

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	120
RISOLUZIONI:	
7-00404 Dell’Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.	
7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative ( <i>Discussione congiunta e rinvio</i> ) .....	120
INTERROGAZIONI:	
5-01689 Dell’Orco: Vigilanza sul livello di sicurezza dei <i>guardrail</i> sulla rete autostradale, con particolare riguardo alle cause dell’incidente verificatosi il 28 luglio 2013 sull’autostrada A16 .....	121
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	124
5-05551 Bonaccorsi: Interventi volti alla promozione dell’efficienza e della competitività del sistema portuale italiano .....	122
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	127
5-05815 De Maria: Autocertificazione dei requisiti necessari per l’esenzione dal pedaggio autostradale per i veicoli degli organismi senza scopo di lucro .....	122
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	128
5-06145 Burtone: Utilizzo delle stazioni dismesse lungo la tratta Potenza-Metaponto per progetti di pubblica utilità .....	122
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	130
5-06391 Romanini: Stato di attuazione del piano di soppressione dei passaggi a livello sulla tratta Parma-La Spezia .....	122
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> .....	132
5-06510 Ginefra: Disservizi sulle tratte pugliesi gestite da Ferrovie del Sud Est .....	123
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i> .....	134
5-06582 Crivellari: Disagi derivanti dalla riduzione da parte di Trenitalia dei treni Intercity sulla tratta Trieste-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti tra il Polesine e la Capitale .....	123
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i> .....	135
AVVERTENZA .....	123

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14 alle 14.10.

**RISOLUZIONI**

*Giovedì 19 novembre 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.10.**

**7-00404 Dell'Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.**

**7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.**

*(Discussione congiunta e rinvio).*

La Commissione inizia la discussione delle risoluzioni in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, avverte che le risoluzioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno discusse congiuntamente.

Così rimane stabilito.

Donatella AGOSTINELLI (M5S), a titolo di cofirmataria della proposta di risoluzione 7-00404, ne illustra i contenuti. In via preliminare ricorda che i problemi derivanti dal progetto di RFI Spa relativo

al collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica – Nodo di Falconara sono state ampiamente illustrate e discusse nel corso dell'esame da parte della Commissione della petizione popolare n. 380 del 2013, con la quale si chiede la revisione del suddetto progetto. Alcuni di tali problemi hanno trovato conferma nell'audizione informale dei dirigenti di ENAC competenti per materia, che la Commissione ha svolto il 17 novembre scorso.

Segnala infatti che il *bypass* ferroviario progettato da RFI è soltanto un'opera complementare e secondaria del più ampio progetto di intervento strategico di completamento del raddoppio ferroviario della linea Orte-Falconara e della linea adriatica. Nonostante tali caratteristiche di opera secondaria, il *bypass* ferroviario ha costi ingentissimi e sproporzionati rispetto alla sua effettiva utilità. I costi stimati, inoltre, non potranno che aumentare in fase di realizzazione.

Oltre alle considerazioni di carattere finanziario, l'opera presenta altrettanto gravi criticità, per quanto attiene alla sua realizzazione. In primo luogo infatti essa insiste su un'area a rischio idrogeologico elevato. In secondo luogo essa comporta, come è stato ribadito nell'audizione dei dirigenti ENAC sopra richiamata, l'esigenza di modificare il sentiero luminoso di avvicinamento degli aerei all'aeroporto delle Marche; tale esigenza di per sé non potrà non determinare costi aggiuntivi. In terzo luogo l'opera verrebbe ad essere interamente realizzata all'interno di un'area ad elevato rischio di crisi ambientale e andrebbe ad interferire con il sito ex Montedison di Falconara, vale a dire con un sito inquinato di interesse nazionale, che dovrebbe essere sottoposto in via preventiva a bonifica.

Sottolinea altresì che già nel 2004 la provincia di Ancona aveva presentato un progetto alternativo che porterebbe essere realizzato con una spesa di gran lunga minore e offrirebbe una soluzione assai più efficace e funzionale.

Per queste ragioni con la proposta di risoluzione, nel ribadire la priorità del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, attualmente realizzata solo al

35 per cento, si richiede, in linea con quanto sollecitato dalla petizione popolare, da un lato, una valutazione di fattibilità del progetto alternativo proposto dalla provincia di Ancona e condiviso dalla provincia di Pesaro, e, dall'altro, una seria e puntuale analisi del rapporto tra costi e benefici del progetto di RFI di *bypass* ferroviario, prima che sia presa qualunque ulteriore iniziativa rivolta alla sua realizzazione.

Franco BORDO (SI-SEL) dichiara di non soffermarsi sulle premesse della proposta di risoluzione di cui è primo firmatario, dal momento che condivide interamente le critiche avanzate al progetto di *bypass* ferroviario predisposto da RFI. Proprio sulla base delle criticità di tale progetto, l'atto di indirizzo chiede in primo luogo una revisione complessiva del progetto stesso e una verifica della fattibilità del progetto alternativo proposto dalle province di Ancona e di Pesaro. In secondo luogo sollecita il Governo a dare di nuovo priorità al progetto di raddoppio della tratta Orte-Falconara, che attualmente risulta ancora a binario unico per il 65 per cento del tracciato, destinando al completamento del raddoppio le risorse che sarebbero necessarie per il *bypass* ferroviario, e, in particolare, i 174 milioni di euro previsti come costo per la realizzazione del solo primo lotto funzionale.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire nel prosieguo della discussione.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.20.**

#### INTERROGAZIONI

Giovedì 19 novembre 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di

*Stato per le infrastrutture e i trasporti*  
Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.20.**

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

Così rimane stabilito.

