

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-02788 Bordo: Soppressione dell'Autorità portuale di Manfredonia	228
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	234
5-02861 Froner: Necessità di una disciplina rigorosa per l'utilizzo delle motoslitte	229
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	236
5-02868 Ginefra: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano.	
5-02869 Fiano: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano	229
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	237

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 203 (Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione) (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e conclusione – Rilievi</i>)	230
<i>ALLEGATO 4 (Rilievi approvati dalla Commissione)</i>	238

SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di sicurezza stradale. C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, modificata dal Senato (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	231
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	233
AVVERTENZA	233

INTERROGAZIONI

Mercoledì 19 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 9.50.

5-02788 Bordo: Soppressione dell'Autorità portuale di Manfredonia.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, risponde all'interrogazione in ti-

tolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Michele BORDO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta, nella quale tuttavia non emerge l'orientamento del Governo sulla vicenda in questione. Rileva che nella risposta è stata ricostruita puntualmente la vicenda dell'Autorità portuale di Manfredonia, che tuttavia era nota, e che non è stata espressa alcuna valutazione sull'opportunità della soppressione di questo organismo. Esprime rammarico per il fatto che

non si pervenga rapidamente alla decisione di sopprimere l'Autorità portuale, che, ricorda, era stata istituita in modo del tutto anomalo, attraverso una previsione recata dalla legge finanziaria per il 2004. Sottolinea che sono attualmente in carica un commissario e un commissario liquidatore che operano da circa cinque anni, percependo un'indennità pari all'80 per cento del compenso di un presidente dell'Autorità portuale. Evidenzia che il porto di Manfredonia, come anche certificato dal commissario straordinario, non ha volumi di traffico che consentano l'istituzione dell'autorità portuale e rileva che gli enti locali sono d'accordo con la soppressione, essendo loro volontà che il porto di Manfredonia rientri nella circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale del Levante. Sottolinea la gravità della permanenza di un organismo che comporta il dispendio di risorse, anche in vista dei tagli annunciati dal Ministro dell'economia e delle finanze, indicativi della situazione di grave crisi economica in cui versa il Paese. Riterrebbe utile che fosse prevista una norma di soppressione, al pari di quella che fu prevista nel 2004 per l'istituzione dell'Autorità portuale di Manfredonia. Ricorda che il bilancio dell'Autorità portuale richiamata è assorbito per circa il 90 per cento dalle indennità da corrispondere ai commissari. Chiede quindi un forte impegno da parte del Governo per la soppressione di tale Autorità, nel rispetto della volontà degli enti locali di riferimento, e nella tutela degli interessi economici generali.

5-02861 Froner: Necessità di una disciplina rigorosa per l'utilizzo delle motoslitte.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Laura FRONER (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta puntuale resa dal rappresentante del Governo. Sottolinea, come anche emerso

dalla risposta, l'assenza di una legislazione specifica per questa tipologia di mezzi, che sarebbe necessaria per motivi connessi sia alla sicurezza sia alla tutela ambientale. Evidenzia che la riconoscibilità di tali mezzi è resa assai complessa dall'assenza di un contrassegno di identificazione del mezzo. Rileva che tali mezzi sono sempre più diffusi e giudica indispensabile un atto di responsabilità del Governo volto a tutelare la sicurezza delle piste e la tutela dell'ambiente, soprattutto in relazione ai sempre più numerosi fenomeni franosi che si stanno verificando negli ultimi anni. Auspica quindi che venga adottata quanto prima una regolamentazione che anche il Governo riconosce necessaria e si impegna, se necessario, a predisporre una proposta di legge in tale direzione.

5-02868 Ginefra: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano.

