

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-06622 Nobili: Adeguamento della normativa relativa alla notifica delle sanzioni per il settore del noleggio di veicoli senza conducente alle migliori pratiche nel mercato di riferimento .	106
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	109
5-06620 Gariglio: Stato dell'arte e risorse finanziarie nella progettazione della variante volta ad aggirare l'abitato di Palese e Santo Spirito a Bari .....	107
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	110
5-06621 Sozzani: Collegamento tra i porti di Genova e Rotterdam attraverso la linea ferroviaria Alessandria-Novara-Sempione .....	107
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	111
5-06623 Silvestroni: Competitività della nuova compagnia ITA nel trasporto aereo di lungo raggio .....	107
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	112
5-06624 Grippa: Monitoraggio dell'attività dei tavoli prefettizi e delle regioni e utilizzo dei fondi per assicurare un servizio di trasporto locale nel pieno rispetto delle norme anti-contagio	107
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	113
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	108

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 8 settembre 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

#### La seduta comincia alle 13.45.

Raffaella PAITA, presidente, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**5-06622 Nobili: Adeguamento della normativa relativa alla notifica delle sanzioni per il settore del**

**noleggio di veicoli senza conducente alle migliori pratiche nel mercato di riferimento.**

Sara MORETTO (IV), in qualità di co-firmataria, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Sara MORETTO (IV), replicando, ringrazia il viceministro per aver trasmesso la risposta, in realtà proveniente da un altro Ministero, e preannuncia di riservarsi di leggere gli appunti pervenuti. Dichiarò che l'interrogazione in argomento nasce da ripetute sollecitazioni da parte del mondo

del noleggio e del *car sharing*, i cui operatori hanno peraltro già avuto modo di esprimersi in proposito nel corso delle audizioni sulla riforma del codice della strada. Rileva che appare evidente la necessità di garantire il credito della pubblica amministrazione, ma anche di tenere conto delle esigenze delle imprese del settore; ricorda inoltre come queste ultime evidenzino che ultimamente le attività di trasmissione e recupero sono state sempre più di frequente scaricate su di loro. Afferma infine che è importante che tali questioni siano state sollevate nella sede della Commissione Trasporti, atteso essa sta affrontando il tema delle modifiche del codice della strada.

**5-06620 Gariglio: Stato dell'arte e risorse finanziarie nella progettazione della variante volta ad aggirare l'abitato di Palese e Santo Spirito a Bari.**

Marco LACARRA (PD), intervenendo da remoto in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Marco LACARRA (PD), replicando, sottolinea come quello della variante volta ad aggirare i quartieri di Palese e Santo Spirito sia un intervento urgente, che tutti sperano di vedere realizzato quanto prima. Si tratta infatti di un problema non solo connesso a semplice scomodità, ma anche alla qualità della vita, dati i livelli di inquinamento acustico e smog; la situazione, aggiunge, ha a che fare anche con la sicurezza stessa delle persone, visto che si sono registrati in passato svariati incidenti mortali. Afferma che sin dal 2005 il comune di Bari e la regione Puglia hanno iniziato ad affrontare la questione, ma che tali sforzi non hanno portato a nulla per via delle difficoltà tecniche. A 15 anni di distanza appare improcrastinabile l'esigenza di portare i binari fuori dall'abitato, e per farlo è necessario uno sforzo comune, non solo della società civile ma anche della politica. Si dichiara peraltro confortato dalle parole

del viceministro e certo che il Governo andrà avanti sulla strada intrapresa.

**5-06621 Sozzani: Collegamento tra i porti di Genova e Rotterdam attraverso la linea ferroviaria Alessandria-Novara-Sempione.**

Diego SOZZANI (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego SOZZANI (FI), replicando, evidenzia che il 2024 è fra appena 3 anni, e che appare dunque necessaria un'accelerazione dell'attività affinché tale termine venga rispettato. Segnala che per le merci pericolose, ricadenti nell'ambito dell'ADR, l'unico asse previsto è il Sempione con una sola galleria: qualora ne fosse aperta una seconda, ciò rappresenterebbe un elemento strategico di sviluppo per Lombardia e Piemonte. Dichiara la propria volontà di continuare a seguire tale materia.

**5-06623 Silvestroni: Competitività della nuova compagnia ITA nel trasporto aereo di lungo raggio.**

Marco SILVESTRONI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Marco SILVESTRONI (FDI) rinuncia alla replica.

