

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-09093 Mognato: Iniziative per lo sviluppo dello stabilimento produttivo IMC (Impianto Manutenzione Corrente), comunemente denominato « Deposito locomotive di Mestre » .	284
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	288
5-09109 Luigi Gallo: Incertezza normativa riguardo alle procedure di rinnovo del certificato marittimo IMO STCW95	285
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	289
5-09654 De Lorenzis: Iniziative in merito all'obbligo di installazione del detettore antisvio per il trasporto di merci pericolose su rotaie	285
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	291
5-09797 Marco Di Stefano: Problematiche riguardanti le ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo .	285
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	293

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. Testo base C. 1178 Iacono ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	286
<i>ALLEGATO 5 (Proposte emendative presentate)</i>	294

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina della dottoressa Carla Roncallo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure orientale. Nomina n. 89 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	286
--	-----

INTERROGAZIONI

Martedì 6 dicembre 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 13.45.

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

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

5-09093 Mognato: Iniziative per lo sviluppo dello stabilimento produttivo IMC (Impianto Manutenzione Corrente), comunemente denominato « Deposito locomotive di Mestre ».

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

Michele MOGNATO (PD), ringraziando il Governo, e per il suo tramite Ferrovie

dello Stato, per la disponibilità dimostrata valuta positivamente la risposta ricevuta soprattutto per ciò che concerne il progetto di investimento per lo sviluppo dell'Impianto di Manutenzione Corrente di Venezia-Mestre (IMC Mestre) che conferma il carattere strategico dell'impianto ferroviario e consente, attraverso il superamento dei limiti infrastrutturali ora presenti, di mantenere e rafforzare gli attuali livelli occupazionali.

5-09109 Luigi Gallo: Incertezza normativa riguardo alle procedure di rinnovo del certificato marittimo IMO STCW95.

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

Luigi GALLO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto per la risposta ricevuta. Ricorda che la menzionata convenzione è stata recepita con sensibile ritardo facendo sì che la scadenza prevista per il rinnovo delle certificazioni necessarie al personale di navigazione, posta al 1° gennaio 2017, costituisca di fatto l'ennesimo ostacolo posto ai marittimi italiani per lavorare su imbarcazioni italiane.

Sottolinea, inoltre che, in merito al recepimento della richiamata direttiva europea in materia, la normativa nazionale è sì coerente con essa ma più restrittiva. Ritiene, infine, che vi sia spazio per modificare talune prassi nazionali e migliorare le possibilità di impiego dei marittimi italiani imbarcati su navi italiane.

5-09654 De Lorenzis: Iniziative in merito all'obbligo di installazione del detettore antisvizio per il trasporto di merci pericolose su rotaie.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), ringraziando il rappresentante del Governo per la risposta avuta crede, tuttavia, di non potersi dire soddisfatto. Da quanto riferito, a suo avviso, sembrerebbe rimanere qualche dubbio sulla bontà del sistema e che vi sia la possibilità che tali dispositivi in particolari situazioni possano essere anche controproducenti. Sottolinea che la sperimentazione è una buona cosa qualora serva a superare tali dubbi; tuttavia il senso della sua interrogazione, tra le altre cose, era di conoscere a quanto ammontasse la spesa necessaria per l'adeguamento in caso di adozione dell'obbligo di installazione del dispositivo antisvizio per il trasporto di merci pericolose specificando, altresì, il numero dei carri adibiti al loro trasporto nonché i costi necessari per l'acquisto e l'installazione dei predetti dispositivi.

5-09797 Marco Di Stefano: Problematiche riguardanti le ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo.

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

Marco DI STEFANO (PD), replicando, sottolinea che l'interrogazione in oggetto non intendeva certo chiedere al Governo di intervenire sulla regione Lazio per farle rivedere la propria posizione; il suo scopo era di contribuire a rendere più agevole trovare una soluzione al problema rappresentato dalle condizioni della linea Roma-Viterbo e della linea Roma-Ostia. Ritiene, infine, che, in linea generale e visto il rilevante bacino di utenza, il Governo debba avere tutto l'interesse a conoscere le ragioni per le quali la regione Lazio non ha inteso mantenere la connessione della linea Roma-Viterbo con la rete nazionale o perché le due linee, con un costo di alcune centinaia di milioni, siano affidate ad un'azienda, l'ATAC, che si trova nelle condizioni note a tutti e che offre un servizio altrettanto noto a tutti per la sua bassa qualità e non invece a Ferrovie dello Stato attraverso Reti ferroviarie italiane (RFI).