5-02869 Fiano: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Emanuele FIANO (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta resa. Pur consapevole che la vicenda di cui all'atto di sindacato ispettivo riguarda solo marginalmente le competenze del Governo, configurandosi una responsabilità interna alla società Trenitalia, ritiene che il fatto accaduto sia così grave dal punto di vista etico che il Governo sia chiamato ad esercitare un potere di vigilanza. Dalla risposta resa, dalla quale non si evince chiaramente a chi va attribuita la responsabilità della vicenda, emerge co-

munque la necessità che la dirigenza di Trenitalia eserciti un controllo più puntuale sulle procedure messe in atto dalle strutture della società. Ricorda che non si è trattato di un controllo effettuato dal personale viaggiante di Trenitalia su propria iniziativa, ma che è stata predisposta una modulistica atta a rilevare e segnalare passeggeri di etnia Rom. Condanna quindi vivamente l'accaduto e chiede al rappresentante del Governo e al presidente di farsi parte diligente affinché possa essere noto l'esito dell'inchiesta che la società ha aperto al riguardo.

Dario GINEFRA (PD), replicando, concorda con le considerazioni espresse dal collega Fiano. Ritene estremamente grave che, come emerge dalla risposta, dal 12 al 21 aprile siano stati effettuati dei controlli dei passeggeri sulla base della loro etnia e che sia stata di fatto operata una sospensione di diritti civili universalmente riconosciuti nel nostro Paese. Sottolinea che la tratta in questione serve un'utenza pendolare, alla quale deve essere garantita la circolazione in sicurezza del treno, ma sottolinea la necessità che le operazioni di controllo vengano effettuate dagli organi a questo preposti. Ricorda infine che la decisione di prevedere una modulistica attraverso la quale segnalare i passeggeri di etnia Rom con il conseguente obbligo per il personale viaggiante di effettuare mansioni non contemplate nel contratto non è stata concordata in sede sindacale, costringendo il personale viaggiante ad effettuare valutazioni discrezionali sui viaggiatori, in base al solo aspetto fisico. Ricorda che la società Trenitalia esplica il servizio di trasporto in situazione di monopolio e che, proprio per questo motivo, la vigilanza del Governo deve essere assai stringente. Esprime apprezzamento per il coinvolgimento del Ministro delle pari opportunità, cui è stata indirizzata una lettera da parte del personale viaggiante, che si è fatta parte attiva per pervenire ad una rapida soluzione della questione. Ritene che debba essere mandato un forte segnale al Paese in ordine ai diritti che vengono garantiti ai cittadini, e che questioni di grande delicatezza, come

quelle della sicurezza dei treni, non possano essere affrontate con superficialità e in modo sbrigativo. Rileva che il problema della sicurezza della circolazione ferroviaria investe larga parte delle tratte del Paese, e sottolinea con forza che non è riconducibile ad un'etnia. Rileva inoltre che nel tempo si è andato modificando il ruolo della Polizia ferroviaria. In ogni caso evidenzia l'opportunità che la Commissione proceda a svolgere un'audizione dei vertici della società Trenitalia, in ordine sia alla questione specifica oggetto dell'interrogazione sia anche alle modalità di effettuazione dei controlli da parte della polizia ferroviaria e delle società di vigilanza private cui sempre più spesso sono stati affidati servizi di controllo della sicurezza.

Mario VALDUCCI (PdL), *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 10.20.

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 19 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.20.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Atto n. 203.

(Rilievi alla Commissione parlamentare per la semplificazione).

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento, e conclusione — Rilievi).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta del 18 maggio 2010.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime il proprio assenso sulla proposta di rilievi formulata nella seduta di ieri dal relatore.

Mario LOVELLI (PD), rileva che il rappresentante del Governo nella seduta di ieri aveva richiesto il rinvio della votazione sulla proposta di rilievi al fine di effettuare un approfondimento. Osserva che evidentemente tale approfondimento non ha avuto luogo. Dichiarò pertanto che il proprio gruppo non può che assumere una posizione critica rispetto alla proposta del relatore. In particolare ribadisce il giudizio negativo sulla previsione contenuta nello schema di regolamento in esame sulla possibilità di rinnovare senza limite l'incarico di presidente e di direttore generale dell'ENAC. Più in generale rileva che lo schema di regolamento in esame avrebbe potuto rappresentare la sede opportuna per una riflessione complessiva sull'organizzazione e il funzionamento dell'ente, mentre è stato utilizzato per introdurre misure difficilmente giustificabili in rapporto a principi generali, come quello di trasparenza, che dovrebbero presiedere la disciplina delle amministrazioni e degli enti pubblici.