**5-06624 Grippa: Monitoraggio dell'attività dei tavoli prefettizi e delle regioni e utilizzo dei fondi per assicurare un servizio di trasporto locale nel pieno rispetto delle norme anti-contagio.**

Carmela GRIPPA (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Alessandro MORELLI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Carmela GRIPPA (M5S), replicando, dichiara di prendere atto della risposta, evidenziando peraltro che l'interrogazione in argomento nasce da denunce presenti in articoli di stampa. Riconosce che i fondi erogati sono notevoli, ma sottolinea che ne è stato impiegato solo il 22 per cento, 257 milioni su 1 miliardo e 14 milioni previsti; vorrebbe dunque comprendere quali siano state le difficoltà nel loro utilizzo.

Ricorda poi che nel secondo semestre del 2021 sono stati spesi 600 milioni per

tavoli prefettizi e 800 milioni per indennizzare il settore delle perdite subite e dei costi di sanificazione; chiede quindi di seguire attentamente l'attività dei tavoli e l'utilizzo di tali risorse da parte delle regioni.

**La seduta termina alle 14.15.**

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

*Mercoledì 8 settembre 2021.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.15 alle 14.40.

## ALLEGATO 1

**5-06622 Nobili: Adeguamento della normativa relativa alla notifica delle sanzioni per il settore del noleggio di veicoli senza conducente alle migliori pratiche nel mercato di riferimento.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In esito al quesito posto è stato interessato il Ministero dell'interno, che ha rappresentato quanto segue.

La responsabilità solidale in materia di circolazione stradale si ispira al principio di carattere generale che trova applicazione ogniqualvolta sia stata commessa una violazione di natura amministrativa. Il vincolo di solidarietà nell'adempimento di un obbligo ha una funzione di garanzia del « credito » vantato dallo Stato, in quanto ne rende più agevole la soddisfazione pratica e ne rafforza la possibilità di realizzazione. La *ratio* della responsabilità dell'obbligato solidale non è solo quella di far fronte a situazioni d'insolvenza dell'autore della violazione, bensì anche quella di evitare che l'illecito resti impunito quando sia impossibile identificare tale ultimo soggetto e sia, invece facilmente identificabile il soggetto obbligato solidamente, come normalmente accade nelle ipotesi di violazioni commesse a bordo dei veicoli che non possono essere contestate immediatamente su strada.

Il criterio generale dettato dall'articolo 196 del Codice della strada identifica nel proprietario del veicolo l'unico soggetto tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria in solido con l'autore della violazione, prevedendo delle deroghe a tale vincolo di solidarietà in ipotesi peculiari in cui il proprietario, di fatto, non esercita più un dominio diretto sul veicolo.

In tali ipotesi, l'obbligazione solidale dei soggetti contemplati dalla norma non si aggiunge a quella del proprietario, ma si sostituisce ad essa, come espressamente previsto dalla locuzione « in sua vece ».

Le nuove ipotesi di responsabilità solidale introdotte dal decreto-legge n. 113/2018 (cosiddetto « decreto sicurezza ») hanno ampliato il novero dei soggetti obbligati in so-

lido che, come nelle ipotesi preesistenti, si sostituiscono al proprietario, la cui responsabilità al pagamento della sanzione resta esclusa.

Tali considerazioni, che trovano fondamento nella *ratio* e nella stessa lettera della norma, sono state seguite nelle circolari del Ministero dell'interno e, da ultimo, nella circolare del 10 gennaio 2019 (prot. 300/A/245/19/149/2018/06), esplicitativa delle novità normative del citato « decreto sicurezza ».

Ad oggi, la Polizia di Stato riferisce di non avere evidenze dell'esistenza di prassi difformi dalle indicazioni contenute in tale ultima circolare.

La stessa giurisprudenza di legittimità ha, recentemente, chiarito che i pronunciamenti che hanno riconosciuto la sussistenza di una responsabilità del proprietario locatore in aggiunta a quella del locatario e dell'autore della violazione si fondano sulla necessità che il proprietario-locatore collabori alla identificazione del trasgressore comunicandone le generalità.

Ne deriva che la stessa non è in alcun modo predicabile qualora il comportamento del proprietario-locatore sia stato sempre improntato alla massima collaborazione, consistente nell'adempimento dell'onere di comunicazione delle generalità dei soggetti locatari degli autoveicoli.

Ad ogni modo, il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno ha rappresentato che sono in corso approfondimenti volti ad individuare per tutte le violazioni accertate con controllo remoto a carico di veicoli immatricolati per locazione senza conducente una procedura alternativa all'immediata notifica del verbale, anche in analogia a quanto previsto dall'articolo 201, comma 5-*bis*, del Codice della strada.

