

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del dottor Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Nomina n. 81 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	51
Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. Nomina n. 82 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole</i>)	52

RISOLUZIONI:

7-01050 Mognato: Incidenti ferroviari causati da comportamenti individuali impropri e conseguenti sanzioni (<i>Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00211</i>)	53
ALLEGATO (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>)	59

SEDE CONSULTIVA:

DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili. C. 4110 Governo (Parere alle Commissioni riunite V e VI) (<i>Esame e rinvio</i>)	55
---	----

COMITATO RISTRETTO:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Testo unificato C. 423 Caparini, C. 608 Decaro, C. 871 Molteni, C. 1085 Grimoldi, C. 1126 Molteni, C. 1177 Garofalo, C. 1263 Nastri, C. 1386 Caparini, C. 1512 Meta, C. 1537 Dell'Orco, C. 1616 Nastri, C. 1632 Gebhard, C. 1711 Buonanno, C. 1719 Grimoldi, C. 2063 Gandolfi, C. 2353 Prataviera, C. 2379 Cristian Iannuzzi, C. 2662 Melilla, C. 2736 Mucci, C. 2913 Turco e C. 3029 Schullian/A	58
Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. C. 1964 Oliaro ed altri	58
AVVERTENZA	58

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 2 novembre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.10.

**Proposta di nomina del dottor Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.
Nomina n. 81.**

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina in oggetto, rinviato nella seduta del 26 ottobre 2016.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Diego DE LORENZIS (M5S) ricordando quanto ribadito nella seduta precedente sulle critiche espresse circa il metodo impiegato per le proposte di nomina – volendosi riferire alla mancata pubblicità dei *curricula* fatti pervenire al ministero dai candidati che gli risultano essere circa 200 con riferimento a tutte le posizioni da ricoprire –, annuncia, tuttavia, il parere favorevole al nominativo indicato come presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale a riprova che il MoVimento 5 Stelle non si oppone a prescindere ma svolge sempre anche una valutazione di merito della questione e, nel caso di specie, del profilo professionale del candidato.

Giorgio BRANDOLIN (PD) invita a considerare che i territori interessati all'attività del porto di Trieste, la regione Friuli Venezia Giulia e gli operatori economici hanno la necessità di veder superata l'esperienza del commissariamento straordinario dell'autorità portuale per poter, così, contare su un presidente con pieni poteri. Proprio al fine di poter affrontare le sfide che si profilano e chiudere i fronti aperti, che minacciano il buon funzionamento di un sistema portuale complesso e rilevante, invita ad un sostegno convinto alla proposta di nomina.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	27
Votanti	27
Maggioranza	14
Hanno votato <i>sì</i>	27
Hanno votato <i>no</i>	0

(La Commissione approva).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favore-

vole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bordo Franco, Brandolin, Bruno Bossio, Cardinale, Carinelli, Carloni, Castricone, Catalano, Coppola, Crivellari, Cullotta, De Lorenzis, Dell'Orco, Marco Di Stefano, Fauttilli, Garofalo, Liuzzi, Martino Pierdomenico, Mauri, Meta, Minnucci, Mognato, Oliaro, Simoni, Spessotto, Tentori, in sostituzione di Gandolfi, e Tullo.

Proposta di nomina del professor Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio.

Nomina n. 82.

(*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole.*)

La Commissione prosegue l'esame della proposta di nomina in oggetto, rinviato nella seduta del 26 ottobre 2016.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	32
Votanti	32
Maggioranza	17
Hanno votato <i>sì</i>	26
Hanno votato <i>no</i>	6

(La Commissione approva).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bianchi Nicola, Bordo Franco, Brandolin, Bruno Bossio, Capone, in sostituzione di Ferro, Cardinale, Carinelli, Carloni, Castricone, Catalano, Coppola, Crivellari, Culotta, De Lorenzis, Dell'Orco, Marco Di Stefano, Fauttilli, Garofalo, Liuzzi, Martino Pierdomenico, Mauri, Meta, Minnucci, Mognato, Oliaro, Pagani, Simoni, Spessotto, Tentori, in sostituzione di Gandolfi, Tullo e Vico, in sostituzione di Anzaldi.

La seduta termina alle 14.30.

RISOLUZIONI

Mercoledì 2 novembre 2016. — 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 14.30.

7-01050 Mognato: Incidenti ferroviari causati da comportamenti individuali impropri e conseguenti sanzioni.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00211).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 27 luglio 2016.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime il parere favorevole sui due impegni ivi prospettati.

In particolare, quanto al primo impegno, il Governo conferma il perseguimento

dell'attività già posta in essere di sensibilizzazione della popolazione in età adolescenziale e giovanile focalizzandola anche nelle nuove forme di comportamento in uso tra i giovani che possono avere ricadute negative sulla sicurezza individuale ed in generale sulla infrastruttura ferroviaria.

Per ciò che riguarda il tema della comunicazione, l'Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria è già da qualche anno che insiste nell'opera di sensibilizzazione rivolta ai giovani per l'uso consapevole, responsabile e sicuro dei mezzi di trasporto ferroviario, sviluppando una strategia di comunicazione innovativa con la polizia ferroviaria, con le scuole e anche attraverso le federazioni sportive.

Per ciò che concerne il secondo impegno, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta valutando una proposta di modifica elaborata, per le parti di competenza, dal Ministero dell'interno che tiene conto delle profonde trasformazioni del quadro normativo in cui si inserisce il decreto del Presidente della Repubblica 735/80.

Conclude richiamando i contenuti di una nota esplicativa della posizione del Ministero che pone a disposizione della Commissione.

Diego DE LORENZIS (M5S) considerato quanto ricordato nella mozione medesima circa l'obbligatorietà per il gestore della rete ferroviaria di adottare tutte le soluzioni tecniche atte a ridurre al minimo l'incidentalità, ritiene che quanto dichiarato dal Governo non può essere ritenuto soddisfacente giacché il punto centrale della problematica sulla sicurezza è questione che riguarda infrastrutture moderne e funzionanti, questione sulla quale il Governo ha tutti gli strumenti per intervenire. In tal senso, quindi, afferma di aspettarsi dal Governo ben più di quanto appena dichiarato.

Ricorda altresì che nel decreto-legge n. 193 del 22 ottobre 2016, presentato pochi giorni orsono vengono stanziati risorse a favore delle Ferrovie dello Stato,

risorse che ben avrebbero potuto essere vincolate a scopi in linea con quanto segnalato dalla mozione giacché se quest'ultima avesse il solo intento di intervenire sui comportamenti e non sulle infrastrutture vorrebbe dire, semplicemente, non risolvere il problema. Problema che è attuale se, solo per fare un esempio, si consideri che in un solo tratto di rete ferroviaria in Puglia sono presenti ben 17 passaggi a livello che non si riesce a trattare come da disposizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Segnala, infine, che il ministro Delrio a suo tempo aveva annunciato lo stanziamento di 1,8 miliardi di euro destinati alla sicurezza delle reti ferroviarie, anche concesse.

Michele MOGNATO (PD) invita a considerare come lo scopo che si prefigge la risoluzione in oggetto si è ispirata riguarda principalmente anche se non esclusivamente, da fatti di attualità che vedono sempre diffondersi, soprattutto tra le giovani generazioni, comportamenti potenzialmente molto pericolosi per l'incolumità propria e altrui nell'accesso al sedime ferroviario, come per esempio l'abitudine ad eseguire i cosiddetti *selfie* occupando la sede delle linee ferroviarie per poi diffondere le immagini attraverso i *social network*.

Pertanto, pur comprendendo le ragioni espresse dal collega, non gli sembra in questo contesto possibile aprire un dibattito sulle infrastrutture di sicurezza e sulla necessità di intervento in questo settore.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che il testo in oggetto risale comunque alla primavera scorsa e che, se vi fosse stata l'esigenza di ampliarne i contenuti, sarebbe stato opportuno segnalarlo preventivamente e non nell'imminenza del voto.

Ritiene che la discussione si sia impropriamente avvitata su un tema che non è centrale nel testo all'esame in quanto la questione delle infrastrutture ferroviarie potrà essere affrontata in sede di esame

del contratto di programma con Reti Ferroviarie Italiane che è di imminente arrivo all'esame della Commissione.

Peraltro, allo scopo di contribuire a fare un po' di chiarezza in argomento, segnala che il citato finanziamento – di cui anch'egli condivide l'esigenza di un costante monitoraggio sul suo impiego – annunciato dal ministro Delrio riguardava l'adeguamento tecnologico per i tratti sprovvisti. Ricorda altresì l'esistenza di un piano concernente il superamento dei passaggi a livello nelle reti RFI mentre per le ferrovie concesse la Commissione non ha competenza. Chiede quindi se non sia considerato vantaggioso far confluire quanto emerso dalla discussione in merito alle infrastrutture al prossimo esame del ricordato contratto di programma con RFI e integrare le premesse della risoluzione con un richiamo al rafforzamento dei profili non solo infrastrutturali concernenti l'ambito della sicurezza.

Michele MOGNATO (PD) considerato che il tema centrale della risoluzione restano quelli concernenti la presenza inopportuna e pericolosa di persone sui binari e il corretto accesso e fruizione del complesso delle infrastrutture ferroviarie (stazioni, passaggio a livello, linee) ritiene opportuno cogliere il suggerimento del presidente mediante una integrazione del testo all'esame che espliciti chiaramente l'esigenza di garantire un organico sufficiente alla polizia ferroviaria, anche con nuove assunzioni.

Diego DE LORENZIS (M5S) annuncia di essere disponibile a dare voto favorevole alla risoluzione come riformulata.

La Commissione approva la risoluzione in titolo, come riformulata (vedi allegato).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00211.

La seduta termina alle 14.50.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 2 novembre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.50.

DL 193/2016: Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili.

C. 4110 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite V e VI).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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

Ivan CATALANO (CI), *relatore*, ricorda che il decreto-legge oggetto di esame in sede consultiva si inquadra nell'ambito delle iniziative urgenti connesse alla stabilizzazione della finanza pubblica.

Richiama quindi i contenuti dei primi tre articoli, che disciplinano lo scioglimento delle società del Gruppo Equitalia, soppressa dal primo luglio 2017, ed il subentro nei rapporti ad esse facenti capo di un nuovo ente pubblico economico denominato « Agenzia delle entrate – Riscossione » vigilato dal Ministero dell'economia e delle finanze e la cui attività è monitorata dall'Agenzia delle entrate medesima. L'ente assume la qualifica di ente della riscossione e ha autonomia organizzativa, patrimoniale, contabile e di gestione.

Il capo secondo interviene principalmente in ambito fiscale.

L'articolo 4 introduce la trasmissione telematica dei dati relativi alle fatture emesse, ricevute e registrate in ciascun trimestre prevedendone modalità e termini. Allo stesso modo è trasmessa la comunicazione dei dati contabili relativi

alle liquidazioni periodiche dell'IVA. Sono per converso eliminati alcuni oneri in capo ai contribuenti soggetti ad IVA, tra i quali si segnala, per quanto di interesse, la comunicazione da parte delle società di *leasing* e degli altri operatori commerciali che svolgono attività di noleggio e di locazione. Viene inoltre riconosciuto un credito d'imposta di 100 euro ai soggetti in attività nel 2017 per l'adeguamento tecnologico, qualora questi soggetti abbiano realizzato un volume d'affari non superiore a 50 mila euro. Ulteriori 50 euro sono riconosciuti a fronte dell'invio delle fatture secondo le modalità previste dal decreto-legge.

Si prevede inoltre la possibilità di effettuare dichiarazioni fiscali integrative (articolo 5), mentre l'articolo 6 disciplina la « rottamazione dei ruoli » e l'articolo 7 la riapertura dei termini per la collaborazione volontaria (la cosiddetta *voluntary disclosure*). In particolare l'articolo 6 prevede che il contribuente, relativamente ai carichi iscritti ai ruoli tra il 2000 e il 2015, possa estinguere il proprio debito corrispondendo quanto dovuto a titolo di capitale ed interessi iscritti a ruolo, nonché l'aggio dovuto, i diritti di notifica e cartella di pagamento e le eventuali spese esecutive. Vengono invece evitate le sanzioni incluse nei ruoli, gli interessi di mora e le sanzioni civili dovute in via accessoria per i debiti previdenziali del contribuente. Si prevede un pagamento in quattro rate e il ritardo anche solo nel pagamento di una rata comporta la decadenza dai benefici riconosciuti. Si precisa che anche i debitori che hanno eseguito pagamenti parziali sono ammessi a fruire del beneficio. Sono poi disciplinate le modalità di applicazione e la tipologia di rapporti esclusi dall'intervento.

Con riferimento alla riapertura dei termini per la collaborazione volontaria, l'articolo 7 prevede che coloro che non hanno proceduto nei termini previsti precedentemente ad aderire possano farlo entro il 31 luglio 2017. Si definisce la procedura di applicazione della medesima richiamando le norme che disciplinavano il precedente intervento.