Daniele TOTO (Pdl), *relatore*, richiamando la proposta di rilievi formulata nella seduta di ieri, rileva che in essa si prospetta la possibilità, diversamente da quanto previsto nello schema di regolamento in esame, di prevedere un limite per il rinnovo del mandato del presidente dell'ENAC, sia pure ampliando tale limite rispetto alla legislazione vigente, che dispone la rinnovabilità del mandato per una sola volta.

Antonio MEREU (UdC), preannuncia il voto di astensione del proprio gruppo, che si riserva di effettuare un ulteriore approfondimento sullo schema di regolamento in esame in sede di espressione del parere da parte della Commissione parlamentare per la semplificazione.

La Commissione approva la proposta di rilievi formulata dal relatore (*vedi allegato 4*).

La seduta termina alle 10.25.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 19 maggio 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 10.25.

Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

C. 44-419-471-649-772-844-965-1075-1101-1190-1469-1488-1717-1737-1766-1998-2177-2299-2322-2349-2406-2480-B, modificata dal Senato.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 18 maggio 2010.

Silvia VELO (PD) rileva che all'articolo 31 del provvedimento è stata apportata una modifica dal Senato, relativamente alla disciplina dei tempi di riposo da parte degli autotrasportatori. Osserva che spesso l'osservanza dei tempi di riposo prescritti dalla normativa non è permessa dalle condizioni di traffico o dall'assenza di spazi adeguati lungo le infrastrutture stradali. Ritene che la disposizione, così formulata, sia di difficile applicabilità perché è stata prevista una sanzione, peraltro assai bassa, pari a soli 38 euro, proporzionale all'entità della violazione commessa. Ricorda che negli altri Paesi la sanzione risulta essere molto più alta, e fa a tale proposito l'esempio della Romania, che impone una sanzione pari a circa 100 euro per il mancato rispetto dei tempi di riposo per un'ora. Sottolinea quindi che, a seguito delle modifiche introdotte dal Senato, per il mancato rispetto di un'ora di riposo si prevede una sanzione del tutto inadeguata. Rileva che questa impostazione viene incontro alle richieste dei piccoli trasportatori, che vanno certamente ascoltate, ma lo fa a rischio della loro sicurezza e senza responsabilizzare la committenza. Osserva infatti che spesso è la committenza ad

imporre i tempi di guida ai conducenti. Ribadisce quindi che questa disposizione danneggia le imprese con dipendenti, che non possono imporre loro tempi di guida diversi da quelli previsti per contratto, e va incontro in modo non adeguato alle esigenze dei piccoli trasportatori. Preannuncia quindi la presentazione di un emendamento volto non ad aumentare le sanzioni, ma a definire una regolamentazione diversa dei tempi di riposo per l'autotrasporto.

Karl ZELLER (Misto-Min.ling.) invita il Governo e la maggioranza a fare una riflessione sul provvedimento in esame, soprattutto in ordine all'entità delle sanzioni che in esso sono previste. Pur ritenendo le modifiche apportate dal Senato per molti aspetti condivisibili, giudica utile un'ulteriore riflessione sulla rimodulazione che è stata apportata in molti casi alle disposizioni sanzionatorie. In particolare, ritiene eccessivo l'obbligo per i bar che somministrano bevande alcoliche, di dotarsi di un apparecchio di rilevazione del tasso alcolemico presso almeno un'uscita dal locale. Giudica inoltre assolutamente sproporzionata la sanzione conseguente, ossia la chiusura del locale da 7 a 30 giorni. Ritiene più corretto introdurre una sanzione amministrativa pecuniaria per la prima violazione e prevedere la chiusura del locale solo nel caso di recidiva. Quanto alla ripartizione dei proventi delle sanzioni derivanti da accertamento delle violazioni dei limiti di velocità, giudica non equilibrati gli effetti delle modifiche apportate dal Senato, che ha limitato agli accertamenti effettuati dalla polizia municipale l'applicazione della disposizione per cui i relativi proventi sono destinati per il 50 per cento all'ente proprietario della strada e per il 50 per cento al comune. In ultimo, riguardo alla disposizione che prevede l'obbligo di un casco per il conducente di bicicletta di età inferiore a 14 anni, osserva che dalle statistiche emerge un'incidentalità assai più accentuata per gli adulti piuttosto che per i minori. Ritiene quindi questa una dispo-