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

La seduta termina alle 14.

SEDE REFERENTE

Martedì 6 dicembre 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.

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

Testo base C. 1178 Iacono ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 12 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.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca il seguito dell'esame della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, in materia di istituzione di ferrovie turistiche. Ricorda che entro il termine, fissato a giovedì 27 ottobre, sono state presentate trentasette proposte emendative (*vedi allegato 5*).

Romina MURA (PD), *relatrice*, segnala che sono stati esaminati tutti gli emendamenti pervenuti alcuni dei quali, ritiene, possono contribuire a migliorare il testo. Tuttavia è dell'avviso che sia necessario

avere un po' di tempo per approfondire ancora alcuni aspetti, soprattutto quelli relativi alle misure di sicurezza richieste per la circolazione – misure che in un primo tempo erano state previste come facilitate e che ora si richiedono equivalenti a quelle per la circolazione ordinaria –, ciò che potenzialmente potrebbe compromettere il raggiungimento delle finalità del provvedimento in esame, nonché quelli relativi alla tematica del velo rail.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una prossima seduta.

La seduta termina alle 14.05.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 6 dicembre 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 14.05.

Proposta di nomina della dottoressa Carla Roncallo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ligure orientale.

Nomina n. 89.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di nomina all'ordine del giorno.

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.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, rileva che la IX Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina della dottoressa Carla Roncallo a presidente

dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale (competente per i porti di La Spezia e Marina di Carrara), trasmessa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con lettera dell'11 novembre scorso.

Ricorda che il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169 del 2016 recante norme per la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, che attua normativamente quanto delineato nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica con riferimento alla riduzione del numero e alla riforma della *governance* delle autorità portuali, che vengono soppresse e sostituite dalle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale. Il nuovo assetto normativo prevede che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle regioni interessate, restando la nomina assoggettata al parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978.

Sottolinea, per quanto riguarda i requisiti di nomina, che il Presidente deve essere scelto fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

Segnala che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi indicato – ai fini dell'acquisizione della prescritta intesa – il nome della dottoressa Carla Roncallo, sul quale le Regioni Liguria e Toscana hanno espresso intesa, rispettivamente, il 28 ottobre e il 9 novembre scorsi.

Riferisce che il ministro fa presente che la dottoressa Roncallo risulta in possesso dei requisiti prescritti vantando una profonda conoscenza della portualità italiana ed una vasta esperienza nello svolgimento delle attività volte a realizzare opere infrastrutturali nonché una specifica conoscenza della realtà territoriale interessata

che, ad avviso del ministro medesimo, appaiono funzionali all'avvio del nuovo Ente ben potendo contribuire ad assicurare da subito la piena operatività della neo-istituita Autorità di sistema portuale in oggetto.

Dopo aver illustrato il *curriculum*, propone, in conclusione, tenuto conto dell'esperienza professionale della candidata, che la Commissione esprima parere favorevole sulla proposta di nomina della dottoressa Carla Roncallo a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale.

Diego DE LORENZIS (M5S), intende rinnovare tutte le sue perplessità, già evidenziate nelle sedute relative alle precedenti nomine, circa il metodo seguito per la scelta della candidata e, quindi, della proposta di nomina. Per quanto riguarda il merito della questione, ritiene di dover sottolineare che il *curriculum* della candidata sembra testimoniare esperienza nel settore delle infrastrutture e della logistica ma non manifesta il pieno possesso dei requisiti richiesti dalla legge: infatti da esso non si ravvisa la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Ritiene, peraltro, che non spetti al Ministro rilasciare patenti professionali.

Segnala, inoltre, la propria perplessità sul fatto che la candidata ricopra, o abbia ricoperto, più incarichi contemporaneamente e che taluni di essi potrebbero costituire occasione di conflitto di interessi. Conclude con la richiesta che sul punto in questione vengano forniti i necessari chiarimenti.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire dichiara conclusa la discussione generale e rinvia il seguito dell'esame alla seduta già convocata per domani.

La seduta termina alle 14.10.

ALLEGATO 1

5-09093 Mognato: Iniziative per lo sviluppo dello stabilimento produttivo IMC (Impianto Manutenzione Corrente), comunemente denominato « Deposito locomotive di Mestre ».**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione allo sviluppo dell'Impianto di Manutenzione Corrente di Venezia Mestre (IMC Mestre), Ferrovie dello Stato riferisce quanto segue.

Il sito manutentivo in argomento è in *asset* della Divisione Passeggeri Long Haul di Trenitalia e le relative attività vengono gestite in coerenza con le politiche e le strategie aziendali, di contro il contratto di programma richiamato nell'atto in esame riguarda i rapporti contrattuali tra lo Stato e Rete Ferroviaria Italiana in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Ciò premesso, FS specifica che per l'IMC di Mestre è già in corso un progetto di investimento da parte di Trenitalia finalizzato all'ottimizzazione delle potenzialità produttive del sito e che prevede, in particolare, le seguenti attività:

la creazione di un nuovo binario di ingresso/uscita sul lato Venezia Santa Lucia;

l'ottimizzazione delle aree dedicate alla logistica e ai magazzini;

l'attrezzaggio completo del capannone Alta Velocità;

l'up-grading del tornio in fossa;

la realizzazione di nuove platee per il lavaggio e lo scarico dei reflui automatici;

l'up-grading/sostituzione degli armamenti critici e la loro costruzione su nuove aree;

la razionalizzazione delle aree operative dedicate alle diverse attività di Trenitalia;

la gestione e il controllo centralizzato (ACEI) delle attività di manovra e circolazione interna in tutto l'impianto;

il riscaldamento degli scambi/deviatoi per migliorarne la funzionalità in caso di avverse condizioni meteo;

specifici interventi in materia di sicurezza, salute e ambiente.

ALLEGATO 2

5-09109 Luigi Gallo: Incertezza normativa riguardo alle procedure di rinnovo del certificato marittimo IMO STCW95.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, a luglio 2010 sono stati adottati dall'IMO gli emendamenti alla Convenzione STCW '78, che modificano in modo sostanziale gli *standard* minimi di educazione e addestramento richiesti ai lavoratori marittimi ed entrano definitivamente in vigore il 1° gennaio 2017.

La Regola 1/15 della Convenzione dispone che gli Stati possono continuare ad emettere e riconoscere i certificati conformi ai requisiti della Convenzione in vigore immediatamente prima del 1° gennaio 2012 in relazione a quei marittimi che hanno iniziato un servizio a bordo e un programma di educazione e addestramento prima del 1° luglio 2013.

Inoltre, la Regola 1/11 dispone che ogni Stato deve confrontare gli *standard* di competenza richiesti per i certificati emessi prima del 1° gennaio 2017 con quanto richiesto nella parte A del Codice STCW per determinare eventuali aggiornamenti nell'addestramento o valutazioni di esso.

Da tale valutazione emergeva che la normativa nazionale allora vigente doveva essere rivista e integrata con le disposizioni contenute negli emendamenti sopracitati e, al fine di garantire comunque l'attuazione della Regola 1/15, con lettera circolare n. 008 del 27 novembre 2011, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto ha disposto la scadenza di tutti i certificati al 1° gennaio 2017.

È infine utile evidenziare che l'Agenzia Marittima Europea (EMSA) ha svolto un *audit* all'Amministrazione italiana lo scorso 27 maggio-5 giugno; sebbene ancora vigente il decreto legislativo n. 136/2011, l'EMSA ha considerato anche le

disposizioni del decreto legislativo n. 71/2015 considerando l'impianto normativo italiano conforme a quanto prescritto dalla direttiva europea 2008/106, come emendata, proprio in virtù del fatto che i certificati di competenza, nelle more dell'emanazione dei provvedimenti di attuazione degli emendamenti Manila, recavano la data di scadenza al 1° gennaio 2017.

Nel caso in esame, il marittimo ha proposto ricorso contro il presunto diniego di riconoscimento; presunto in quanto la Capitaneria di porto di Genova aveva disposto il rinnovo del certificato al 1° gennaio 2017 sulla base delle disposizioni impartite dal Comando generale.

Al momento della sentenza del TAR che disponeva la sospensiva erano intervenute modifiche alla normativa nazionale che attuavano i disposti degli emendamenti Manila 2010; infatti, il 1° marzo 2016 è stato emanato il decreto ministeriale n. 51 concernente le procedure per il rinnovo dei certificati di competenza e, con diversi decreti dirigenziali il Comando generale del Colpo delle capitanerie di porto, competente in materia, ha provveduto a disciplinare gli addestramenti e gli aggiornamenti degli addestramenti in attuazione degli emendamenti Manila 2010.

Con circolari n. 34 e n. 35 del 17 marzo 2016, i competenti uffici del MIT diramavano le procedure per l'adeguamento della scadenza dei certificati alla scadenza originaria degli stessi e per il rinnovo dei certificati.

Infine, con mirato riguardo alla revisione della posizione del signor D. S., la Capitaneria di porto di Genova riferisce di aver riconvalidato il Certificato di compe-

tenza n. 0251 in favore del summenzionato marittimo a far data 12 gennaio 2016, tenuto conto della rispondenza degli attestati di formazione presentati da quest'ultimo alla nuova disciplina di settore introdotta dal citato decreto MIT 1° marzo 2016.

Inoltre, nelle more dell'emanazione di direttive di dettaglio in materia di addestramento *Medical care* e *First aid* a cura

del Ministero della salute, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, del citato decreto ministeriale, l'Autorità marittima di Genova provvederà ad estendere la validità del Certificato di competenza sino alla naturale scadenza del 24 novembre 2020, una volta che l'interessato avrà dimostrato la frequentazione del corso di formazione sull'Uso della *leadership* e delle capacità manageriali.

ALLEGATO 3

5-09654 De Lorenzis: Iniziative in merito all'obbligo di installazione del detettore antisvio per il trasporto di merci pericolose su rotaie.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riguardo ai dispositivi di rilevamento degli svii DDD (*Derailments Detection Devices*) l'Italia ha in tutte le sedi internazionali, sostenuto la necessità di imporre l'introduzione degli stessi sui carri ferroviari per il trasporto di merci pericolosi.

Anche l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF) conferma che sia direttamente nell'ambito dei lavori dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie che tramite gli organi ministeriali competenti in sede OTIF, è sempre stata propositiva e favorevole all'adozione del dispositivo rilevatore di svio, ma la decisione del Consiglio europeo del 6 maggio 2014 ha stabilito di mantenerne l'adozione su base volontaria ed ha dato mandato all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) di approfondire la tematica e valutare se renderne l'uso obbligatorio.

Infatti l'Italia, insieme alla Germania, all'Olanda e alla Francia, ha ottenuto dalla Commissione europea di interessare l'ERA per predisporre un piano di modifica delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI); in relazione a ciò, su iniziativa dell'Italia in sede del Comitato Esperti RID dell'OTIF (Organizzazione intergovernativa per il trasporto merci), è stato costituito un *Working Group* sui DDD al quale partecipa anche l'ERA con l'obiettivo di fornire al predetto Comitato elementi oggettivi di valutazione sullo stato dell'arte dei dispositivi e di valutare la possibilità di prevederne l'obbligatorietà nel RID.

L'ANSF, in accordo con il MIT, ha supportato il piano d'azione proposto dall'ERA per i prossimi tre anni richiedendo in aggiunta l'impegno, da parte dell'ERA

stessa, della predisposizione in tempi brevi di linee guida o altro documento per l'installazione e la gestione dei dispositivi di tipo meccanico attualmente disponibili sul mercato e garantendo il rispetto dei tempi necessari per l'inserimento dell'obbligatorietà del DDD nell'edizione 2019 del RID.

Per quanto riferisce Trenitalia, il cosiddetto DDD, rilevando le accelerazioni superiori a una determinata soglia, interviene automaticamente per la frenatura del treno. Sull'efficacia di tale dispositivo l'ERA ha più volte espresso dubbi, poiché in alcuni casi può generare falsi allarmi – considerato che non sempre è possibile selezionare le sollecitazioni derivanti da uno svio da quelle del normale esercizio – con conseguenti frenature rapide che possono provocare spezzamento del treno o addirittura svio con conseguenze paragonabili a quelle che il dispositivo dovrebbe evitare.

Dopo l'incidente di Viareggio, tra le raccomandazioni espresse dal MIT a seguito della relazione di indagine ve ne è una, indirizzata a Trenitalia, che riguarda la sperimentazione su un certo numero di carri del detettore di svio; Trenitalia, pertanto, ha acquistato 100 detettori e sta effettuando la sperimentazione in esercizio, sia su carri a 4 assi che a 2 assi: i risultati sinora conseguiti confermano la difficoltà nella messa a punto del dispositivo per selezionare i falsi allarmi.

Proprio per questo motivo Trenitalia sta investendo, insieme a primarie università italiane, nella ricerca di un nuovo tipo di detettore di tipo elettronico, che dovrebbe intervenire non solo dopo l'avve-

nuto deragliamento, per limitare le cause dello svio, ma in caso di svio incipiente.

Trenitalia informa, altresì, che per quanto concerne i carri utilizzati per il

trasporto di merci pericolose, Trenitalia Cargo ricorre esclusivamente allo strumento del noleggio da primari fornitori internazionali.

ALLEGATO 4

**5-09797 Marco Di Stefano: Problematiche riguardanti
le ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In via generale, rammento che le competenze in materia di amministrazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sono in capo alla Regione competente per territorio ovvero, per delega, all'Ente locale competente.

Voglio anche ricordare che l'acquisizione delle linee ferroviarie in argomento da parte di RFI è una scelta che potrà assunta dalla Regione Lazio in accordo con i soggetti interessati.

Circa il mantenimento della connessione della Roma-Viterbo alla rete nazionale, non può parlarsi di mantenimento in quanto tale linea ferroviaria, come è noto, non è stata ricompresa nel novero delle

reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 112 del 2015, ai sensi del decreto MIT 5 agosto 2016, a seguito dell'intesa della Conferenza Stato Regioni; ciò anche sulla base della deliberazione della Regione Lazio, risalente ad alcuni anni orsono, con la quale veniva espressamente dichiarata l'assenza di interesse ad un traffico merci sulla linea.

Infine, informo che nel piano metro relativo ai Fondi di coesione e sviluppo 2014-2020, per l'ammodernamento e potenziamento della ferrovia Roma-Lido sono indicati 180 milioni di euro e per la Roma-Viterbo 150 milioni.

ALLEGATO 5

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiogo di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico (C. 1178 Iacono ed altri).

PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

ART. 1.

Al comma 1, sostituire le parole: salvaguardia e la valorizzazione con le seguenti: promozione e tutela.

1. 1. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, dopo la parola: turistici inserire le seguenti: e dei ferrocicli-velocipedi ferroviari.

1. 2. Gandolfi.

ART. 2.

Al comma 1, sostituire il primo periodo con i seguenti: Le Regioni interessate, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, presentano un elenco delle linee ferroviarie del proprio territorio caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico. Nei successivi 60 giorni, con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, di concerto con il Ministro per le infrastrutture e i trasporti, previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni, sono valutate le proposte delle Regioni e quindi classificate come ferrovie turistiche.

2. 1. Attaguile.

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: delle infrastrutture e dei trasporti,

inserire le seguenti: valutate le proposte delle Regioni,

2. 2. Attaguile.

Al comma 2, dopo la parola: sospese inserire le seguenti: o in esercizio commerciale.

2. 3. Cristian Iannuzzi.

Al comma 2, lettera a), dopo la parola: rotabili inserire le seguenti: e velo rail.

Conseguentemente alla lettera b), dopo la parola: rotabili inserire le seguenti: o velo rail.

2. 4. Cristian Iannuzzi.

Al comma 2, sostituire la lettera b) con la seguente:

b) che siano armate anche in parte della loro percorrenza e abbiano subito lavori di adeguamento della sede ferroviaria e delle opere d'arte.

2. 5. Minnucci.

Al comma 2, sostituire la lettera b) con la seguente:

b) che siano armate anche in parte della loro percorrenza o siano state sottoposte a lavori di adeguamento, manutenzione e messa in sicurezza della sede ferroviaria.

2. 6. Pastorelli.

Al comma 3, sostituire la parola: facilitativi con la seguente: equivalenti.

2. 7. Cristian Iannuzzi.

ART. 3.

Al comma 1, alla fine del primo periodo, aggiungere le seguenti parole: appartenenti ad Amministrazioni ferroviarie, Musei ferroviari, Associazioni e privati.

3. 1. Gandolfi.

Al comma 2 sopprimere le seguenti parole: anche avvalendosi, tramite apposita convenzione, di Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane.

3. 2. Gandolfi.

Al comma 2 aggiungere, in fine, il seguente periodo: per quanto riguarda il materiale rotabile storico circolante sulla rete ferroviaria nazionale e di Associazione Trasporti – ASSTRA nazionale per quanto riguarda il materiale rotabile storico circolante sulle reti ferroviarie regionali.

3. 3. Bruno Bossio.

Al comma 3, primo periodo, sostituire la parola: due con la parola: tre.

Conseguentemente:

dopo il terzo periodo, aggiungere il seguente: Nella terza sezione sono iscritte le sole locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto.;

aggiungere, in fine, il seguente periodo: Nella richiesta di iscrizione alla terza sezione il soggetto proprietario, il concessionario o l'impresa ferroviaria, produce la documentazione necessaria a dimostrare

l'idoneità del rotabile alla circolazione certificata dagli USTIF rispettivamente competenti.

3. 4. Bruno Bossio.

Al comma 4, sopprimere le parole: e di attrezzaggio.

3. 5. Iacono.

Al comma 4, sostituire le parole da: ridotti fino a: per con le seguenti: equivalenti in termini di sicurezza ai.

3. 6. Cristian Iannuzzi.

Aggiungere il seguente comma:

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il registro dei ferrocicli – velocipedi ferroviari e sono indicati i relativi criteri e modalità di iscrizione. Il registro è tenuto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sono iscritti, su richiesta del proprietario o del gestore del servizio, i ferrocicli conformi alla norma UNI che stabilisce i criteri di idoneità dei medesimi alla circolazione su linee ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 2.

3. 7. Gandolfi.

Nella rubrica aggiungere in fine le seguenti parole: e registro nazionale dei ferrocicli – velocipedi ferroviari.

3. 8. Gandolfi.

ART. 4.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: comunque non pregiudicando i livelli di investimento destinati all'implementazione della rete ferroviaria per la mobilità regionale e locale.

4. 1. Michele Bordo, Folino.

Dopo il comma 2 inserire il seguente:

2-bis. Per quanto previsto ai commi 1 e 2, i proprietari o concessionari potranno avvalersi, tramite apposite convenzioni, anche di associazioni di promozione sociale di cui alla legge 7 dicembre 2000, n. 383, degli enti di volontariato di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266, delle organizzazioni non governative di cui alla legge 26 febbraio 1987, n. 49, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381.

4. 2. Gandolfi.

Al comma 3 sopprimere l'ultimo periodo.

4. 3. Gandolfi.

ART. 5.

Al comma 1, dopo le parole: dei servizi di trasporto *aggiungere le seguenti:* con rotabili storici e turistici.

5. 1. Gandolfi.

Al comma 1, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: oppure da Musei Ferroviari o Associazioni di comprovata esperienza in ambito ferroviario, in possesso dei requisiti necessari stabiliti da un decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'attività di gestione dei ferrocicli-velocipedi ferroviari potrà essere esercitata anche da soggetti pubblici o privati, da soggetti di promozione sociale di cui alla legge 7 dicembre 2000, n. 383, degli enti di volontariato di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266, delle organizzazioni non governative di cui alla legge 26 febbraio 1987, n. 49, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381, in possesso dei requisiti necessari.

5. 2. Gandolfi.

Al comma 4, lettera a) sostituire le parole: della società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa *con le seguenti:* del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

5. 3. Gandolfi.

Al comma 4 dopo la lettera b) aggiungere la seguente:

c) al proprietario per le tratte private.

5. 4. Gandolfi.

ART. 6.

Al comma 1, dopo le parole: circolare i *inserire le seguenti:* velo rail,

6. 1. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, sostituire le parole da: anche *fino a:* ordinari *con le seguenti:* attrezzati con i sistemi di sicurezza previsti dai regolamenti di gestione previsti dal comma 2.

Conseguentemente, al comma 2, primo periodo, dopo la parola: determina *inserire le seguenti:* con proprio decreto.

6. 2. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Sulle ferrovie turistiche possono inoltre circolare i ferrocicli-velocipedi ferroviari iscritti nel registro di cui all'articolo 3 comma 5.

6. 3. Gandolfi.

Al comma 2, primo periodo, dopo le parole: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti *aggiungere le seguenti:* , sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

6. 4. Franco Bordo, Folino.

Al comma 2, dopo le parole, ovunque ricorrono: mitigative del rischio *aggiungere le seguenti:* comprese le norme per la circolazione integrata tra diverse forme di mobilità turistica.

6. 5. Gandolfi.

Al comma 2, aggiungere in fine, il seguente periodo: Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti determina inoltre le strutture interne competenti ad esaminare e autorizzare i progetti di riuso delle ferrovie turistiche.

6. 6. Gandolfi.

ART. 7.

Al comma 2, dopo le parole: ferroviaria nazionale e, *aggiungere le seguenti:* per quanto di competenza, su quella.

7. 1. Gandolfi.

Al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: ferroviaria nazionale *aggiungere le seguenti:* e regionale.

7. 2. Gandolfi.

Al comma 2, sostituire le parole: anche in assenza con *le seguenti:* in presenza e *le parole:* ma con limitazioni di velocità e prevedendo con *le seguenti:* prevedendo altresì limitazioni di velocità e.

7. 3. Franco Bordo, Folino.

ART. 8.

Sostituirlo con il seguente:

1. Per la gestione dei servizi di trasporto con rotabili storici e turistici e dei servizi accessori e complementari alla circolazione dei rotabili, i soggetti di cui all'articolo 5, commi 1 e 2, possono avvalersi, tramite apposite convenzioni, della collaborazione di Musei Ferroviari o Associazioni che abbiano specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale, in possesso dei requisiti necessari stabiliti da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le convenzioni pos-

sono prevedere la partecipazione dei Musei Ferroviari delle Associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati dai soggetti di cui all'articolo 5.

8. 1. Gandolfi.

Aggiungere i seguenti commi:

2-bis. Alle associazioni e organizzazioni di volontariato di cui al comma 1 che adempiono alle disposizioni di cui al medesimo comma 1 che hanno avuto o hanno contratti di collaborazione o di comodato con società del gruppo Ferrovie dello Stato, in conformità alla presente legge, è riconosciuto, a decorrere dall'anno 2017, un credito di imposta pari alle spese documentate per i costi di pedaggio dei treni storici e per quelli di gestione dei servizi in convenzione, fino all'importo massimo complessivo di 1 milione di euro annui.

2-ter. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Unificata, sono definiti i criteri e le modalità per l'accesso al credito d'imposta di cui al comma *2-bis*. Il decreto è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano nel termine di trenta giorni, decorso il quale il decreto può comunque essere adottato. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il decreto alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere adottati.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del comma *2-bis*, pari a 1 milione di euro annui, si provvede, a decorrere dall'anno 2017, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per

gli anni 2017, 2018 e 2019, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

8. 2. Cristian Iannuzzi.

ART. 10.

Al comma 1, aggiungere in fine le seguenti parole: e dei ferrocicli-velocipedi ferroviari.

10. 1. Gandolfi.

Dopo l'articolo 10, aggiungere il seguente:

ART. 10-bis.

(Norme transitorie).

1. In sede di prima applicazione, nelle more dell'emanazione del decreto di cui

all'articolo 2, comma 1, decorso il termine, sono qualificate come ferrovie turistiche, salvo che la Regione interessata con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ne richieda l'esclusione, le seguenti linee:

- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;
- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio;
- d) Sacile-Gemona;
- e) Palazzolo-Paratico;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- j) Sassari-Palau Marina;
- k) Macomer-Bosa;
- l) Alcantara-Randazzo;
- m) Castelvetrano-Porto Palo di Menfi;
- n) Agrigento Bassa-Porto Empedocle;
- o) Noto-Pachino;
- p) Asciano-Monte Antico.

10. 01. Meta.