Il Capo III, rubricato misure urgenti per il finanziamento di esigenze indifferibili, contiene disposizioni varie relative al finanziamento del Fondo occupazione, cui vengono destinati 592,6 milioni di euro (articolo 8), alla partecipazione di personale militare alla missione di supporto sanitario in Libia (operazione Ippocrate) e alla missione delle Nazioni Unite denominata *United Nations Support Mission* in Libia (UNSMIL – articolo 9), ad alcune disposizioni in favore dei comuni in tema di accoglienza (articolo 12), al rifinanziamento del Fondo per le piccole e medie imprese e per l'agroalimentare (articolo 13) e al potenziamento del *tax credit* per il cinema e l'audiovisivo (articolo 14).

In tale Capo sono altresì contenute le disposizioni di diretta competenza della Commissione: si tratta in particolare dell'articolo 10 e dell'articolo 11.

L'articolo 10 è rubricato Finanziamento investimenti FS e consta di due commi. Il primo comma prevede l'assegnazione di ulteriori risorse nell'ambito dell'aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016 e per l'esattezza di 320 milioni di euro per l'anno 2016 e 400 milioni di euro per l'anno 2018. Come è noto questa Commissione è in attesa di ricevere ed esaminare il testo di questo aggiornamento e nel valutare assai positivamente l'attribuzione di risorse senz'altro ingenti, auspica comunque la sollecita presentazione del testo dell'aggiornamento, integrato da tali nuove disponibilità.

Il comma secondo della medesima disposizione stabilisce che «le risorse stanziare per il 2016 per il contratto di servizio con RFI sono destinate al contratto 2016-2020, in corso di perfezionamento con il parere favorevole del CIPE nella seduta del 10 agosto 2016».

La norma contiene probabilmente un refuso in quanto non vi sono contratti di servizio tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana, ma un contratto di programma articolato in una parte investimenti (rispetto alla quale impatta il primo comma) e di una

parte servizi. Dal tenore della disposizioni, anche sulla base di quanto si legge nella relazione illustrativa, la disposizione appare riferirsi proprio a quest'ultima parte e sia semplicemente diretta a preservare l'assegnazione di tutte le risorse originariamente attribuite per l'anno 2016 ascrivendole al contratto di programma, parte servizi, che dovrebbe essere quanto prima a disposizione delle Camere. La norma è diretta a preservare le maggiori somme assegnate per il 2016 rispetto a quelle previste nell'ambito del vigente contratto 2009-2014 (si tratta di un delta di trenta milioni di euro).

Tali risorse non sarebbero utilizzabili salvo che il nuovo contratto non completi il proprio *iter* amministrativo entro il 31 dicembre 2016 posto che, in mancanza della norma qui opportunamente prevista, si applicherebbe la disposizione per la quale il contratto 2009-2014 continuerebbe ad applicarsi ai medesimi patti e condizioni già previsti.

L'articolo 11 tratta invece del trasporto regionale, prevedendo interventi relativi a due regioni: la Campania e il Molise. Con riferimento alla situazione della Campania si prevede un contributo straordinario di importo massimo pari a 600 milioni di euro, per far fronte ai debiti della regione con l'EAV (Ente Autonomo Volturno). Le risorse sono vincolate al pagamento da parte di EAV dei debiti contratti e al superamento dei contenziosi con i propri creditori, sulla base di un piano da essa stessa predisposto. L'adesione dei creditori al piano comporta la sospensione delle azioni esecutive o comunque la rinuncia ad intraprendere azioni esecutive. L'attuazione del piano ivi compresi i pagamenti non può eccedere l'arco temporale di tre anni dall'entrata in vigore del decreto-legge. Si prevede inoltre che le misure necessarie al conseguimento dell'equilibrio economico di EAV saranno perseguite dalla società, sotto la vigilanza della regione Campania, in regime ordinario dalla data di scadenza del commissario *ad acta* che, ai sensi dell'articolo 16, comma 5 del decreto-legge n. 83 del 2012, è stato in-

caricato di elaborare il piano di rientro dal disavanzo accertato e il piano dei pagamenti, attualmente in fase di attuazione (il piano aveva durata di 60 mesi, che si concluderanno nel 2017).

Sono previsti inoltre 90 milioni di euro per l'anno 2016 a copertura dei debiti del servizio di trasporto pubblico regionale in Molise. La copertura finanziaria degli interventi è effettuata facendo ricorso alle risorse dei Fondi di sviluppo e coesione 2014-2020.

In conclusione l'articolo 15 prevede la destinazione di ingenti risorse al Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, previsto dall'articolo 10, comma 5 del decreto-legge n. 282 del 2004: si tratta di 4 miliardi e 260 milioni di euro di risorse per l'anno 2017, 4 miliardi e 185,5 milioni di euro per l'anno 2018, 3 miliardi e 270 milioni di euro per il 2019 e a partire dal 2020, 2 miliardi e 970 milioni di euro, precisando la copertura finanziaria dell'intervento.

Con riguardo alle coperture si prevede la riduzione per 417,86 milioni di euro per l'anno 2016 di missioni e programmi indicati nell'elenco allegato al decreto-legge. Tra queste riduzioni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti registra 112,144 milioni di euro, di cui 99,964 predeterminate per legge, principalmente ascrivibili alla missione diritto alla mobilità e sviluppo dei sistemi di trasporto.

Si riserva quindi di formulare una proposta di parere sulla base di quanto emergerà nell'ambito della discussione.

Michele DELL'ORCO (M5S) reputa sconcertante il contenuto del decreto legge, in quanto si assegnano risorse a Rete ferroviaria italiana senza alcun vincolo per il loro utilizzo finalizzato ad aumentare la sicurezza e l'efficienza della rete.

Giudica ancor più gravi le misure di intervento sul trasporto regionale dell'articolo 11. Infatti, il trasferimento di ben 600 milioni di euro alla società EAV, per il tramite della regione Campania si qualifica come un vero e proprio favore al

presidente De Luca, che testimonia un atteggiamento ambiguo ed opaco del Governo. Infatti, in questo caso, come nei confronti della stessa regione Molise, di cui al secondo comma dell'articolo in commento, e in altri casi analoghi, il Governo non esita ad intervenire per ripianare i debiti dell'azienda locale dei trasporti, in altre situazioni – che pure si manifestano in termini simili ma in diversi contesti politici – si invocano misure draconiane quali il commissariamento, come effettivamente avvenuto in relazione all'esposizione debitoria dell'ATAC di Roma.

Roberta OLIVARO (CI) invita la Commissione a prestare attenzione ai contenuti dell'articolo 4 che, ai commi 7 ed 8, cancellando il meccanismo del *reverse charge*, potrebbe determinare una penalizzazione per il settore del trasporto portuale.

Evidenzia, al riguardo, come il meccanismo della sostanziale compensazione dei crediti e debiti IVA di cui godono numerosi altri paesi europei non è stato adottato in Italia, in virtù della possibilità di una liquidazione periodica, che comunque evita penalizzazioni per gli operatori interni rispetto ai loro concorrenti internazionali. Se però si esclude anche tale possibilità il rischio di una contrazione dei flussi di traffico è concreto, con conseguente riduzione dello stesso gettito fiscale, in piena contraddizione con la finalità della norma, che è invece rubricata tra le misure di recupero del gettito fiscale, valutato in circa 200 milioni.

Chiede pertanto al relatore di valutare tali elementi ai fini dell'inserimento nella proposta di parere di uno specifico rilievo in merito.

Segnala infine che, sempre con riferimento alla competitività dei porti italiani conseguente all'imposizione tributaria e fiscale, occorrerebbe altresì sviluppare un ragionamento sull'attuale regime di accatastamento dei beni portuali, che appare inconferente rispetto alla reale natura dei suddetti fondi.

Diego DE LORENZIS (M5S), condividendo le valutazioni espresse dal rappresentante del suo gruppo intervenuto in precedenza, osserva come nell'azione di ripiano dei debiti degli enti esercenti il trasporto pubblico locale manchi una strategia coerente ed omogenea e si preferisca procedere con interventi estemporanei e con logiche opache.

Esprime quindi perplessità anche sulla motivazione sottesa alla previsione concernente l'articolo 10, basata essenzialmente sulla preoccupazione che il contratto di programma con RFI per il periodo 2016-2020 non si perfezioni tempestivamente. Rileva al riguardo che appare singolare essersi ridotti all'ultimo momento, con il serio pericolo di non concludere la procedura entro la fine dell'anno, circostanza per la quale sarebbe utile verificare di chi siano le responsabilità.

Infine, prende atto che le risorse sono attinte dal Fondo Sviluppo e Coesione, con possibile riduzione di progetti già definiti e probabilmente cofinanziati con risorse dell'Unione europea, per le quali viene il dubbio che siano conseguentemente anch'esse ridimensionate.

Michele Pompeo META, *presidente*, prende atto che vi sono altri colleghi che intendono intervenire nel dibattito, il cui seguito avrà luogo in altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 2 novembre 2016.