sizione ad effetto propagandistico, dato che i conducenti di bicicletta di età inferiore a 14 anni vengono coinvolti in incidenti stradali soltanto in un numero di casi assai limitato.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) giudica opportuno fare una riflessione complessiva in ordine all'apparato sanzionatorio previsto dal provvedimento. Ritiene eccessive alcune sanzioni, come ad esempio, quella da euro 250 a euro 1.000, prevista all'articolo 5 per chi viola il divieto di insozzare la strada gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento o quella da 389 a 1559 euro prevista per i soggetti diversi dagli enti proprietari che non mantengono in perfetta efficienza la segnaletica stradale. Concorda con quanto affermato dal collega Zeller in ordine all'obbligo di indossare un casco per i conducenti di bicicletta minori di 14 anni. Preannuncia quindi che il proprio gruppo presenterà degli emendamenti volti alla soppressione di questa disposizione e di quella di cui all'articolo 28, che stabilisce che i conducenti di veicoli a due ruote possano trasportare bambini da 5 a 12 anni soltanto su appositi sedili di sicurezza e impone il limite di velocità di 60 km/h se a bordo del veicolo a due ruote si abbiano bambini di statura inferiore ad 1,5 metri. Ritiene infine che non sia condivisibile la modifica del Senato per effetto della quale gli enti locali possano provvedere all'accertamento delle violazioni al codice della strada mediante strumenti da essi acquisiti con contratto di noleggio a canone fisso.

Settimo NIZZI (PdL) giudica non condivisibile l'articolo 44, con il quale si dà la possibilità al conducente cui sia stata sospesa la patente, di richiedere al prefetto un permesso di guida nel periodo della sospensione, per determinate fasce orarie, per tre ore al giorno. Ritiene infatti che si tratti di una disposizione complessa e di assai difficile applicazione quanto al controllo del rispetto delle fasce orarie. Sottolinea che i controlli da

parte degli organi accertatori sono assai pochi e che l'introduzione di una disposizione di questa natura, che si pone in palese contrasto con la filosofia generale del provvedimento, si potrebbe trasformare in una sorta di condono per i casi di sospensione della patente.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, precisa che il conducente può richiedere al prefetto un permesso di guida, solo per determinate fasce orarie, per il tempo strettamente necessario, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro ovvero per il ricorrere una situazione di necessità di assistenza a familiari con *handicap* e che tale possibilità è peraltro limitata al caso in cui non sia stato provocato un incidente. Osserva quindi che ci sono una serie di condizioni molto stringenti da rispettare, che sono rimesse anche alle valutazioni dei prefetti. Concorda con il collega Nizzi sulla complessità della norma, che tuttavia ritiene possa essere applicata. Evidenzia però che nel provvedimento non è stata introdotta un'esplícita sanzione per la violazione di tale disposizione.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene opportuno introdurre una sanzione assai grave per tale disposizione. Ritiene che debba inoltre essere resa più stringente la disposizione rispetto ai casi di handicap che consen-

tano il permesso, limitandola ai soli casi di inabilità totale o di impossibilità reali di deambulazione da parte del soggetto da assistere.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 10.40.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.40 alle 10.45.

AVVERTENZA

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

SEDE REFERENTE

Concessione di un contributo per la realizzazione di un programma per il rinnovo del materiale rotabile della società Ferrovie dello Stato SpA e altre disposizioni in materia di trasporto ferroviario.

C. 2128 Meta.

ALLEGATO 1

5-02788 Bordo: Soppressione dell'Autorità portuale di Manfredonia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La legge n. 84 del 1994 istituì le prime Autorità portuali ed indicò le procedure da adottare per l'istituzione di altre Autorità.

