IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Variazione nella composizione della Commissione	138
Sulla pubblicità dei lavori	138
5-11906 Biasotti: Classificazione dei veicoli e, in specie, dei motocicli	138
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	140
5-11907 Crivellari: Sicurezza della circolazione stradale a seguito della chiusura di un tratto della strada statale 309 « Romea »	139
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	142
5-11908 Franco Bordo: Disagi sulla linea ferroviaria Parma-Brescia	139
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	143
5-11909 Dell'Orco: Effetti dell'abrogazione del regio decreto n. 148 del 1931 sulla qualità del servizio di trasporto pubblico locale	139
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	144
<i>ERRATA CORRIGE</i>	139

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Giovedì 20 luglio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.35.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che il deputato Ivan Catalano già componente della Commissione, ha cessato di farne parte.

Desidera esprimere un sentito ringraziamento per il proficuo lavoro svolto dal

collega presso la nostra Commissione, anche nella sua precedente veste di Vicepresidente.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-11906 Biasotti: Classificazione dei veicoli e, in specie, dei motocicli.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto per il passo in avanti compiuto dal Governo verso l'accoglimento di istanze assolutamente condivisibili.

Auspica peraltro che l'Esecutivo induca le società concessionarie ad un atteggiamento di maggiore collaborazione nell'adozione di misure a favore degli utenti, quale quella oggetto dell'interrogazione.

5-11907 Crivellari: Sicurezza della circolazione stradale a seguito della chiusura di un tratto della strada statale 309 « Romea ».

Diego CRIVELLARI (PD), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, si dichiara soddisfatto in ordine all'annunciata riduzione dei tempi preventivati per il completamento dei lavori, rimarcando la necessità di un'azione risoluta volta a risolvere i complessi problemi di viabilità e sicurezza della circolazione nelle aree indicate nell'atto di sindacato ispettivo a sua firma.

5-11908 Franco Bordo: Disagi sulla linea ferroviaria Parma-Brescia.

Franco BORDO (MDP), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Franco BORDO (MDP), pur apprezzando la puntuale risposta del Governo, si riserva

di verificare quanto dichiarato in ordine ai costi del servizio, essendo state riportate cifre notevolmente inferiori a quelle diffuse da Lega Ambiente della Lombardia e non smentite. Deve invece dichiararsi scettico sulla possibilità di dare attuazione alle promesse di rilancio del servizio in una prospettiva futura, mentre il disagio aumenta e il Governo centrale appare incapace di stimolare l'ente regionale ad una maggiore vigilanza e controllo del concessionario.

5-11909 Dell'Orco: Effetti dell'abrogazione del regio decreto n. 148 del 1931 sulla qualità del servizio di trasporto pubblico locale.

Michele DELL'ORCO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo, evidenziando come l'abrogazione della disciplina in oggetto abbia prodotto grande incertezza e rischi di precarietà nei lavoratori del trasporto pubblico locale.

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

Michele DELL'ORCO (M5S), replicando, osserva che la posizione del Governo di attesa per il prossimo anno si rivela miope, in quanto non si è in grado di fare chiarezza sul futuro contrattuale della categoria di lavoratori interessati.

Si dichiara altresì scettico sul mantenimento entro tempi contenuti delle promesse da parte del Governo che, anche di recente in relazione alla categoria dei tassisti, ha dimostrato di non dar seguito agli impegni solennemente assunti.

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

La seduta termina alle 14.05.

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 855 del 18 luglio 2017, a pagina 74, seconda colonna, dodicesima riga, le parole: « Attività produttive » sono sostituite dalle seguenti « Affari sociali ».

ALLEGATO 1

5-11906 Biasotti: Classificazione dei veicoli e, in specie, dei motocicli.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che la classificazione dei veicoli è definita da normativa comunitaria e, pertanto, non può essere derogata, integrata o modificata da norme nazionali.

Quanto al pedaggio autostradale, in effetti ad oggi questo si basa sulla classificazione dei veicoli secondo il sistema assi-sagoma, che non distingue la lunghezza o il peso del veicolo e quindi, ad eccezione delle piste presidiate dall'operatore, non è possibile identificare se si tratta di motociclo o autovettura di classe A. Tale identificazione, nelle piste automatiche o Telepass, è attualmente possibile in via definitiva solo *a posteriori* (fotografia).

L'adozione di tale sistema di classificazione dei veicoli, in base al quale i motocicli sono inseriti nella stessa classe delle autovetture, deriva direttamente dalle indicazioni della Commissione tecnica per la ridefinizione dei pedaggi autostradali, nominata dal Ministro dei lavori pubblici con decreto ministeriale n. 553/86 in attuazione dell'articolo 15, comma 8, della legge n. 531/1982. L'articolazione delle classi ha permesso un allineamento agli altri Paesi europei che solo recentemente ed in alcuni casi hanno adottato una tariffa *ad hoc* per i motoveicoli.