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

Testo unificato C. 423 Caparini, C. 608 Decaro, C. 871 Molteni, C. 1085 Grimoldi, C. 1126 Molteni, C. 1177 Garofalo, C. 1263 Nastri, C. 1386 Caparini, C. 1512 Meta, C. 1537 Dell'Orco, C. 1616 Nastri, C. 1632 Gebhard, C. 1711 Buonanno, C. 1719 Grimoldi, C. 2063 Gandolfi, C. 2353 Prativiera, C. 2379 Cristian Iannuzzi, C. 2662 Melilla, C. 2736 Mucci, C. 2913 Turco e C. 3029 Schullian/A.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.10 alle 15.15.

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

C. 1964 Oliaro ed altri.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.15 alle 15.20.

AVVERTENZA

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

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

ALLEGATO

7-01050 Mognato: Incidenti ferroviari causati da comportamenti individuali impropri e conseguenti sanzioni.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

l'incidentalità ferroviaria in Italia nel periodo 2007-2014 si attesta su livelli inferiori rispetto alla media europea, come pure rispetto al dato degli USA;

scomponendo il dato aggregato del numero totale degli incidenti per tipologie, l'Italia registra un dato superiore alla media per quanto concerne gli « incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento »;

nell'anno 2014, secondo i dati dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, gli incidenti significativi, tipizzati secondo la classificazione ERA (European Railway Agency), sono stati 108, avuto riguardo alla rete infrastrutturale di rete ferroviaria italiana;

dall'analisi delle differenti tipologie di incidenti ferroviari, emerge che il maggior numero di eventi concerne investimenti di persone causati da materiale rotabile in movimento e dagli incidenti in corrispondenza ai passaggi di livello;

in effetti, l'83 per cento del totale degli incidenti fa riferimento a comportamenti individuali che violano leggi e norme nell'interazione con la ferrovia, e in particolare il 68 per cento riguarda persone che si sono introdotte senza autorizzazione nel sedime ferroviario, mentre il 15 per cento concerne incidenti occorsi ai passaggi a livello;

il 70 per cento delle presenze indebite di persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari riguarda le linee, e il restante 30 per cento le stazioni e i rispettivi passaggi a livello;

per quanto sopra esposto, risulta evidente la necessità di accrescere la consapevolezza degli utilizzatori e dei frequentatori delle infrastrutture ferroviarie sui gravi rischi conseguenti all'inosservanza delle fondamentali norme di sicurezza, ferma rimanendo l'obbligatorietà per il gestore della rete ferroviaria di adottare tutte le soluzioni tecniche atte a ridurre al minimo l'incidentalità;

il sistema sanzionatorio relativo agli accessi indebiti alle infrastrutture ferroviarie rinviene al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 recante « Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto », che non è stato più modificato dalla sua approvazione;

esso non tiene pertanto conto di nuove forme di comportamento che confliggano con la sicurezza individuale e generale dell'infrastruttura ferroviaria;

gli organi di stampa e di comunicazione hanno dato conto del diffondersi in specie presso i giovani di comportamenti potenzialmente molto pericolosi per l'incolumità propria e altrui nell'accesso al sedime ferroviario, come per esempio l'abitudine ad eseguire i cosiddetti *selfie* occupando la sede delle linee ferroviarie per poi diffondere le immagini attraverso i *social network*;

risulta evidente il rischio molto elevato connesso a questo tipo di comportamenti, anche per il meccanismo di emulazione che sovente interessa le giovani generazioni;

fermo restando che occorre intraprendere un percorso di potenziamento degli organici della polizia ferroviaria, è pertanto necessario intervenire da subito agendo sia sull'aggiornamento del quadro sanzionatorio previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, modificandolo per adattarlo alla situazione contemporanea, sia promuovendo una serie di azioni di sensibilizzazione e comunicazione in grado di accrescere, soprattutto tra i giovani, la consapevolezza in merito al corretto accesso e fruizione

del complesso delle infrastrutture ferroviarie (stazioni, passaggio a livello, linee),

impegna il Governo:

a predisporre una campagna di comunicazione e sensibilizzazione sull'incidentalità ferroviaria, con particolare riferimento alla popolazione in età adolescenziale e giovanile;

ad assumere iniziative per promuovere l'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, per adeguare il quadro sanzionatorio, che oggi effettivamente appare non più adeguato.

(8-00211) « Mognato, Fabbri, Tullo, Pagani, Carloni ».