Tuttavia, con modalità del tutto diversa, la legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria 2004) all'articolo 4, comma 65, ha istituito l'Autorità portuale di Manfredonia aggiungendo detto scalo all'elenco contenuto nella legge 84 del 1994.

Con decreto ministeriale 5 agosto 2005 venne nominato un commissario per un periodo di tre mesi con il compito di verificare l'assetto infrastrutturale del porto nonché le sue potenzialità economiche e le prospettive di sviluppo. Con successivo decreto ministeriale del 6 settembre 2005, al commissario fu affiancato un commissario aggiunto.

Alla scadenza del trimestre, i due commissari vennero confermati per portare a termine l'incarico ad essi assegnato ed avviare l'attività istituzionale dell'ente.

Nel 2005, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 6, comma 10 della citata legge 84 del 1994, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per i porti avviò una indagine complessiva sull'andamento dei traffici presso tutte le Autorità portuali finalizzata a verificare la presenza dei volumi minimi di traffico stabiliti dalla legge.

Dall'esito di tale monitoraggio risultò che le Autorità portuali di Trapani e di Manfredonia, su 25 Autorità esistenti, non rispondevano ai requisiti previsti e, pertanto, si dovette procedere, senza margini di discrezionalità, all'adozione delle misure indicate dalla legge 84 del 1994.

Sulla base di tali elementi furono predisposti per la firma del Capo dello Stato due decreti di messa in liquidazione e

successiva soppressione delle Autorità portuali di Trapani e di Manfredonia nonché due decreti ministeriali con i quali vennero nominati i commissari liquidatori.

Avverso tale decreto del Presidente della Repubblica di soppressione dell'Autorità portuale di Trapani, sono stati presentati numerosi ricorsi presso il TAR Sicilia il quale, nel mese di gennaio 2010, li ha respinti ritenendoli infondati.

Nella sentenza si conferma, tra l'altro, il carattere vincolante delle disposizioni contenute nell'articolo 6 della legge 84 del 1994 e la necessità che la media dei traffici del triennio non sia inferiore al limite ivi indicato al fine della permanenza dell'Autorità portuale.

Per quanto riguarda, invece, Manfredonia, i due commissari dell'ente hanno impugnato presso il TAR Lazio il decreto del Presidente della Repubblica di soppressione, con istanza cautelare, che il giudice adito ha respinto.

L'Ordinanza del Tribunale amministrativo è stata quindi impugnata dai due ricorrenti presso il Consiglio di Stato che, nella seduta dell'11 gennaio 2008, ha accolto l'istanza cautelare di sospensione riformando l'Ordinanza del TAR.

Di conseguenza, il decreto del Presidente della Repubblica di sospensione dell'Autorità portuale di Manfredonia è rimasto sospeso nella sua efficacia in attesa dell'esame di merito da parte del TAR Lazio che, a tutt'oggi, a distanza di oltre due anni, non si è ancora pronunciato.

Per quanto riguarda l'ampliamento dell'Autorità portuale di Bari al porto di Manfredonia, si rappresenta che, con decreto ministeriale del 19 novembre 2007, fu disposta l'estensione della circoscrizione

territoriale di detta Autorità anche ai porti di Monopoli, Barletta e Manfredonia con la precisazione, per quest'ultimo scalo, che il provvedimento avrebbe acquistato efficacia al perfezionarsi della soppressione avviata.

In conclusione, nelle more del giudizio di merito sulla legittimità del decreto del

Presidente della Repubblica 12 ottobre 2007 di soppressione, l'Autorità portuale di Manfredonia è da considerarsi a tutti gli effetti un ente esistente ed operante, fatte salve le volontà politiche in merito alla riforma della Legislazione in materia portuale già da tempo, all'esame del Parlamento.

ALLEGATO 2

5-02861 Froner: Necessità di una disciplina rigorosa per l'utilizzo delle motoslitte.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'utilizzo di ausili motorizzati in ambienti montani, le cosiddette motoslitte, è innegabilmente sempre più diffuso con il conseguente aumento dei rischi per l'incolumità fisica delle persone e dell'ambiente.