**5-01689 Dell'Orco: Vigilanza sul livello di sicurezza dei guardrail sulla rete autostradale, con particolare riguardo alle cause dell'incidente verificatosi il 28 luglio 2013 sull'autostrada A16.**

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

Carlo SIBILIA (M5S) replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara soltanto parzialmente soddisfatto, in quanto la risposta non affronta le questioni politiche sollevate nell'interrogazione. In primo luogo non si risponde sul tema del conflitto di interessi, che emerge dal momento che il soggetto che effettua i controlli, vale a dire il Direttore della struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è la stessa persona di cui si dovrebbe controllare l'operato, in quanto precedentemente responsabile delle attività di vigilanza sulle concessionarie autostradali che facevano capo all'ANAS. Ritiene che il Governo dovrebbe avvertire l'esigenza di adottare tutte le iniziative utili per evitare simili situazioni di conflitto di interesse. In secondo luogo osserva che le barriere in questione non sono state sostituite dal 1989 ovvero sono state sostituite con barriere non a norma, che si sono rivelate del tutto inadeguate e inefficaci sotto il profilo della sicurezza. In terzo luogo sottolinea che sono in corso indagini da cui emergono enormi criticità sul sistema dei subappalti, utilizzato per ottenere ingenti ribassi. Sottolinea altresì

che, come emerge dalla risposta, non sono stati effettuati controlli analoghi a quelli auspicati nell'interrogazione sugli autobus con telaio Volvo della stessa serie di quello dell'autobus coinvolto nel tragico incidente che il 28 luglio 2013 si è verificato sull'autostrada A 16 presso il viadotto Acqualonga. In conclusione auspica pertanto che il Governo voglia rimediare alle gravi carenze del quadro normativo che risultano dalla dinamica dell'incidente e, in particolare, proceda, come si indica nell'interrogazione, all'istituzione e alla tenuta di un registro dei *guardrail*, ricordando in proposito le efficaci iniziative adottate dal proprio Gruppo a livello comunale per l'installazione, sulle strade di competenza dei comuni, di barriere protettive appropriate in relazione alle esigenze di sicurezza.

**5-05551 Bonaccorsi: Interventi volti alla promozione dell'efficienza e della competitività del sistema portuale italiano.**

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

Lorenza BONACCORSI (PD), replicando, segnala che l'interrogazione risale a qualche mese fa, prima della presentazione del Piano strategico nazionale della portualità e la logistica. Si dichiara pertanto soddisfatta della risposta ricevuta.

**5-05815 De Maria: Autocertificazione dei requisiti necessari per l'esenzione dal pedaggio autostradale per i veicoli degli organismi senza scopo di lucro.**

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

Andrea DE MARIA (PD), replicando, si dichiara soddisfatto perché la risposta chiarisce in modo puntuale il quadro normativo vigente rispetto alla questione se-

gnalata nell'interrogazione. Si impegna altresì a portare a conoscenza dei soggetti interessati con cui è in contatto i contenuti della risposta

**5-06145 Burtone: Utilizzo delle stazioni dismesse lungo la tratta Potenza-Metaponto per progetti di pubblica utilità.**

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

Giovanni Mario Salvino BURSTONE (PD), replicando, si dichiara soddisfatto. Ricorda che la propria interrogazione è stata presentata nella seconda metà del luglio scorso in una situazione di emergenza. Per questo nell'interrogazione stessa si prospettavano anche alcune ipotesi di soluzione, pur comprendendo le difficoltà di attuazione di tali ipotesi. Rileva altresì che è facile prevedere che il problema degli incendi si ripresenterà nella stagione estiva, per cui, quando sarà il momento e prima che gli incendi provochino danni e situazioni di grande difficoltà, si riserva di sollecitare di nuovo il Governo ad assumere tutte le iniziative volte a prendere efficaci misure di precauzione.

**5-06391 Romanini: Stato di attuazione del piano di soppressione dei passaggi a livello sulla tratta Parma-La Spezia.**

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

Giuseppe ROMANINI (PD), replicando, ringrazia per la completezza e la tempestività della risposta. Osserva che i lavori indicati nella interrogazione hanno avuto o stanno avendo tempi di attuazione molto lunghi. Ricorda altresì che i lavori sulla tratta Parma-Collecchio-Fornovo Taro sono stati inseriti dalla regione Emilia

Romagna come opera prioritaria nel piano delle opere da finanziare.

In conclusione auspica che il proprio atto induca RFI a completare in tempi rapidi gli interventi indicati. Si impegna altresì ad adottare iniziative utili a sollecitare anche gli altri soggetti, come SNAM, che risultano coinvolti nelle situazioni che hanno determinato i ritardi lamentati nell'interrogazione.

**5-06510 Ginefra: Disservizi sulle tratte pugliesi gestite da Ferrovie del Sud Est.**

Salvatore CAPONE (PD) chiede, in accordo con il presentatore, di sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Salvatore CAPONE (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia per la risposta. Prende atto di quanto indicato nella risposta fornita dal rappresentante del Governo sui disagi segnalati nell'interrogazione. Osserva che in una situazione straordinaria di criticità del trasporto ferroviario, come è quella che si registra in Puglia, i disagi creano per gli utenti condizioni particolarmente pesanti. Rileva altresì che la risposta all'interrogazione conferma le indicazioni sull'entità delle spese contenute nell'atto di sindacato ispettivo; segnala altresì che la regione Puglia si troverà costretta a effettuare un ulteriore versamento nei confronti di Ferrovie del Sud-Est. Sottolinea infine che, da quanto indicato nella risposta, il Ministero avvierà un nuovo percorso il 24 novembre prossimo, data in cui è previsto che si terrà l'assemblea della società Ferrovie del Sud-Est e tale percorso sarà decisivo per le prospettive del trasporto ferroviario nella regione, per quanto concerne gli investimenti nella rete e nei servizi, con parti-

colare riferimento alla metropolitana di superficie. Nelle ipotesi di intervento che saranno definite a partire da tale data, la regione Puglia avrà un ruolo importante e di conseguenza anche una forte responsabilità rispetto alle prospettive di futuro dell'azienda.

**5-06582 Crivellari: Disagi derivanti dalla riduzione da parte di Trenitalia dei treni Intercity sulla tratta Trieste-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti tra il Polesine e la Capitale.**

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto, comprendendo le difficoltà indicate in relazione al contratto di servizio e, al tempo stesso, auspicando iniziative per assicurare un adeguato livello di servizi di trasporto ferroviario sulla tratta Trieste-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti tra il Polesine e la capitale.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 15.**

**AVVERTENZA**

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

**RISOLUZIONI**

*7-00782 Garofalo: Problematiche per il settore della locazione dei veicoli senza conducente, derivanti dall'applicazione dell'articolo 94, comma 4-bis del codice della strada.*

## ALLEGATO 1

**5-01689 Dell'Orco: Vigilanza sul livello di sicurezza dei guardrail sulla rete autostradale, con particolare riguardo alle cause dell'incidente verificatosi il 28 luglio 2013 sull'autostrada A16.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito al tragico incidente del 28 luglio 2013 sull'Autostrada A16 presso il viadotto Acqualonga gestita dalla società concessionaria Autostrade per l'Italia (ASPI), la competente Procura della Repubblica di Avellino ha avviato le indagini di rito con la massima collaborazione del MIT che, anche per non sovrapporsi a quelle delle autorità competenti, ha ritenuto di non dover costituire una commissione di indagine ministeriale sull'accaduto. Anche la verifica tecnica immediata sul viadotto da parte del MIT non ha avuto luogo in quanto il sito era stato posto sotto sequestro.

Circa la presenza dell'architetto Coletta al primo sopralluogo, ricordo che lo stesso era a capo della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, subentrata, nell'ottobre 2012, ad ANAS nelle funzioni di concedente per tutte le convenzioni di concessione, costruzione e gestione delle autostrade.

Relativamente all'eventuale fermo degli autobus Volvo per verificarne lo stato di usura di freni e trasmissione da parte dei competenti uffici del MIT, non risultano segnalazioni per la specifica tipologia di autobus da ricondursi all'omologazione e quindi tali da determinare l'avvio delle prescritte procedure di verifica e controllo. Peraltro, ogni problematica connessa all'usura dei veicoli e alla relativa attività di manutenzione rientra nella esclusiva responsabilità del proprietario e dell'abituale utilizzatore.

Quanto, poi, alla richiesta di una revisione straordinaria di tutti gli autobus certificati dalla stessa officina del mezzo

coinvolto nell'incidente, evidenzio che le officine di operatori privati, se in possesso dei requisiti previsti dalla normativa di settore, possono essere autorizzati a revisionare esclusivamente autoveicoli capaci di contenere al massimo sedici persone, compreso il conducente, ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t.

Per quanto concerne, invece, le barriere laterali bordo ponte presenti lungo il viadotto Acqualonga, la direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali ha riferito quanto segue.

Le barriere sono state installate con interventi che si sono conclusi il 1° settembre 1989. Trattasi di barriere *new jersey* in calcestruzzo, previste al punto C.3.1 del catalogo generale del Ministero dei lavori pubblici e approvato con voto n. 321 del 26 maggio 1988 dalla Commissione di Studio presso la V sezione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Al riguardo, è necessario precisare che il primo provvedimento normativo disciplinante le caratteristiche tecniche che devono avere le barriere è il decreto ministeriale del 18 febbraio 1992; con tale provvedimento è stato introdotto l'obbligo di utilizzare barriere omologate, mentre dal 2011 tali dispositivi di sicurezza devono essere dotati di marcatura CE. L'articolo 2 del citato decreto, tuttavia, non impone l'adeguamento delle barriere esistenti alle nuove tipologie previste se non in occasione dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti. Si precisa anche che il Codice della Strada prevede, per le società concessionarie quali gestori dell'arteria autostradale e

sotto la loro esclusiva responsabilità, di garantire la sicurezza della circolazione, per la quale intervengono anche le barriere di sicurezza ma non solo (usura, segnaletica, illuminazione, idraulica, operazioni invernali, dissesti, ecc.). In particolare, l'articolo 14, comma 1, stabilisce che gli enti proprietari delle strade – e quindi nel caso di autostrade in concessione, le società concessionarie – provvedono, tra l'altro, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, delle attrezzature, impianti e servizi, nonché al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

Infatti, tra gli obblighi convenzionali che le società assumono quando diventano gestori di un'infrastruttura, vi è appunto quello di attuare ogni intervento per garantire *standard* di sicurezza adeguati; per far fronte a tutte le necessità di manutenzione della rete, le società presentano annualmente alla competente direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali presso il MIT il piano delle manutenzioni per l'anno successivo, nel quale indicano gli interventi di manutenzione ritenuti necessari per garantire la sicurezza richiamata dal Codice della Strada; successivamente la medesima direzione generale svolge una verifica a campione delle manutenzioni programmate effettuate dalle società.

Dunque, se una società ritiene necessario, ad esempio, sostituire le barriere di sicurezza su un determinato tratto di un'autostrada, la direzione per la vigilanza non può entrare nel merito della scelta chilometrica effettuata, scelta propria del gestore, ma, in sede di approvazione del progetto di sostituzione delle barriere, verifica il rispetto della normativa vigente in materia e, successivamente, la corrispondenza tra quanto realizzato e quanto approvato a mezzo del collaudo dell'opera.

Nel periodo compreso tra il 2000 e il 2015, su tutta la rete nazionale sono stati investiti oltre 730 milioni di euro per opere di sicurezza, comprese le barriere, nello stesso periodo, sulla rete gestita da

Autostrade per l'Italia sono stati riqualificati 1.154 km di spartitraffico e 2.136 km di bordo laterale.

Nella propria funzione di vigilanza e controllo, la predetta direzione generale ha nel tempo emanato varie circolari tese a sensibilizzare il gestore sulla sicurezza delle opere d'arte, ivi comprese le barriere di sicurezza. In particolare, con circolari del 3 giugno 2009, del 14 novembre 2013 e da ultimo del 10 luglio 2014, le società concessionarie sono state invitate ad effettuare specifiche e puntuali ispezioni e verifiche straordinarie sulle opere d'arte insistenti lungo le tratte di propria competenza, comprese le barriere di sicurezza, e a tenerne debitamente conto nell'ambito della programmazione degli interventi di manutenzione. Tutte le società concessionarie hanno informato del costante monitoraggio delle opere ai fini della valutazione delle condizioni di sicurezza, allegando la documentazione relativa a metodologia e tipologia dei controlli effettuati periodicamente su tutte le opere d'arte.

Si ricorda, inoltre, che le venti convenzioni di concessione prevedono, nei Piani Economici Finanziari, gli importi che il concessionario deve destinare annualmente alla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura.

Anche in riferimento alle indagini per i cedimenti strutturali verificatisi nel 2011, la direzione per la vigilanza ha impartito specifiche disposizioni alle società concessionarie (nota circolare 30 dicembre 2011) circa l'effettuazione di tutti i controlli necessari previsti dalla vigente normativa in merito alle opere metalliche. Le società hanno quindi trasmesso i dati risultanti dalle attività di ispezione e monitoraggio delle opere metalliche (portali, segnaletica, ponti e cavalcavia metallici, pensiline, ecc.), anche al fine di programmare i relativi interventi manutentori assicurandone il costante monitoraggio.

In merito all'invito contenuto nella direttiva ministeriale n. 3065 del 25 agosto 2004 di verificare, lungo la rete stradale di competenza, le condizioni di efficienza e di manutenzione dei dispositivi di ritenuta, la medesima direzione per la vigilanza fa

presente che trattasi di raccomandazioni rivolte alle società concessionarie per le quali la direttiva stessa non prevede controlli da parte del concedente.

Passando al Piano nazionale della sicurezza stradale, approvato con delibera CIPE del 29 novembre 2002, questo è articolato in cinque programmi di attuazione. Gli interventi realizzati sono suddivisibili in misure appartenenti alle seguenti categorie: misure infrastrutturali e strategiche, di comunicazione e formazione, di rafforzamento del governo della sicurezza stradale. Le misure infrastrutturali riguardano la costruzione, il ripristino, la messa in sicurezza di infrastrutture viarie e la riqualificazione di centri urbani. Tra queste sono compresi interventi specifici di sostituzione e/o adeguamento delle barriere stradali per un finanziamento, a carico dei fondi statali, pari a circa 10 milioni di euro. Se a questi interventi aggiungiamo anche quelli che, insieme alle barriere, comprendono il rifacimento della segnaletica verticale e orizzontale, la realizzazione o il completamento dei marciapiedi e l'adeguamento funzionale della pavimentazione nei tratti interessati, si arriva ad un totale di circa 24 milioni di euro.

Quanto agli aspetti di merito relativi ai lavori di manutenzione eseguiti lungo la tratta autostradale in argomento, le risul-

tanze dell'indagine avviate dall'allora Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici, oggi ANAC, sono pubblicate sul sito internet dell'Autorità – Delibera numero CP 30 del 22 dicembre 2014.

