul trasporto pubblico locale effettuato nel novembre dello scorso anno dalla Cassa depositi e prestiti;

il Paese soffre inoltre di una scarsa integrazione tra le diverse modalità di trasporto che potrebbe essere superata attraverso un più intenso ricorso ai sistemi intelligenti di trasporto; tali sistemi, che nascono dall'applicazione ai trasporti delle tecnologie informatiche e di comunicazione, potrebbero facilitare la gestione del traffico e della mobilità, agevolare la diffusione il pagamento elettronico dei biglietti, fornire informazioni all'utenza in tempo reale, consentire un controllo avanzato dei veicoli anche al fine della velocizzazione dei mezzi, gestire le emergenze e gli incidenti sulla rete;

il rilancio del trasporto pubblico ferroviario richiede pertanto, oltre a risorse adeguate, una migliore programmazione degli interventi sulla rete, che coinvolga il Governo nazionale, le regioni e il



gestore dell'infrastruttura e la capacità di adottare scelte innovative per migliorare l'utilizzo dell'infrastruttura stessa;

un confronto approfondito tra il Governo nazionale, le regioni e RFI permetterebbe di individuare e superare i punti di maggiore crisi dell'infrastruttura che, nei singoli territori regionali, ostacolano la prestazione di un adeguato livello del servizio di trasporto pubblico ferroviario;

sotto questo profilo si segnala la situazione del trasporto pubblico ferroviario nella regione Toscana, e, in particolare, la tratta Viareggio-Firenze, che serve un territorio con due milioni di residenti, pari al 40 per cento della popolazione regionale, è utilizzata ogni giorno da decine di migliaia di passeggeri, e da tempo necessita di interventi di ammodernamento e potenziamento;

la regione, anche in ragione della forte urbanizzazione e della presenza di numerosi distretti industriali nelle province di Lucca, Pistoia, Prato e Firenze, ha individuato il raddoppio della linea Viareggio-Firenze, nel tratto fino a Pistoia, come prioritario per la mobilità nell'area della Toscana nord-occidentale;

il mancato potenziamento della tratta costituisce un forte ostacolo allo sviluppo economico dell'area, sia dal punto di vista industriale che turistico; un miglior collegamento della Toscana centrale con la città di Firenze e il suo aeroporto, infatti, oltre a rendere più moderno ed efficiente un servizio essenziale per i cittadini, i pendolari, i lavoratori, le imprese, rafforzerebbe la centralità all'interno del sistema turistico toscano del territorio servito dalla tratta, agevolando le possibilità, per i turisti che arrivano a Firenze, di estendere il loro raggio d'azione e visitare l'intera Toscana;

oltre a costituire un grave danno alla mobilità dei cittadini, il mancato intervento sulla Viareggio-Firenze rappresenta di fatto un incentivo al trasporto su

gomma, con i conseguenti costi sociali e ambientali dovuti all'aumento della congestione e dell'inquinamento;

sulla base di un'iniziativa promossa dai sindaci di Pistoia e di Lucca, l'8 febbraio scorso 39 sindaci del territorio hanno sottoscritto un ordine del giorno per sostenere e sollecitare il raddoppio della linea ferroviaria Viareggio-Firenze, oggetto di discussione dai molti anni, senza risultati;

il documento, che impegna gli amministratori a promuovere sui propri territori momenti di approfondimento e mobilitazione a sostegno del raddoppio della tratta, vuole essere la base di una rete istituzionale, aperta a cittadini, comitati e rappresentanti del mondo economico e sociale, che dovrà attivarsi a favore del progetto già a partire dalle prossime settimane;

nell'ambito di tale impegno istituzionale è prevista la richiesta ufficiale di un incontro al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per ottenere impegni concreti, volti alla realizzazione del raddoppio;

il potenziamento della tratta Lucca-Viareggio, così come il raddoppio della Pistoia-Montecatini e la velocizzazione della tratta tra Montecatini e Lucca sono inseriti nel Piano regionale integrato delle infrastrutture, cui bisognerebbe dare pronta attuazione, anche consentendo l'utilizzo di risorse già stanziato anche per lotti diversi a quelli per i quali erano state destinate, purché immediatamente cantierabili;

in prospettiva, l'attuale linea ferroviaria dovrebbe configurarsi come il collegamento metropolitano di superficie del territorio settentrionale della Toscana,

impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative per quanto di propria competenza, per favorire una maggiore efficienza del servizio di trasporto ferroviario regionale

esercitato sulla rete tradizionale, superando le criticità che lo caratterizzano in termini di carenze della rete, inefficienza del servizio e vetustà del materiale rotabile;

a promuovere uno scambio di informazioni tra RFI ed enti locali, volto a permettere a questi ultimi di conoscere pienamente lo stato di avanzamento delle opere nei propri territori, le risorse impegnate e quelle effettivamente spese, anche attraverso banche dati aperte;

per quanto concerne, in particolare, la regione Toscana, ad inserire il potenziamento della tratta Viareggio-Firenze nell'ambito del contratto di programma, parte investimenti, stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e i trasporti e la

società RFI, in modo da pervenire quanto prima possibile all'approvazione del progetto definitivo per quanto concerne il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini e per quanto concerne la velocizzazione della tratta Montecatini-Lucca e a stanziare le risorse necessarie alla realizzazione delle opere immediatamente cantierabili di carattere propedeutico al raddoppio e alla velocizzazione della linea, con particolare riferimento al miglioramento dell'efficienza dell'utilizzo dell'infrastruttura, all'eliminazione dei passaggi a livello e alla riqualificazione e ammodernamento delle stazioni ferroviarie.

(8-00072) « Pierdomenico Martino, Mariani, Bini, Fanucci, Rigoni, Parrini, Albini, Cenni, Dallai ».

## ALLEGATO 9

**7-00429 Meta: Considerazione dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta come Autorità portuale di interesse nazionale.****NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,  
premessò che:

da tempo è oggetto di ampia discussione e di numerose proposte il tema di una riforma organica della legislazione in materia portuale dettata dalla legge n. 84 del 1994, che adegui la disciplina a una visione moderna di porto come sistema d'accesso di traffici economici ed elemento centrale di un complesso sistema logistico e che permetta di risolvere i principali profili di criticità, di tipo organizzativo, funzionale e finanziario, che ostacolano l'attività delle autorità portuali;

appare infatti ormai indifferibile incrementare l'efficienza e il potenziale concorrenziale degli scali portuali nazionali, in particolare rispetto ai porti dell'Europa settentrionale;

l'esame della riforma della legislazione in materia portuale, protrattosi per tutta la scorsa legislatura senza pervenire all'approvazione definitiva di una legge, è stato ripreso fin dall'inizio della legislatura in corso dall'8<sup>a</sup> Commissione del Senato;

il Governo, come più volte dichiarato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, anche in occasione di audizioni in Parlamento, ha espresso l'intenzione di intervenire su alcuni dei punti più qualificanti della materia, sia nell'ambito dei lavori parlamentari sulla riforma della legge n. 84 del 1994 sia attraverso misure eventualmente inserite in provvedimenti d'urgenza, anche al fine di accelerare la definizione e attuazione di un assetto più moderno ed efficace delle autorità por-

tuali; nell'ambito delle misure che il Governo intende adottare è, in particolare, compresa la riduzione del numero dei porti sede di Autorità portuale;

gli interventi di razionalizzazione del sistema delle autorità portuali devono peraltro tener conto non solo dell'inserimento nei corridoi europei TEN-T, ma anche dell'oggettiva rilevanza, sotto il profilo logistico ed economico, delle autorità esistenti rispetto al territorio in cui sono situate;

in particolare, l'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è elemento essenziale del sistema logistico che collega la capitale, la regione Lazio e il centro Italia con il resto dell'Europa e del Mediterraneo, rappresentando il perno della rete di trasporto marittimo regionale e un punto di riferimento importante sia per i territori limitrofi, sia per l'accesso ad importanti zone turistiche e rotte crocieristiche del Mediterraneo;

i tre porti di competenza dell'autorità portuale registrano rilevanti volumi di traffico, avendo movimentato, nell'anno 2013, 15,7 milioni di tonnellate di merci, 1,4 milioni di passeggeri e oltre 670 mila automezzi; a questi dati bisogna aggiungere i 2,5 milioni di imbarchi, sbarchi e transiti di passeggeri di crociera, che fanno del porto di Civitavecchia il principale porto crociera italiano in termini di volumi;

il porto di Civitavecchia risulta tra i primi scali in Italia per traffico passeggeri, dal momento che collega il continente

con la Sardegna e con la Sicilia, oltre ad essere un *hub* fondamentale di collegamento verso tutto il Mediterraneo occidentale, da Barcellona a Tunisi a Malta;

la Commissione europea ha posto lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) come elemento chiave del potenziamento infrastrutturale e condizione essenziale per assicurare all'Europa una efficiente mobilità di persone e merci;

a seguito delle ultime revisioni operate con il regolamento (UE) n. 1315/2013, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, la rete transeuropea è stata articolata in due livelli, una rete centrale (*core network*) da completare entro il 2030, che è costituita dai collegamenti più importanti tra i Paesi dell'Unione e con i Paesi confinanti, comprendendo al suo interno 93 porti europei principali che saranno collegati attraverso strada o ferrovia, e una rete globale (*comprehensive network*), da completare entro il 2050, che svolge prevalentemente funzioni di collegamento all'interno dei territori degli Stati membri ed è destinata ad alimentare quella centrale; il porto di Civitavecchia è stato incluso tra i porti della rete globale, a differenza di prece-

denti valutazioni con le quali era stato inserito nel *core network* portuale;

rispetto a tali indicazioni, occorre tuttavia tener conto del rilievo essenziale che, sulla base dei dati sopra riportati, il porto di Civitavecchia assume rispetto ai collegamenti marittimi e al sistema logistico di Roma, della regione Lazio e dell'Italia centrale,

impegna il Governo

ad assicurare che, nell'ambito di qualunque iniziativa di razionalizzazione del sistema delle autorità portuali, mediante misure di revisione del loro numero e della loro classificazione, l'autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, quale porto afferente all'area metropolitana di Roma Capitale, sia considerata come le autorità portuali che, rispetto alla struttura della rete transeuropea dei trasporti, sono incluse nella rete centrale e sia pertanto riconosciuta autorità di interesse nazionale.

(8-00073) « Meta, Argentin, Bonaccorsi, Campana, Carella, Coscia, Ferro, Gregori, Marroni, Pierdomenico Martino, Melilli, Miccoli, Minnucci, Morassut, Terrosi, Tidei ».