L'utilizzo di tali mezzi è variamente normato a livello locale ma, va evidenziato, non in ambito nazionale mancando difatti una legge dello Stato che tratti l'uso di questi mezzi in maniera uniforme.

L'interrogante fa correttamente riferimento alla legge 22 marzo 2001, n. 85 «Delega al Governo per la revisione del Nuovo codice della Strada» e segnala come in essa – precisamente nell'articolo 2/c-c) fosse prevista la formulazione di una normativa diretta a regolamentare l'uso delle motoslitte con l'obbligo del contrassegno identificativo, dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi nonché del possesso per il guidatore del certificato di idoneità alla conduzione.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza al disposto di legge, aveva predisposto un corposo articolato di modifica del Codice; tuttavia, il decreto legislativo 15 gennaio 2009, n. 19

« Disposizioni integrative e correttive del Nuovo codice della strada » è stato licenziato dal Parlamento privo delle modifiche in materia poiché la circolazione su strada di tali mezzi – le motoslitte – è da considerarsi inammissibile.

Tale regolamentazione, difatti, non si può ricomprendere nelle tematiche trattate dal Codice della strada e, perciò, esulano dal proprio ambito regolatorio.

Da tale assunto discende, si vuole qui ricordare, la incompetenza istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla materia.

Si vuole tuttavia assicurare che la tematica posta dall'interrogante è considerata dal Ministero di considerevole rilevanza per l'incolumità e la sicurezza delle persone in ambienti montani; in tal senso si vuole garantire la piena collaborazione ad individuare, anche in ambito legislativo, gli strumenti idonei a regolare la materia evidenziandosi, tuttavia, che questa dovrebbe, nelle more di una auspicata normativa a livello nazionale, essere oggetto degli interventi regolatori delle amministrazioni locali.

ALLEGATO 3

5-02868 Ginefra: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano

5-02869 Fiano: Obbligo di segnalazione, da parte del personale della società Trenitalia, di passeggeri di etnia Rom sulla tratta Roma-Avezzano

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento alla questione sollevata dalle due interrogazioni, cui si risponde congiuntamente, Ferrovie dello Stato ha emesso, in data 12 maggio, un comunicato stampa con il quale ha voluto chiarire immediatamente il grave fatto accaduto.

Quanto espresso nel comunicato, che qui riporto integralmente, appare chiarificatore della posizione ufficiale assunta da Ferrovie dello Stato e con la quale il Ministero concorda pienamente.

Ferrovie dello Stato rende noto che si sono conclusi i lavori della Commissione interna d'inchiesta, riunitasi il 7 e 8 maggio scorsi, in relazione all'indebita produzione e distribuzione di un modulo per la segnalazione di passeggeri di etnia Rom sui treni della linea FR2.

L'inchiesta ha rilevato che tale modulo è stato effettivamente utilizzato dal 12 al 21 aprile. La predisposizione del modulo e l'azione di monitoraggio sono state intraprese in assenza di disposizioni da parte della dirigenza e all'insaputa di questa. L'iniziativa, che Ferrovie dello Stato condanna e stigmatizza, è stata assunta, senza alcuna specifica indicazione da parte della dirigenza, in seguito alla pubblicazione sulla stampa locale di alcuni articoli sul tema della sicurezza nella stazione di Salone.

In merito a tali fatti sono stati individuati i responsabili nei cui confronti sono stati avviati i procedimenti disciplinari del caso, anche alla luce di quanto prescritto dal Codice Etico del Gruppo FS.

ALLEGATO 4

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Atto n. 203).**RILIEVI APPROVATI DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del regolamento della Camera dei deputati, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (atto n. 203);

premessi che:

come indicato nel parere reso dal Consiglio di Stato in data 8 marzo 2010, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato, in sede di approvazione definitiva del testo da parte del Consiglio dei ministri, a eliminare dallo schema di regolamento in esame le disposizioni concernenti l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN), di cui all'articolo 2, e le Autorità portuali, di cui all'articolo 3, in attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 10-bis del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, che con norma di interpretazione autentica ha escluso espressamente dalla soppressione, anche in assenza di riordino, le Autorità portuali e gli enti di ricerca, tra cui è compreso l'INSEAN;