Per gli aspetti normativi, invece, anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici – Quinta Sezione, nel parere 14/2013 in merito al decreto dirigenziale relativo all'aggiornamento delle istruzioni tecniche inerenti l'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, ha evidenziato la necessità di un aggiornamento del quadro normativo, che ha perso nel tempo la sua iniziale unitarietà a seguito delle successive modifiche intervenute, comprese quelle rese necessarie per le modifiche introdotte dalle disposizioni comunitarie sui prodotti da costruzione.

Nella fase di revisione del quadro normativo per le barriere di sicurezza stradale si potranno certamente prendere in esame le osservazioni di ordine tecnico riferite nell'atto in discussione, come la proposta di creare un registro aggiornato a cura degli enti proprietari e gestori.

Tuttavia, allo stato, ogni ulteriore valutazione e considerazione appare inopportuna, le indagini penali sono tuttora in corso e la magistratura farà senz'altro chiarezza sulle cause e sulle responsabilità di questo gravissimo incidente stradale.

## ALLEGATO 2

**5-05551 Bonaccorsi: Interventi volti alla promozione dell'efficienza e della competitività del sistema portuale italiano.****TESTO DELLA RISPOSTA**

La *ratio* sottesa all'adozione dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 muove dalla necessità di migliorare l'efficienza del sistema portuale e logistico nazionale, affrancando lo stesso da logiche territoriali settoriali e riconducendolo a una visione strategica d'insieme attraverso strumenti di reale innovazione.

Le possibilità di crescita e di sviluppo della portualità e dell'offerta logistica generalmente considerata sono indissolubilmente legate alle opzioni praticate dagli operatori del settore in base alla misurabile convenienza di scegliere una serie di *facilities* offerte non solo dall'approdo ma da tutta una famiglia di elementi che, direttamente o indirettamente, costituiscono la filiera dei vantaggi: reti stradali e ferroviarie, scali intermodali, offerte di servizi di accesso e di uscita efficienti ed efficaci.

In estrema sintesi, i livelli di competitività dell'intero comparto portuale e logistico sono determinati, sotto il profilo infrastrutturale e trasportistico, dalla presenza simultanea di tre fattori: una buona accessibilità nautica in grado di garantire servizi adeguati al vettore marittimo, ampie aree portuali e interportuali per l'efficiente movimentazione delle merci, connessioni ferroviarie, stradali e di navigazione interna capaci e adeguate, sì da assicurare l'occorrente fluidità delle catene logistiche intermodali.

Sulla base di tali considerazioni, e tenuto conto degli indirizzi resi in sede comunitaria e afferenti alla costituzione della rete di trasporto transeuropea TEN-T, le iniziative del Ministero delle infrastrutture e trasporti si sono concen-

trate sull'adozione di un Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica, quale atto di indirizzo strategico per la definizione dell'assetto della rete portuale e logistica nazionale.

Detto Piano – approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 agosto scorso e pubblicato sul sito internet del MIT – rappresenta senz'altro l'indispensabile volano per la « crescita dei traffici di merci e persone ».

Sul punto occorre evidenziare che la fase di pianificazione infrastrutturale e logistica comprenderà non solo aspetti di assetto del territorio, ma soprattutto obiettivi di promozione e sviluppo della cosiddetta *logistica integrata*, accompagnati dal sicuro snellimento delle procedure amministrative ad essa collegate.

L'intero processo di riorganizzazione della portualità e della logistica sarà tarato in maniera tale da intercettare l'evoluzione attesa dei traffici commerciali – anche con riferimento al peculiare settore delle merci containerizzate – individuando le occorrenti iniziative per la risoluzione dei *gap* di competitività verso altri Paesi europei e verso l'area vasta del Mediterraneo, e quantificando i benefici economici derivanti dalla riduzione del divario competitivo. Tale processo è teso a definire il potenziale di specializzazione della rete portuale e logistica nazionale, con particolare riferimento al tema della distribuzione delle merci trasportate via mare in un'ottica, come detto, di integrazione con le reti transeuropee TEN-T. In prospettiva, il Piano costituirà uno dei piani di settore che andranno a confluire in un documento programmatico più ampio, plurisettoriale e plurimodale.

## ALLEGATO 3

**5-05815 De Maria: Autocertificazione dei requisiti necessari per l'esenzione dal pedaggio autostradale per i veicoli degli organismi senza scopo di lucro.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli organismi simili non aventi scopo di lucro richiamati dall'Onorevole interrogante, al fine di ottenere l'esenzione del pagamento del pedaggio autostradale, sono tenuti al rispetto della circolare interpretativa del Ministero dei lavori pubblici n. 3973 del 5 agosto 1997, la quale chiarisce i contenuti dell'articolo 373, comma 2, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada. Tali disposizioni prevedono espressamente che l'esenzione viene concessa esclusivamente quando si verificano contemporaneamente le seguenti condizioni:

il veicolo è immatricolato a nome di Associazioni di volontariato o di Organismi simili non aventi scopi di lucro, legittimati ai sensi della legge quadro sul volontariato (legge n. 266 dell'11 agosto 1991);

il veicolo è adibito al soccorso, con equipaggiamento e attrezzature che identificano con evidenza tale destinazione;

il veicolo è impegnato nell'espletamento del relativo specifico servizio;

il veicolo è provvisto dell'apposito contrassegno, di cui al decreto ministeriale 15 aprile 1994, emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dei lavori pubblici.

La mancanza di una sola delle condizioni sopra dette fa decadere il diritto all'esenzione.

Inoltre, nella citata circolare è testualmente specificato che l'intento del legislatore è evidente: si vuole favorire un 'atti-

vità di volontariato in evidenti condizioni di emergenza e nel contempo evitare possibili situazioni di abuso che si potrebbero tradurre in un danno economico per le società che gestiscono l'autostrada.

Come è noto, il 18 settembre 2014 il MIT ha emanato la circolare n. 378 di modifica e integrazione della citata circolare n. 3973, al fine di meglio disciplinare l'esenzione dal pedaggio autostradale.

In particolare, ferme restando le predette disposizioni normative, la nuova circolare estende l'esenzione del pagamento del pedaggio anche alle attività di trasporto malati effettuate a titolo completamente gratuito, quindi né oggetto di rimborso né di fatturazione.

Resta dunque dovuto il pagamento del pedaggio autostradale in tutti gli altri casi in cui l'attività di trasporto malati sia effettuata dietro pagamento di un corrispettivo o rimborso a qualsiasi titolo riconosciuto, che si intende sempre comprensivo del pedaggio.

Il successivo 2 ottobre, con nota inviata a tutte le società concessionarie, il MIT ha dettagliatamente declinato il concetto di soccorso di emergenza, che ricomprende anche le seguenti attività in ambito servizio SSN o SSR e similari: servizio 118, trasporto organi, trasporto sangue ed emoderivati in condizioni di emergenza, trasporto sanitario assistito (medico o infermiere a bordo), trasporto neonatale/pediatrico, trasporto pazienti oncologici, trasporto pazienti dializzati che necessitano dell'ambulanza come da attestazione del centro dialitico. Resta fermo il dettato normativo che riconosce l'esenzione del pedaggio ai veicoli

delle associazioni di volontariato [...] adibiti al soccorso nell'espletamento dello specifico servizio. Dunque, la casistica elencata riguarda transiti effettuati sui veicoli adibiti al soccorso, quali ambulanze di tipo A e/o veicoli muniti di specifica attestazione regionale o di ASL che certifichi l'utilizzo del mezzo per l'espletamento di attività di soccorso.

Per godere delle previste esenzioni, tali associazioni, munite di apparato *telepass*,

devono effettuare la registrazione nell'apposita piattaforma *web* disponibile sul sito della Società Telepass ([www.telepass.it](http://www.telepass.it)) e autocertificare, sempre per via informatica, i transiti avvenuti in emergenza e quindi esenti, che saranno successivamente stornati dal gestore Telepass senza aggravio di costi per le associazioni aderenti; le specifiche modalità di autocertificazione e l'accesso alle stesse sono gestite dalla medesima società.

## ALLEGATO 4

**5-06145 Burtone: Utilizzo delle stazioni dismesse lungo la tratta  
Potenza-Metaponto per progetti di pubblica utilità.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Soprattutto nel periodo estivo, gli incendi possono interessare/interferire con le linee ferroviarie e quindi causare la sospensione della circolazione dei convogli almeno fino alla messa in sicurezza dell'area da parte delle squadre dei VV.F.; la problematica è ben nota a Rete Ferroviaria Italiana che ha fornito informazioni al riguardo.

Solitamente si verificano due fattispecie: incendi con origine nelle aree private adiacenti alla sede ferroviaria, che si espandono fino a interessare i binari mettendo in crisi la circolazione ferroviaria e incendi molto più rari rispetto ai precedenti con origine direttamente all'interno del sedime ferroviario (scarpata ferroviaria) a seguito di scintille provocate dal transito dei treni per effetto del blocco accidentale degli assili dei convogli o dal blocco dei ceppi dei freni in fase di frenatura.

In entrambi i casi, la presenza dell'incendio viene tempestivamente segnalata alle Sale Operative delle Ferrovie, presenziate H24, direttamente dal personale di condotta dei convogli in transito, consentendo quindi l'immediata attivazione delle squadre di emergenza di RFI, anch'esse reperibili H24, che intervengono sia per valutare lo stato dell'incendio, e verificare quindi l'interferenza e la pericolosità rispetto alla circolazione ferroviaria, sia per assistere i VV.F. per lo spegnimento dei focolai a ridosso dei binari o in prossimità delle linee elettriche in tensione se l'incendio si è propagato fino ai binari e ai suoi impianti.

Da tempo RFI ha attivato, di concerto e in collaborazione con gli enti territoriali

preposti alla prevenzione incendi e alla gestione delle emergenze (Comuni, Prefetture, VV.F., Corpo Forestale dello Stato, ecc.), specifiche azioni di prevenzione e di presidio al fine di limitare, per quanto possibile, sia la possibilità di innesco dell'incendio che per fronteggiare al meglio gli incendi che si attivano sulle proprietà adiacenti alla sede ferroviaria e che si possono poi propagare fino ad interferire con la sede stessa.

Nello specifico, nell'ambito dell'attività di prevenzione, vengono normalmente attivate le Prefetture e le Regioni per l'emissione di specifiche Ordinanze per richiamare tutti i proprietari dei terreni adiacenti i tracciati ferroviari affinché siano mantenuti puliti e privi di vegetazione facilmente infiammabile e per lo sgombero delle predette aree da materiale pericoloso e infiammabile, nonché per mantenere alle prescritte distanze minime i boschi e le piantumazioni che possono risultare pericolose per la circolazione ferroviaria.

Per quanto riguarda invece gli incendi che possono innescarsi direttamente all'interno della sede ferroviaria, RFI ha attivato, sull'intero territorio nazionale, specifici contratti di appalto per lo sfalcio e la pulizia dalla vegetazione infestante di una fascia normalmente pari ad un minimo di 4.00 ml per entrambi i lati del binario, affinché, soprattutto nel periodo estivo, risulti priva da vegetazione in modo da ridurre drasticamente il pericolo di innesco degli incendi causati dal transito dei convogli.

In conclusione, fermo restando che unica struttura preposta e strutturata per effettuare lo spegnimento delle fiamme e

dichiarare poi l'assenza di focolai ancora pericolosi per la ripresa della circolazione dei treni è quella del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, appare di ben poca utilità il dislocamento di squadre di volontari in edifici ferroviari dismessi, seppure ubicati a ridosso dei binari; queste squadre, infatti, sarebbero prive di mezzi adeguati per contribuire alle azioni di spegnimento normalmente attivate dai VV.F. Similar-

mente, rispetto all'attivazione dell'allarme incendio, appare molto più efficace e tempestiva l'azione del macchinista dei treni in transito lungo la linea.

RFI assicura, infine, di essere disponibile a collaborare con eventuali, specifici tavoli istituzionali per la valutazione di altre iniziative volte a limitare al massimo il pericolo degli incendi per la circolazione ferroviaria.

## ALLEGATO 5

**5-06391 Romanini: Stato di attuazione del piano di soppressione dei passaggi a livello sulla tratta Parma-La Spezia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa lo stato di avanzamento delle lavorazioni sulla tratta ferroviaria in argomento, sono state assunte informazioni presso Rete Ferroviaria Italiana.

A seguito di procedura negoziale, il 28 marzo 2011, sono stati consegnati all'impresa appaltatrice (A.T.I Consorzio Stabile Modenese, C.S.M. Edili Baraldini Quirino S.p.A., F.lli Baraldi S.p.A. – Lami Costruzioni S.r.l. – Reggiani Costruzioni S.p.A. – Frantoio) le prestazioni relative all'adeguamento della progettazione definitiva alle prescrizioni pervenute in sede di Conferenza di Servizi, nonché alla progettazione esecutiva e all'esecuzione in appalto dei lavori di realizzazione di:

un cavalcaferrovia al km 3+724, un sottovia carrabile al km 5+848 e della viabilità di collegamento ed un sottovia carrabile al km 6+933 e della viabilità di collegamento in Comune di Parma;

un sottovia carrabile al km 8+088 e della viabilità di collegamento con il km 8+615, un sottovia carrabile al km 10+119, un sottovia carrabile al km 13+420 e l'allargamento del ponte sul torrente Scodogna sulla stessa via Campiolo, un sottovia carrabile al km 14+607, un sottovia carrabile al km 16+590, un sottovia carrabile al km 17+766 ed un sottovia carrabile al km 19+720 e di un sottopasso ciclo pedonale al km 19+230 in Comune di Collecchio.

Tutte queste opere sono funzionali, ovvero sostitutive, dei passaggi a livello (PL) siti ai km 4+812, km 5+804, km 6+673, km 7+483 e km 7+828 della linea Parma – La Spezia in Comune di Parma e dei PL ai

km 8+088, km 8+615, km 10+119, km 13+505, km 14+658, km 15+874, km 16+562, km 17+598, ai km 19+168 e km 19+742 della linea Parma – La Spezia in Comune di Collecchio.

Con particolare riferimento allo stato di avanzamento delle opere in Comune di Collecchio, segnalo che:

il sottovia carrabile al km 8+088 e la viabilità di collegamento con il km 8+615 sono opere in fase di consegna all'Amministrazione comunale prevista entro la fine del corrente mese;

per il sottovia carrabile al km 10+119 è stato realizzato, in adiacenza alla linea ferroviaria, lo scatolare (monolite) costituente il manufatto principale del sotto attraversamento, a causa della forte obliquità del sottovia rispetto alla linea ferroviaria; per il suo posizionamento sotto la linea stessa, è necessaria l'interruzione totale della circolazione ferroviaria che è stata pianificata, compatibilmente con le esigenze di esercizio e sicurezza ferroviaria, per il 15 gennaio 2016. Il completamento dell'opera è previsto per ottobre 2016;

per il sottovia carrabile al km 13+420 e l'allargamento del ponte sul torrente Scodogna, la forte e onerosa interferenza con più metanodotti SNAM ha spinto RFI, d'intesa con il Comune, a trovare soluzioni alternative (sottopasso ciclopedonale anziché carrabile) che il Comune stesso ha proposto in una serie di incontri con i residenti, al fine di ridurre le interferenze con SNAM. Appresa la decisione del Comune di voler realizzare comunque

l'opera originariamente prevista, RFI ha richiesto un nuovo preventivo a SNAM lo scorso luglio. Non appena questo perverrà, RFI provvederà al pagamento. Al termine dello spostamento delle condotte interferenti a cura di SMAM, RFI avvierà i lavori per la realizzazione del sottovia. L'intervento sul ponte del torrente Scodogna è invece concluso e consegnato al Comune;

per il sottovia carrabile al km 14+607 è stato realizzato il monolite scatolare e spinto sotto la sede ferroviaria, sono state realizzate anche parte della rampa e dei muri lato SS 63 della Cisa. Attualmente i lavori sono sospesi in quanto l'intera area di cantiere è stata consegnata temporaneamente a SNAM per lo spostamento di metanodotti interferenti. Non appena sarà riconsegnata da SNAM l'area di cantiere,

RFI riprenderà le lavorazioni che potranno concludersi in 8 mesi circa;

per il sottovia carrabile al km 16+590 è stato realizzato il monolite scatolare e spinto sotto la sede ferroviaria. Anche in questo caso i lavori sono sospesi perché ancora in corso i lavori di SNAM e non appena riprenderanno le lavorazioni potranno concludersi in 8 mesi circa;

il sottovia carrabile al km 17+766 è stato consegnato al Comune e aperto al traffico.

Infine, i lavori di realizzazione del sottovia carrabile al km 19+720 e del sottopasso ciclo pedonale al km 19+230 non sono ancora stati consegnati a causa di ricorso al TAR da parte delle proprietà interessate dagli espropri.

## ALLEGATO 6

**5-06510 Ginefra: Disservizi sulle tratte pugliesi gestite da Ferrovie del Sud Est.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa le motivazioni e le cause che hanno determinato le criticità e i disservizi riferiti dall'Onorevole interrogante, la società Ferrovie del Sud Est riferisce che, dalla fine del 2014, è stata letteralmente flagellata dai furti di rame correlati agli interventi di elettrificazione delle linee, con ben 50 eventi furto e con una stima approssimativa dei danni ammontanti a cinque milioni di euro.

Ciò ha comportato un consistente danno economico, oltre ad un pericolo per la circolazione ferroviaria considerato che i ladri, contestualmente alla sottrazione di materiale, danneggiano altri componenti provocando ritardi e soppressioni dei treni che richiedono un servizio sostitutivo automobilistico per l'utenza. Tenuto conto che le linee delle FSE sono a binario unico, i ritardi della circolazione ferroviaria non sono recuperabili nel corso della giornata. Ricordo che la rete ferroviaria di FSE si sviluppa in circa 476 chilometri di linea sulla quale vengono effettuati, complessivamente, circa 270 treni al giorno.

Al fine di contrastare gli eventi criminali, FSE ha attivato un servizio di vigilanza privata e ha interessato Prefettura, Polfer e Questura.

Secondo la FSE, il disservizio lamentato dall'utenza viene talvolta amplificato dalla circostanza che il servizio sostitutivo automobilistico soffre di uno stato di vetustà generalizzata del parco rotabile da cui, recentemente, sono stati dismessi 27 autobus per raggiunta totale obsolescenza tecnica.

Quanto, invece, ai «mezzi non conformi agli *standard* di sicurezza», la società riferisce che tutti i propri veicoli sono sottoposti alle prescritte verifiche tecniche periodiche.

Passando alla situazione economico-finanziaria, a fronte di un credito esposto dalla FSE, nei confronti della regione Puglia, pari a 146 milioni di euro, è stato riconosciuto, dalla medesima regione, un importo di 74 milioni (compreso IVA) di cui 53,4 ancora da erogare, nonché crediti IVA per circa 36 milioni di euro.

Continuano, pertanto, a sussistere materiali problematiche finanziarie e gestionali, per affrontare le quali in data 24 novembre si terrà l'Assemblea dei Soci, al fine di avere un aggiornamento circa lo stato di criticità della gestione aziendale, sulla base del quale saranno assunte le conseguenziali decisioni.

## ALLEGATO 7

**5-06582 Crivellari: Disagi derivanti dalla riduzione da parte di Trenitalia dei treni Intercity sulla tratta Trieste-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti tra il Polesine e la Capitale.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In via generale, i treni Intercity e Intercity Notte sono parte del Servizio Universale e, pertanto, rientrano nel Contratto di Servizio Media/Lunga Percorrenza (CdS MLP) 2009-2014 stipulato tra MIT, MEF e Trenitalia.

La caratteristica dei treni oggetto di tale Contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel Contratto.

L'attuale Contratto di Servizio, scaduto il 31 dicembre 2014, è ad oggi in regime di proroga. Trenitalia ha tuttavia assicurato la prosecuzione del servizio, e infatti non risulta la prospettata riduzione di treni Intercity.

In particolare, per garantire il servizio in occasione delle prossime festività nata-

lizie e di fine anno, e quindi per evitare disagi all'utenza, Trenitalia assicura di aver dato corso alla prosecuzione dell'attuale programmazione degli Intercity e Intercity Notte sino alla fine di gennaio 2016.

In detto Contratto rientrano gli Intercity sulla tratta Venezia – Trieste, mentre le due coppie di IC Roma – Trieste rientrano, ad oggi, nei servizi cosiddetti « a mercato », cioè effettuati dalle imprese ferroviarie a proprio rischio e che, non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico.

Proprio al fine di scongiurare la paventata soppressione di questi treni da parte di Trenitalia, il MIT si è attivato sin dal 2014 per inserire gli stessi nel perimetro dei servizi del CdS MLP a partire dal 2016.