## ALLEGATO 2

**5-06620 Gariglio: Stato dell'arte e risorse finanziarie nella progettazione della variante volta ad aggirare l'abitato di Palese e Santo Spirito a Bari.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La realizzazione dell'intervento nodo ferroviario di Bari - Bari nord consentirà la riqualificazione urbanistica delle aree di sedime ferroviario dismesso, una maggiore regolarità dell'esercizio ferroviario nonché la risoluzione delle interferenze con la viabilità stradale.

È bene segnalare che complessivamente, le risorse destinate alla progettazione dell'intervento sono pari a 25,3 milioni di euro.

Per lo sviluppo del progetto preliminare l'importo è pari a 2,3 milioni, di cui 1,85 già consuntivati.

Negli anni 2018 e 2019, RFI ha elaborato uno « studio di prefattibilità delle alternative al progetto preliminare del 2009 nella tratta Bari Nord » individuando alcuni possibili tracciati in variante alla linea ferroviaria esistente, con velocità prevista di 200 km/h e realizzazione della nuova stazione di Bari S. Spirito.

Con la disponibilità finanziata nell'ambito del CdP 2017-2021 è stata sviluppata la progettazione di fattibilità tecnico-econo-

mica relativa alla predetta nuova soluzione in variante.

Nell'aggiornamento 2018/2019 del Contratto di Programma 2017-2021 sono stati resi disponibili 3 milioni di euro necessari per la fase di progettazione preliminare, avviata a novembre 2020 ed attualmente in fase di completamento.

Infine, con l'aggiornamento 2020-21 del CdP 2017-2021 sono stati resi disponibili 20 milioni di euro per il successivo sviluppo del progetto definitivo.

Il programma delle attività prevede:

l'avvio dell'iter autorizzativo per l'approvazione da parte del CIPESS del progetto preliminare entro la fine del corrente anno, con contestuale inoltro al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza;

la conclusione della progettazione definitiva entro il terzo trimestre del 2022.

Il costo a vita intera per la realizzazione dell'opera è pari a 633 milioni di euro.

## ALLEGATO 3

**5-06621 Sozzani: Collegamento tra i porti di Genova e Rotterdam attraverso la linea ferroviaria Alessandria-Novara-Sempione.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito al quesito posto, informo che, alla data del 31 agosto 2021, si registra un avanzamento del progetto unico per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi-Nodo di Genova pari a circa il 55 per cento.

In particolare, l'avanzamento fisico delle gallerie del Terzo Valico è pari al 70 per cento mentre quello del Nodo di Genova è del 74 per cento.

L'obiettivo è quello di pervenire all'attivazione, entro il 2024, di parti del Terzo Valico e del Nodo di Genova.

Si ricorda che il progetto del Terzo Valico prevede l'interconnessione con la linea storica Genova-Torino, per i flussi di traffico in direzione Torino e Novara-Sempione, e viene realizzata a partire dalla galleria di Serravalle attraverso due gallerie a singolo binario che si inseriscono sulla linea ferroviaria esistente prima del tratto urbano di Novi Ligure.

Al fine di dare continuità alle caratteristiche prestazionali a favore del traffico merci che transiterà attraverso il tracciato del Terzo Valico, RFI ha messo in campo una serie di interventi di potenziamento delle linee e dei principali impianti merci compresi tra lo sbocco a nord del Terzo Valico e i valichi di Domodossola, Luino e Chiasso, in particolare attraverso il nodo di Novara.

In particolare, a partire dallo sbocco del Terzo valico Novi Ligure-Alessandria-No-

vara, sono previsti interventi di adeguamento che consentiranno il transito di treni lunghi fino a 750 metri.

Il nodo di Novara sarà oggetto di interventi per la realizzazione di una nuova bretella merci che consentirà l'accesso da nord all'impianto di Novara Boschetto nonché modifiche infrastrutturali che permetteranno l'ingresso, sempre da nord, dei citati treni, bypassando l'impianto di Novara Centrale.

Oltre a Novara Boschetto, è prevista la sistemazione dell'impianto di Vignale per l'innesto della nuova bretella e per la realizzazione di una nuova precedenza.

Nelle tratte a nord, tra Novara e il valico di Domodossola, è previsto l'adeguamento, al fine di consentire il passaggio di treni lunghi 750 metri, della linea Domodossola-Novara via Borgomanero attraverso interventi in corrispondenza degli impianti di Pieve Vergonte, Gravellona Toce, Gozzano, Cressa Fontaneto, Pettenasco e Caltignaga, alcuni già realizzati e altri la cui attivazione è prevista entro il 2024.

Per la medesima finalità, sono previsti interventi sulla linea Domodossola-Novara via Arona, in corrispondenza degli impianti di Premosello, Arona, Borgo Ticino, Posto di movimento Cameri e Oleggio, la cui attivazione è parimenti prevista entro il 2024.

## ALLEGATO 4

**5-06623 Silvestroni: Competitività della nuova compagnia ITA nel trasporto aereo di lungo raggio.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con la costituzione di Italia Trasporto Aereo (ITA), che sarà pienamente operativa a partire dal prossimo 15 ottobre, nasce una nuova compagnia di bandiera, con significative prospettive di sviluppo e in grado di competere sul mercato nazionale e internazionale.

Il piano industriale 2021-2025 della nuova ITA prevede un fatturato che nel 2025 raggiungerà 3.329 milioni di euro.

I contenuti del piano industriale, ivi compresi quelli relativi alla dotazione della flotta e all'entità dei collegamenti a breve, medio e lungo raggio, sono stati elaborati in coerenza con gli effetti determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, nonché con le previsioni di ripresa della domanda di trasporto aereo che, per quanto concerne i collegamenti internazionali da e per l'Italia, indicano che, fino a tutto il 2025, la domanda di questa tipologia di trasporto, pur incrementandosi ogni anno, risulterà comunque sensibilmente inferiore a quella pre-pandemia.

Conseguentemente, all'avvio delle proprie attività, la compagnia opererà con una flotta di 52 aerei, adeguata a rispondere nell'immediato alla domanda di trasporto aereo, che crescerà, già nell'anno 2022, a 78 aeromobili, per arrivare a 105 aeromobili, nel 2025, in coerenza con le previsioni di incremento della domanda.

Nel 2025, il 77 per cento della flotta aerea di ITA sarà costituito da aeromobili di nuova generazione, che contribuiranno a ridurre significativamente l'impatto ambientale, nonché ad ottimizzare efficienza e qualità dell'offerta.

Quanto ai collegamenti aerei, all'avvio delle attività la compagnia servirà 45 destinazioni con 61 rotte, che saliranno a 74 destinazioni e 89 rotte nel 2025, a conclusione del processo di ribilanciamento dei voli verso il settore del lungo raggio che ha l'obiettivo di colmare il gap di connettività del Paese.

Sulla rete di lungo raggio, nella stagione IATA Winter 2021, ITA opererà collegamenti su New York, Tokyo Haneda, Boston e Miami, e, a partire dalla stagione IATA Summer 2022, verranno avviati i nuovi voli su San Paolo, Buenos Aires, Washington e Los Angeles.

Sulla rete di breve e medio raggio ITA prevede di operare collegamenti da Fiumicino e da Linate con le principali destinazioni europee (tra cui Parigi, Londra, Amsterdam, Bruxelles, Francoforte, Ginevra) ed internazionali, con previsione di incrementare ulteriormente il numero di destinazioni e frequenze già con la stagione IATA Summer 2022.

Sul *network* domestico ITA garantirà un'ampia copertura degli scali nazionali, servendo 21 aeroporti nel Paese.

ITA sarà in grado di offrire risposte alle nuove esigenze del trasporto aereo, in un'ottica sempre più intermodale, integrata con il trasporto ferroviario, guardando con grande attenzione ai principi dello sviluppo sostenibile, dell'innovazione e della digitalizzazione, in linea con i principi europei alla base del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

## ALLEGATO 5

**5-06624 Grippa: Monitoraggio dell'attività dei tavoli prefettizi e delle regioni e utilizzo dei fondi per assicurare un servizio di trasporto locale nel pieno rispetto delle norme anti-contagio.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Dall'inizio della pandemia e fino ad oggi sono state stanziati risorse pari a circa 2,74 miliardi di euro destinate sia alla copertura dei mancati ricavi sia per consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi in conformità alle misure di contenimento della diffusione del Covid-19.

In particolare, per il finanziamento dei servizi aggiuntivi ad oggi sono stati stanziati complessivamente circa 903 milioni di euro, che hanno consentito un potenziamento, nelle ore di punta, del 15-20 per cento dei servizi.

Degli 840 milioni stanziati per l'esercizio 2021 sono stati già erogati, in relazione

ai servizi aggiuntivi resi al 30 giugno 2021, 195 milioni ed ulteriori 27 milioni sono in corso di erogazione.

Per il semestre corrente, sono disponibili per il finanziamento dei servizi aggiuntivi 618 milioni di euro.

Quanto alle azioni messe in campo, ricordo che è pienamente operativa, per il tramite dell'Osservatorio sulle politiche del TPL presso il MIMS, una procedura informatizzata di monitoraggio quindicinale dei servizi aggiuntivi programmati e resi in ambito regionale.

Prosegue inoltre l'attività dei tavoli prefettizi, costantemente monitorata dal MIMS.