come indicato nel citato parere del Consiglio di Stato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è altresì impegnato, in sede di approvazione definitiva del testo da parte del Consiglio dei ministri, a far propria l'esigenza rappresentata dall'Aero Club d'Italia di un'ulteriore riduzione di 4 membri del Consiglio federale dell'ente;

sempre con riferimento alle disposizioni relative all'Aero Club d'Italia, si segnala l'opportunità di estendere la possibilità di rinnovo dell'incarico di presidente, attualmente limitata ad un solo mandato consecutivo al primo;

nell'ambito di una revisione della disciplina degli organi dell'ENAC, emerge altresì l'esigenza di ridurre il periodo, successivo alla scadenza del mandato, per il quale i componenti degli organi dell'ente non possono intrattenere, direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione, di consulenza o di impiego con le imprese operanti nel settore, in considerazione dell'elevato livello di integrazione e di interscambio tra pubblico e privato che caratterizza il comparto dell'aviazione civile;

al tempo stesso dovrebbe essere altresì valutata l'opportunità di estendere ai dirigenti di vertice dell'ente tali previsioni;

sempre con riferimento alla disciplina dell'organizzazione e del funzionamento dell'ENAC assumono infine particolare rilievo:

a) l'esigenza di semplificare le procedure relative all'approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e i gestori aeroportuali;

b) l'esigenza, ai fini di garantire una maggiore efficacia dell'ente nell'espletamento dei propri compiti, di semplificare le procedure di assunzione di personale da parte dell'ENAC, con particolare riferimento alla figura degli ispettori di volo;

DELIBERA DI ESPRIMERE
I SEGUENTI RILIEVI:

a) con riferimento all'articolo 1, si preveda la riduzione di 4 unità del numero dei membri del Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia, di cui all'articolo 31 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004, in modo che il Consiglio federale risulti composto dal Presidente dell'Aero Club d'Italia, che lo presiede, da cinque membri eletti dall'Assemblea e dal Presidente della Commissione centrale sportiva aeronautica;

b) con riferimento all'articolo 1, valuti altresì la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di prevedere, per quanto concerne la possibilità di rinnovo dell'incarico di Presidente dell'Aero Club d'Italia, di sostituire, all'articolo 29 dello Statuto dell'Aero Club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004, le parole « una sola volta » con le seguenti: « fino ad un massimo di due volte »;

c) si sopprima l'articolo 2;

d) si sopprima l'articolo 3;

e) con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di prevedere comunque un limite, anche più ampio di quanto stabilito dalla legislazione vigente, alla rinnovabilità del mandato del presidente dell'ENAC;

f) dopo il comma 2 dell'articolo 1 dello schema in oggetto sia inserito il seguente: « 2-bis. Al comma 8 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, le parole: « fino a quattro anni successivi alla scadenza del mandato » sono sostituite dalle seguenti: « fino a due anni successivi alla scadenza del mandato »;

g) sempre con riferimento alle disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di estendere ai dirigenti di vertice dell'ente le suddette previsioni;

h) con riferimento alle disposizioni dell'articolo 4, valuti la Commissione parlamentare per la semplificazione l'opportunità di segnalare l'esigenza:

1) di semplificare le procedure relative all'approvazione dei contratti di programma tra l'ENAC e i gestori aeroportuali;

2) di semplificare, nell'ambito delle risorse disponibili, le procedure di assunzione del personale da parte dell'ENAC, con particolare riferimento alla figura degli ispettori di volo;

nonché, a fini di coordinamento formale:

a) al comma 1 dell'articolo 1, alinea, si sostituiscano le parole: « del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 ottobre 2004 » con le seguenti: « dello Statuto dell'Aero Club d'Italia, come approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 ottobre 2004 »;

b) al comma 3 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, si sostituiscano le parole: « del Ministro dei trasporti e della navigazione » con le seguenti: « del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

c) al comma 4 dell'articolo 4 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 4 dello schema di regolamento in esame, si sostituiscano le parole: « del Ministro dei trasporti e della navigazione » con le seguenti: « del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ».