

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

| | |
|--|-----|
| 5-01031 Bobba: Stato di avanzamento del piano di rientro finanziario conseguente all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte e necessità di affrontare le gravi criticità del settore | 249 |
| <i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> | 253 |
| 5-01279 Coppola: Stato di aggiornamento della banca dati relativa alle infrazioni commesse dai titolari di patente rilasciata da Stati esteri | 249 |
| <i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> | 256 |
| 5-01305 Rosato: Ipotesi di riduzione dei collegamenti operati con treni Intercity in Friuli Venezia Giulia | 249 |
| <i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> | 258 |
| 5-01353 Catalano: Mancata adozione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche dei dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci degli impianti semaforici | 250 |
| <i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> | 260 |
| 5-01656 Bergamini: Sistemi automatici a bordo dei veicoli per le chiamate di emergenza in caso di incidente stradale | 250 |
| <i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i> | 261 |

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

| | |
|---|-----|
| Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (COM(2013) 409 final). | |
| Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013) 410 final). | |
| Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni « Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo » (COM(2013) 408 final) (<i>Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale</i>) | 251 |
| <i>ALLEGATO 6 (Documento finale approvato dalla Commissione)</i> | 263 |
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 252 |

COMITATO RISTRETTO:

| | |
|--|-----|
| Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo | 252 |
|--|-----|

INTERROGAZIONI

Giovedì 12 dicembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Deborah BERGAMINI, indi del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 12.15.

5-01031 Bobba: Stato di avanzamento del piano di rientro finanziario conseguente all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte e necessità di affrontare le gravi criticità del settore.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Luigi BOBBA (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta assai ampia, osserva che essa solo in parte corrisponde ai quesiti posti nell'atto di sindacato ispettivo a sua firma, senza tuttavia intervenire sul tema dell'articolazione dei servizi di trasporto pubblico locale nelle varie province piemontesi, soprattutto quelle ubicate nell'area nord est della regione, che a suo giudizio presenta numerose criticità. Sottolinea al riguardo, che appare discutibile la sovrapposizione del servizio su gomma nelle tratte servite dal servizio ferroviario, dal momento che, a suo giudizio, sarebbe opportuno potenziare il servizio ferroviario e in generale strutturare il trasporto pubblico locale in modo tale che il trasporto su gomma rappresenti, per i cittadini, solo una parte residuale del tragitto da percorrere. Nell'esprimere perplessità sulla chiusura della linea Santhià-Arona, che ha portato gravi disagi per i pendolari e conseguenze negative anche sul turismo della zona dei laghi, evidenzia l'esiguità delle risorse destinate dal Governo al trasporto pubblico locale, con le quali ritiene difficile che possano essere conseguiti i risultati perseguiti.

5-01279 Coppola: Stato di aggiornamento della banca dati relativa alle infrazioni commesse dai titolari di patente rilasciata da Stati esteri.

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

Paolo COPPOLA (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta e per le tabelle depositate, che si riserva di valutare successivamente, evidenzia la preponderanza dei controlli eseguiti sui conducenti italiani rispetto a quelli effettuati su conducenti titolari di patente straniera, che a suo giudizio non è attribuibile soltanto alla maggiore quantità di conducenti con patente italiana circolanti sul territorio rispetto a quelli con patente rilasciata da uno Stato estero. Riguardo alle procedure di comunicazione tra i Ministeri, richiamata dal rappresentante del Governo nella risposta, esprime una forte perplessità, ritenendo che, nell'era digitale, risponda a requisiti di efficacia ed efficienza l'accesso da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla banca dati del Ministero dell'interno, piuttosto che l'invio da parte di quest'ultimo dei tabulati generati dalla medesima banca dati. Invita quindi il sottosegretario a farsi parte attiva affinché le procedure di comunicazione tra i Ministeri siano improntate a criteri di efficacia, che consentirebbero, in aggiunta, anche un migliore utilizzo del personale pubblico in esse impiegate.