La differenziazione tariffaria richiesta è dunque una riproposizione di una precedente modalità di riscossione che già differenziava i motocicli rispetto agli altri veicoli prima dell'adozione del decreto del 1990.

Su sollecitazione delle associazioni di categoria, il MIT ha attivato un tavolo tecnico con AISCAT al fine di individuare una tariffa specifica per i motocicli.

Com'è noto, ferma restando la tariffa media ponderata per chilometro (isointroito), le vigenti convenzioni già prevedono la facoltà da parte del Concessionario di adottare a fini commerciali – ovvero di esazione o di ottimizzazione dell'uso dell'autostrada – tariffe elementari differenziate. Dal punto di vista tecnico, allo stato attuale i sistemi di rilevamento automatizzati non prevedono di operare un distinguo tra motoveicolo e autovettura di classe A. Tale operazione comporta quindi un adeguamento tecnico delle apparecchiature preposte al rilevamento del veicolo in transito, e in particolare l'adeguamento di almeno una pista in ingresso/uscita per ogni casello/barriera autostradale con la relativa segnaletica orizzontale e verticale, nonché modifiche *software* per l'applicazione della relativa tariffa per i motocicli. A valle di tali quantificazioni si renderà necessaria una ipotesi di aggiornamento dei Piani Economici Finanziari allegati alle vigenti Convenzioni che tenga conto dell'ammortamento dei costi di adeguamento e degli eventuali minori introiti da pedaggio. Non da ultimo, non dovranno essere trascurate considerazioni circa il minor costo sociale relativo alla minore incidentalità garantita dalle più sicure arterie autostradali e dai minori livelli di inquinamento (costi ambientali) rispetto agli autoveicoli.

In applicazione delle suddette considerazioni è possibile ipotizzare, in via sperimentale, una tariffa differenziata per i motocicli subordinata all'attivazione di un contratto per l'esazione abbinato in esclusiva alla targa del motoveicolo oggetto del contratto stesso. L'iniziativa, ove adottata,

non sarà cumulabile con altre agevolazioni e risulterà, per il periodo di sperimentazione, a totale carico dei concessionari.

Lo scorso 5 luglio, il MIT ha inviato ad AISCAT la proposta di tariffa differenziata

per motoveicoli come appena descritta e si è in attesa di conoscerne il parere. Proseguono, inoltre, gli incontri tecnici finalizzati alla definizione degli aspetti correlati all'implementazione dell'iniziativa.

ALLEGATO 2

5-11907 Crivellari: Sicurezza della circolazione stradale a seguito della chiusura di un tratto della strada statale 309 « Romea ».**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

ANAS riferisce che le lavorazioni attualmente in essere sul ponte Po di Levante, sito al km 70+940 della SS 309 Romea, consistono nel sollevamento della campata centrale dello stesso, nel ripristino delle due selle tipo Gerber ammalorate, nella sostituzione degli appoggi, nel riposizionamento del ponte e nel rifacimento dei giunti di dilatazione e delle barriere di sicurezza demolite per consentire il sollevamento.

Tali lavorazioni necessitano di adeguati tempi di esecuzione; tuttavia, per ridurre al massimo i disagi arrecati all'utenza, ANAS ha incrementato la produzione del cantiere e, grazie ad alcune soluzioni tecniche adottate in corso di esecuzione, prevede di anticipare al 25 luglio prossimo il completamento dei lavori, termine originariamente stimato per il 29 luglio.

Quanto agli aspetti di sicurezza stradale, il Ministero dell'interno ha comunicato che a seguito della chiusura provvisoria del ponte sulla strada Romea tutto il traffico, piuttosto consistente, si è riversato sulla viabilità secondaria con conseguenti disagi per l'utenza delle località attraversate. In particolare, i sindaci dei Comuni interessati hanno lamentato un

aumento dei mezzi pesanti nei centri abitati. Su richiesta della Prefettura, la Sezione Polizia Stradale di Rovigo ha effettuato specifici servizi mirati a controllare il rispetto delle deviazioni disposte dall'ANAS con l'ordinanza n. 69 del 23 giugno scorso, soprattutto in relazione al transito dei mezzi pesanti.

Nei citati servizi sono state impiegate pattuglie del Distaccamento di Adria, competente per territorio, e in ausilio anche pattuglie del Distaccamento di Piove di Sacco (dipendente dalla Sezione di Padova).

I servizi sono stati svolti prevalentemente nei turni di mattina e pomeriggio, che risultano essere quelli in cui si concentra il maggiore volume di traffico.

Complessivamente, dal 25 giugno ad oggi, sono stati svolti 31 servizi specifici, durante i quali sono state elevate otto sanzioni per violazione degli articoli 6 e 7 del Codice della Strada.

Nella stessa tratta servizi analoghi, con le stesse finalità, sono stati svolti dalle Polizie Locali dei Comuni interessati.

Ad oggi non risulta un aumento del fenomeno infortunistico.

ALLEGATO 3

5-11908 Franco Bordo: Disagi sulla linea ferroviaria Parma-Brescia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riferisce Trenord, lo scorso 2 giugno si è verificato un principio di incendio che ha interessato una delle due motrici Aln 668 del treno 20341 (Brescia 10:54 – Parma 12:44); la situazione è stata prontamente gestita dal personale di bordo, che ha agito secondo le procedure assicurando la totale sicurezza dei passeggeri.

Inoltre, Trenord ha immediatamente istituito una commissione di inchiesta, la quale ha individuato la causa del principio di incendio in un corto circuito del fascio di cavi presenti nel sottocassa di una delle due motrici riconducibile ad un cedimento dell'isolamento dei cavi.

Viceversa, il giorno 11 luglio i treni richiamati dagli Onorevoli interroganti hanno regolarmente circolato.

In generale, il materiale rotabile dedicato alla linea Brescia – Parma ha un'età media superiore ai 35 anni ed è necessario

il rinnovo massiccio della flotta, per il quale occorrono ulteriori investimenti che Trenord ha progettato fin dal dicembre 2015. Il piano degli investimenti prevede l'acquisto di treni diesel che andranno progressivamente a sostituire la flotta vetusta su questa linea. Nel frattempo, Trenord ha adottato piani di miglioramento continuo su tutte le direttrici lombarde che negli ultimi 2 anni hanno portato a un incremento della puntualità dal 72 per cento all'86 per cento (+14 punti) e a una riduzione del « ritardo medio ponderato per passeggero » da 5,5 minuti a 3,5 minuti. Il tutto a fronte di un aumento della produzione, in numero di treni circolati, del 5,6 per cento.

Infine, quanto al costo treno/km, Trenord precisa che è di 13,9 euro considerando lo stesso perimetro di attività delle vicine regioni italiane.

ALLEGATO 4

5-11909 Dell'Orco: Effetti dell'abrogazione del regio decreto n. 148 del 1931 sulla qualità del servizio di trasporto pubblico locale.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Circa la disposizione di cui all'articolo 27, comma 12-*quinquies*, del decreto-legge 27 aprile 2017 n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017 n. 96, evidenzio quanto segue.

L'efficacia abrogativa della previsione non è immediata ma subordinata al rinnovo del CCNL di settore o, in mancanza di questo, al trascorrere di un anno dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto. In altri termini, il regio decreto n. 148/1931 è ancora in vigore e lo sarà fino al momento in cui sarà rinnovato il predetto contratto.

Nell'ipotesi in cui entro un anno non si addivenisse alla stipula del nuovo contratto, il MIT – in virtù di specifico accordo con le organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, FAISA CISAL e UGL FNA sottoscritto in data 12 giugno 2017 – si è impegnato a promuovere la proroga del termine di cui al citato articolo 27, comma 12-*quinquies*, al fine di evitare un eventuale vuoto normativo e garantire, dunque, la vigenza del regio decreto fino a quando non sarà disciplinato il nuovo CCNL di settore.

Inoltre, nel corso del dibattito parlamentare concernente la conversione del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 (cosiddetto decreto Mezzogiorno) sono state presentate iniziative emendative volte a garantire la vigenza *sine die* del regio decreto a prescindere dalla conclusione del nuovo CCNL di settore. Tali iniziative, infatti, prevedono l'abrogazione del citato articolo 27, comma 12-*quinquies*, in maniera tale da eliminare qualsiasi incertezza sulla perdurante vigenza della norma.

In definitiva, nell'ipotesi in cui dovesse essere approvato l'emendamento che prevede l'abrogazione del suddetto comma 12-*quinquies* non vi sarebbe alcun incertezza sul quadro normativo applicabile dal momento che il regio decreto n. 148/1931 resterebbe in vigore a prescindere dalla conclusione del nuovo CCNL di settore.

Diversamente, nell'ipotesi in cui il medesimo comma rimanesse inalterato, le parti sociali hanno comunque a disposizione un anno, decorrente dall'entrata in vigore della legge di conversione, per stipulare un nuovo CCNL di settore in vigenza del regio decreto n. 148/1931.