5-01305 Rosato: Ipotesi di riduzione dei collegamenti operati con treni Intercity in Friuli Venezia Giulia.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Ettore ROSATO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, esprime la piena consapevolezza che la struttura delle corse ferroviarie sia strettamente connessa alle risorse che vengono ad esse destinate all'interno del con-

tratto di servizio. Osserva tuttavia, più in generale, che l'incertezza sul numero e sulla frequenza dei treni in una determinata area ha due conseguenze negative: in primo luogo di rendere difficile la stabilizzazione di una clientela e in secondo luogo di disincentivare gli investimenti in quell'area da parte di società che, come quelle assicurative che li insistono, hanno un forte carattere internazionale e necessitano pertanto che l'area stessa sia servita da adeguati collegamenti. Nel prendere atto della disponibilità di Trenitalia evidenziata nella risposta del rappresentante del Governo, ritiene che la programmazione della concessionaria del servizio pubblico debba tener conto di un quadro d'insieme complessivo e non possa far riferimento a un mero dato di contabilità, prevedendo l'esercizio dei soli treni per i quali venga data un'adeguata compensazione pubblica. Giudica infatti corretto da parte della società che questa assuma un rischio di impresa anche rispetto alla messa in esercizio di treni che rispondono a logiche di mercato e invita il rappresentante del Governo a far sì che nell'ambito della programmazione periodica di Trenitalia sia adottata una visione più ampia che abbia riguardo alle prospettive di sviluppo dei territori, anche alla luce dei tagli operati al trasporto pubblico locale, che vedono la conseguenza diminuzione dei treni locali e il più frequente utilizzo da parte dei cittadini, in loro sostituzione, dei treni Intercity.

5-01353 Catalano: Mancata adozione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche dei dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci degli impianti semaforici.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Ivan CATALANO (M5S), replicando, fa presente che la propria interrogazione nasce dal fatto che alcuni comuni hanno installato i semafori intelligenti di propria iniziativa, non essendo stato emanato il

decreto attuativo che consentirebbe l'omologazione di tali dispositivi. Nel ringraziare quindi il sottosegretario per l'aggiornamento fornito sulle questioni oggetto dell'atto di sindacato ispettivo, invita il Governo e anche personalmente il sottosegretario Girlanda ad accelerare l'iter volto all'installazione di tali dispositivi finalizzati a migliorare la sicurezza e ad agevolare la mobilità, anche eventualmente intervenendo, se lo ritiene opportuno, nel corso dell'esame dei provvedimenti recanti delega al Governo per il riordino del codice della strada.

5-01656 Bergamini: Sistemi automatici a bordo dei veicoli per le chiamate di emergenza in caso di incidente stradale.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, che contiene utili elementi di informazione volti a comprendere il percorso che il nostro Paese intende seguire rispetto alla scadenza ormai prossima dell'ottobre 2015 dettata dall'Europa per l'introduzione della chiamata automatica da parte dei veicoli che siano coinvolti in gravi incidenti stradali, di un numero di emergenza. Nell'evidenziare le gravi conseguenze che potrebbero derivare dall'utilizzo a tal fine del numero 112, attualmente attribuito per la chiamata di emergenza ai carabinieri, osserva che la moltiplicazione di tavoli di confronto e di iniziative volti a valutare le più opportune soluzioni a tale questione, rischia di frammentare la prospettiva di valutazione, allungare i tempi di risposta e non mettere il nostro Paese in grado di far fronte alla richiesta europea. Accoglie con favore la disponibilità manifestata dal Governo all'ingresso di operatori privati qualora il sistema pubblico non fosse in grado di rispondere a tale funzione in modo efficiente ed efficace.

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

La seduta termina alle 13.10.

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Giovedì 12 dicembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 13.10.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (COM(2013) 409 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013) 410 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni «Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo» (COM(2013) 408 final).

(Seguito dell'esame congiunto, ai sensi dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, e conclusione – Approvazione di un documento finale).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta del 26 novembre 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione ha svolto un articolato percorso su un tema a suo giudizio di grande rilevanza, ma anche di notevole complessità tecnica, con l'obiettivo di esprimersi in modo puntuale e articolato sugli aspetti più rilevanti che emergono dalle proposte legislative in esame e di farlo in tempo utile rispetto ai lavori del Parlamento europeo. Fornisce quindi un'ampia illustrazione della proposta di documento finale (*vedi allegato 6*) nella quale ha tenuto conto sia dei contenuti dell'audizione del relatore presso il Parlamento europeo della proposta di regolamento COM(2013) 409, sia degli elementi emersi nel corso del dibattito. Si sofferma in particolare sugli aspetti concernenti la necessaria attenzione da porre alle peculiarità nazionali e il conseguente opportuno equilibrio di poteri decisionali tra la Commissione europea e le autorità degli Stati membri, la liberalizzazione dei servizi di assistenza, la cooperazione tra i fornitori dei servizi di gestione del traffico aereo e le strutture militari, nonché l'esigenza di evitare duplicazioni e sovrapposizioni di competenze e funzioni tra soggetti che operano a livello europeo e, di conseguenza, di focalizzare l'attività di Eurocontrol su compiti di carattere tecnico-operativo.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA esprime parere favorevole sulla proposta di documento finale del relatore.

Ivan CATALANO (M5S) condivide, a nome del proprio gruppo, la proposta di documento finale del relatore.

La Commissione approva la proposta di documento finale del relatore (*vedi allegato 6*).

Michele Pompeo META, *presidente*, esprime soddisfazione per l'approvazione unanime del documento finale. Avverte quindi che il documento testé approvato

sarà trasmesso, oltre che al Governo, anche al Parlamento europeo e alla Commissione europea.

La seduta termina alle 13.30.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 13.30 alle 13.45.

COMITATO RISTRETTO

Giovedì 12 dicembre 2013.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 13.45 alle 15.15.

ALLEGATO 1

5-01031 Bobba: Stato di avanzamento del piano di rientro finanziario conseguente all'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in Piemonte e necessità di affrontare le gravi criticità del settore.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti pongono all'attenzione la delicata questione del trasporto ferroviario regionale, con particolare riferimento alla Regione Piemonte.

Com'è noto, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) la programmazione e gestione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, è di competenza delle singole Regioni (nel caso di cui trattasi della Regione Piemonte) i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

In particolare, sulla base delle informazioni assunte al riguardo da Ferrovie dello Stato, evidenzio che in data 5 dicembre 2011, la Regione Piemonte – con Delibera della Giunta Regionale n.19/3042 – ha trasferito la gestione dei servizi ferroviari sostitutivi, effettuati mediante autobus, dal Contratto di Servizio con Trenitalia all'ambito dei servizi minimi provinciali, di competenza delle Province piemontesi.

In data 11 giugno 2012, con Delibera n. 13/3991, la Giunta Regionale del Piemonte ha adottato una riorganizzazione del servizio di trasporto regionale, finalizzata al contenimento dei relativi costi, sospendendo il servizio ferroviario su alcune linee (12) a bassa frequentazione (ad eccezione delle linee Vercelli-Casale Monferrato e Novara-Varallo, per le quali è stata prevista l'attivazione di una sperimentazione di integrazione tra ferro e

gomma) e convertendolo in servizio bus, rientrante, sulla base della citata delibera, nelle competenze delle Amministrazioni provinciali piemontesi.

Nel mese di ottobre 2013, con DGR 19/6537, la Regione ha approvato il piano di Trasporto Pubblico Locale, confermando, dopo la suddetta sperimentazione, la chiusura della linea Vercelli-Casale Monferrato e l'attivazione di un servizio ridotto sperimentale sulla linea Novara-Varallo.

Infine, nello scorso novembre 2013, con DGR n. 13/6608, la medesima Giunta Regionale del Piemonte, sempre nell'ambito delle proprie competenze, ha disposto l'adeguamento tariffario, con decorrenza 1° dicembre 2013, dei servizi di trasporto contrattualizzati del proprio territorio, ai sensi dell'articolo 12 della legge regionale n. 1/2000.

Più in generale, in merito alla programmazione dei servizi da parte delle Regioni, occorre evidenziare che con l'emanazione del citato decreto legislativo n. 422 del 1997 il settore è stato oggetto di una riforma che, ad oggi, purtroppo, non ha ancora prodotto gli effetti previsti; ciò, in quanto, le Regioni, che avrebbero dovuto individuare, secondo criteri di efficienza e razionalità, i c.d. «servizi minimi» da garantire alla stregua di quelli essenziali, si sono limitate, per lo più, alla conservazione dei servizi storici e conseguentemente della spesa storica indicizzata, senza procedere all'adeguamento dinamico, sia quantitativo che modale, dell'offerta di servizi al mutare della domanda conseguente all'evolversi socio economico

del paese. Si fa riferimento, ad esempio, alle numerose linee ferroviarie nate agli inizi del secolo scorso, in assenza di una rete viaria e di trasporto automobilistico, che continuano ad essere in esercizio, a fronte di una domanda ormai limitata che non giustifica più il costo pubblico di una modalità ferroviaria. Tale mancato adeguamento ha distratto le poche risorse finanziarie disponibili da quei servizi che, proprio in funzione dell'evoluzione economico sociale del paese, andavano incrementati qualitativamente e quantitativamente (ad esempio, i servizi per pendolari in prossimità dei medi e grandi centri urbani).

Per ovviare a tale anomalia, nell'ambito del più complessivo processo di liberalizzazione dei servizi pubblici locali, è stato avviato un percorso normativo finalizzato all'efficientamento e alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, che ha portato al varo della disciplina volta al riordino del settore, inserita all'interno della legge di stabilità per l'anno 2013.

L'articolo 1, comma 301, della legge 28 dicembre 2012 n. 228, nel sostituire l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, ha previsto, infatti, a decorrere dal 2013, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario; tale norma ha lo scopo di incentivare le Regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi ed uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione, criteri questi definiti con il DPCM dell'11 marzo 2013, emanato ai sensi del comma 3 del citato articolo 16-*bis*.

L'applicazione di tali criteri, superando la cristallizzazione dei servizi storici e della spesa storica, consentirà la progressiva rispondenza tra offerta e domanda di trasporto.

Tale programmazione sarà diretta ad individuare e ridurre i servizi scarsamente utili e sovrapposti o prodotti con modalità eccessivamente onerosa in relazione alla

domanda esistente, secondo i predetti criteri di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012.

Il MIT, dal canto suo, avrà cura di verificare, anche per il tramite dell'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 244 del 2007, che la Regione stia procedendo, secondo i criteri indicati dal citato articolo 16-*bis*, alla riprogrammazione dei servizi per ovviare alle criticità riscontrate dall'utenza.

La verifica è diretta a ripartire tra le Regioni a Statuto Ordinario le somme stanziare sul fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale con la previsione, qualora la Regione non esegua tale efficientamento e razionalizzazione, di una penalizzazione corrispondente ad una riduzione, nel limite massimo del 10 per cento, delle risorse ad essa destinate.

Nell'ambito di detto processo di razionalizzazione e di efficientamento del settore si è ravvisata la necessità di consentire alle Regioni, ove necessario, di ripianare i disavanzi sino alla data del 31 dicembre 2012 prodotti da una programmazione statica e non più rispondente alle moderne esigenze di mobilità e di garantire un flusso di finanziamenti diretto ad investimenti nel settore coerenti con i già citati criteri, uniformi a livello nazionale, di efficientamento e razionalizzazione che le Regioni adotteranno per la programmazione dei servizi.

Tali necessità di ripiano dei disavanzi sono già state in parte risolte ricorrendo alle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui al decreto legislativo n. 88 del 2011.

In particolare, per quanto riguarda la Regione Piemonte, è opportuno ricordare, come lo stesso onorevole interrogante ha evidenziato, che, l'articolo 11, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 35 del 2013, e relativa legge di conversione, relativo ai servizi di TPL e ferroviari regionali, ha previsto che la Regione stessa possa utilizzare le risorse di detto Fondo per regolare i debiti nei confronti di alcune aziende del settore.

E in effetti, ai sensi della citata normativa (articolo 11, comma 6), la Regione

Piemonte ha trasmesso il relativo Piano di rientro del debito che è stato oggetto di valutazione congiunta MIT-MEF per la relativa approvazione. A seguito di approfondimenti e dei necessari chiarimenti forniti dalla Regione, nella riunione dello scorso 3 ottobre i rappresentanti MIT-MEF hanno ritenuto approvabile, in sede istruttoria, il Piano stesso con utilizzo delle risorse rinvenienti su detto Fondo coesione e sviluppo nel limite massimo di 150 milioni di euro, come stabilito dal citato articolo 11, comma 7.

Infatti, lo scorso 31 ottobre i competenti Uffici del MIT hanno provveduto a trasmettere al MEF la bozza di decreto di approvazione del piano in argomento.

Ricordo, da ultimo, che il disegno di legge di stabilità 2014, all'esame del Parlamento, oltre alle risorse di cui al citato Fondo Nazionale, dispone l'incremento del Fondo per il miglioramento della mobilità dei pendolari, pari a 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni del triennio 2014-2016, da destinare all'acquisto di materiale

rotabile su gomma e a 200 milioni di euro, per l'anno 2014, da destinare all'acquisto di materiale rotabile ferroviario.

Assicuro che il MIT continuerà a vigilare, con rinnovato impegno, affinché vengano garantiti collegamenti adeguati ed efficienti: sono stati a tal fine già istituiti appositi tavoli tecnici con i soggetti interessati.

Sottolineo, in proposito, che all'esito della Conferenza Unificata dello scorso 21 novembre convocata in seduta straordinaria, proprio per discutere sulle iniziative da assumere nel settore del trasporto pubblico locale, il Governo, le Regioni e le Province Autonome hanno concordato, tra l'altro, sulla necessità di pervenire rapidamente alla determinazione dei costi standard per il settore, che rappresenta un passaggio indispensabile alla razionalizzazione del settore stesso. Un gruppo di lavoro con la partecipazione di tutti i soggetti istituzionali interessati è stato costituito a questo fine.

ALLEGATO 2

5-01279 Coppola: Stato di aggiornamento della banca dati relativa alle infrazioni commesse dai titolari di patente rilasciata da Stati esteri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto richiesto dagli onorevoli interroganti informo che l'inscrimento delle decurtazioni di punteggio relative alle violazioni commesse sul territorio italiano da parte di soggetti titolari di patente rilasciata da Stato estero è, in base a quanto stabilito dall'articolo 6-ter del decreto-legge del 27 giugno 2003, n. 151 e relativa legge di conversione, di competenza delle Forze dell'Ordine di cui all'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992 (Codice della Strada), le quali operano sull'archivio centrale istituito presso i competenti Uffici del MIT attraverso strumenti informatici predisposti fin dall'entrata in vigore della citata norma.

Il Centro elaborazione dati (CED) della Motorizzazione Civile trasmette al Ministero dell'interno – Dipartimento per gli affari interni e territoriali –, con cadenza bimestrale, un tabulato contenente le informazioni relative ai conducenti titolari di patente straniera per i quali deve essere adottato un provvedimento di interdizione alla guida su tutto il territorio italiano a causa del cumulo di violazioni.

Conseguentemente, il suddetto Dipartimento per gli affari interni e territoriali trasmette le informazioni necessarie alle Prefetture competenti per territorio, in base al luogo dove è stata commessa l'ultima infrazione, affinché queste provvedano a segnalare ai conducenti stessi il divieto di guida e la durata dello stesso.

Per completezza d'informazione evidenzio che nell'ultimo tabulato inviato dal CED, del 9 dicembre scorso, i conducenti

con patente straniera inibiti alla guida in Italia erano 360.

Informo, inoltre, che alla medesima data (9 dicembre 2013) sono state effettuate alla struttura competente comunicazioni per complessivi 6.107 nominativi.

Infine, il Ministero dell'interno, interessato al riguardo, ha comunicato, per quanto di competenza, che nel periodo compreso tra i mesi di gennaio e di ottobre 2012 risultano effettuati nel settore dell'autotrasporto di persone e merci 220.932 controlli di cui 194.917 a mezzi di nazionalità italiana; 22.308 a mezzi dell'Unione europea e 3.707 a quelli fuori dall'Unione europea. Nello stesso arco temporale sono state accertate 71.921 violazioni di cui 66.036 a mezzi italiani, 5.100 a mezzi dell'Unione europea e 785 a quelli extra-Unione europea. Nel periodo compreso tra il 10 gennaio e il 31 ottobre di quest'anno, risultano invece effettuati 241.024 controlli, di cui 210.880 a mezzi di nazionalità italiana, 26.093 a mezzi dell'unione Europea e 4.051 a mezzi extra-Unione europea, mentre risultano accertate 72.418 violazioni, di cui 65.786 a veicoli italiani, 5.832 a quelli appartenenti all'Unione europea ed infine 800 a veicoli extra-Unione europea.

Per completezza di informazione, allego agli atti due tabelle, fatte pervenire dal Ministero dell'interno, che riportano, per i periodi compresi tra il 1° gennaio e il 31 ottobre 2012 e quello tra il 10 gennaio e il 31 ottobre 2013, la distinzione della tipologia delle infrazioni compiute nel settore dell'autotrasporto.

Numero controlli effettuati Dati complessivi Attività dal 1/1/2012 al 31/10/2012
aggiornato al 09/12/2013 16:21:06

Tipo trasporto Dati complessivi

| Nazionalità veicolo | Veicoli Controllati |
|---------------------|---------------------|
| Italiana | 194917 |
| Paese U.E. | 22308 |
| Paese extra U.E. | 3707 |
| Totale | 220932 |

Articoli contestati

| Nazionalità Veicolo/Art. Contestati | L.298/74 | | | | Codice della strada | | | | | | | Tot Contestazioni |
|-------------------------------------|------------------------------|--|----------------------------|--------------|-------------------------|-----------------------|------------------------------|---|--|-----------------------------------|-----------------|-------------------|
| | Art26/1 Esercizio abusivo | Art26/2 Attrezzatura marce ad abusive | Art46 Trasporto abusive | Art7c2 | Art61 Segnoza finite | Art62 Masse finite | Art142 Limiti di velocità | Art164 Sistemazione del carico sui veicoli | Art167 Trasporto di cose sui veicoli a motore | Art174 Tempi di guida a riposo | Altro | |
| Italiana | 152 0,22% | 23 0,03% | 337 0,81% | 328 0,80% | 107 0,19% | 27 0,06% | 10404 15,70% | 470 0,71% | 2751 4,12% | 17669 25,70% | 33768 51,14% | 66036 |
| Paese U.E. | 4 0,08% | 5 0,10% | 205 4,92% | 64 1,28% | 27 0,52% | 3 0,06% | 975 13,12% | 38 0,70% | 185 3,62% | 2382 48,21% | 1212 23,10% | 5100 |
| Paese extra U.E. | 2 0,28% | 0 0,00% | 109 13,82% | 11 1,40% | 2 0,28% | 0 0,00% | 132 15,82% | 7 0,89% | 22 2,82% | 226 28,12% | 274 34,80% | 785 |
| tot. | 158 | 28 | 651 | 403 | 136 | 30 | 11511 | 515 | 2958 | 20277 | 35254 | 71921 |

Numero controlli effettuati Dati complessivi Attività dal 1/1/2013 al 31/10/2013
aggiornato al 02/12/2013 16:21:36

Tipo trasporto Dati complessivi

| Nazionalità veicolo | Veicoli Controllati |
|---------------------|---------------------|
| Italiana | 210880 |
| Paese U.E. | 26093 |
| Paese extra U.E. | 4051 |
| Totale | 241024 |

Articoli contestati

| Nazionalità Veicolo/Art. Contestati | L.298/74 | | | | Codice della strada | | | | | | | Tot Contestazioni |
|-------------------------------------|------------------------------|--|----------------------------|--------------|-------------------------|-----------------------|------------------------------|---|--|-----------------------------------|-----------------|-------------------|
| | Art26/1 Esercizio abusivo | Art26/2 Attrezzatura marce ad abusive | Art46 Trasporto abusive | Art7c2 | Art61 Segnoza finite | Art62 Masse finite | Art142 Limiti di velocità | Art164 Sistemazione del carico sui veicoli | Art167 Trasporto di cose sui veicoli a motore | Art174 Tempi di guida a riposo | Altro | |
| Italiana | 213 0,33% | 35 0,05% | 306 0,42% | 249 0,32% | 100 0,19% | 29 0,04% | 10021 15,32% | 473 0,72% | 2443 3,71% | 15134 23,80% | 36783 55,81% | 65786 |
| Paese U.E. | 14 0,24% | 9 0,15% | 250 4,20% | 93 1,28% | 37 0,52% | 4 0,06% | 1566 22,80% | 41 0,70% | 196 3,30% | 2345 48,21% | 1277 21,90% | 5832 |
| Paese extra U.E. | 1 0,13% | 2 0,28% | 121 15,12% | 10 1,28% | 1 0,13% | 2 0,28% | 180 22,80% | 4 0,80% | 20 2,82% | 196 24,80% | 263 32,80% | 800 |
| tot. | 228 | 46 | 677 | 352 | 138 | 35 | 11767 | 518 | 2659 | 17675 | 38323 | 72418 |

ALLEGATO 3

5-01305 Rosato: Ipotesi di riduzione dei collegamenti operati con treni Intercity in Friuli Venezia Giulia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli onorevoli interroganti pongono all'attenzione la delicata questione del trasporto ferroviario interregionale e nazionale evidenziando, in particolare, il timore di una soppressione di dodici treni interregionali Intercity.

Come è noto, i servizi ferroviari passeggeri di media/lunga percorrenza si dividono in servizi « a mercato » e servizio universale.

I servizi « a mercato » (di media/lunga percorrenza) non essendo oggetto di alcun corrispettivo pubblico, sono effettuati a rischio di impresa e si sostengono esclusivamente con i ricavi da traffico: le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta, quindi, sono determinate da valutazioni commerciali; rientrano tra i servizi a mercato le « Frece » di Trenitalia (« Frecciarossa », « Frecciargento » e « Freccia-bianca »), nonché i treni internazionali e una quota di treni Intercity.

La relativa programmazione, pertanto, è effettuata direttamente da Trenitalia che per i servizi effettuati con la predetta quota di treni Intercity ha lamentato un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, pari a poco meno di trenta milioni di euro l'anno.

In particolare, Ferrovie dello Stato ha riferito che nella quota di Intercity effettuati a mercato che percorrono la linea dorsale tra Roma e Firenze e servono varie destinazioni (da Milano, Trieste/Venezia sino a Roma/Napoli/Salerno), rientrano 6 coppie di collegamenti: si tratta di collegamenti che svolgono spesso, per buona parte, un servizio di cabotaggio, servendo flussi pendolari che li utilizzano per tratte limitate, sostanzialmente para-

gonabile a quello del trasporto ferroviario locale gestito dalle regioni. Questi treni presentano, come appena detto, ormai da tempo un rapporto costi/ricavi fortemente negativo, con perdite rilevanti.

Il servizio universale comprende, invece, quegli altri treni di media lunga-percorrenza che per poter essere effettuati, necessitano di un corrispettivo, definito nell'ambito di un Contratto di servizio, in quanto presentano un conto economico negativo.

Devo precisare che detto Contratto prevede un'offerta di servizi finanziati per assicurare il diritto alla mobilità sul territorio nazionale e, in modo particolare, i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collocate nel Sud Italia, caratterizzate da una domanda particolarmente debole e quindi da un elevato differenziale tra costi e ricavi.

Pertanto, i collegamenti di media e lunga percorrenza nazionali, quali gli Intercity compresi nel Contratto di servizio, orientati a tutelare il diritto alla mobilità sulle tratte nazionali, possono essere utilizzati dai pendolari quando gli orari di transito lo consentono, rivestendo così una rilevante funzione anche per il trasporto pubblico locale la cui gestione e programmazione, come è noto, è peraltro attribuita alle singole regioni.

Orbene, tenuto conto che la caratteristica dei treni oggetto del Contratto è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia, i Ministeri contraenti (MIT-MEF), nell'ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario anch'esso

inserito nel Contratto; in tale ambito, pertanto, vengono gestiti sia la programmazione dei servizi contrattualizzati, che comprende, fra l'altro, numero e tipologia dei collegamenti, itinerari e fermate, sia la determinazione delle tariffe applicabili.

Allo stato, pertanto, la difficoltà ad inserire nel perimetro dei servizi contribuiti nuove relazioni, quali quelle a rischio soppressione prima citate, è dovuta alla necessità di mantenere le condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto di servizio, anche in assenza di risorse ulteriori rispetto a quelle del 2012.

In ogni caso, assicuro che le problematiche evidenziate dagli interpellanti sono bene note al MIT ed infatti le competenti strutture del dicastero hanno attivato un tavolo di confronto con le singole regioni interessate e Trenitalia, nell'ambito del quale approfondire, dal punto di vista tecnico, le possibili ipotesi di mantenimento dei servizi ovvero di ottimizzazione degli stessi in relazione alle possibili integrazioni con i servizi a committenza regionale già esistenti, come anche con quelli in autonomia commerciale svolti da Trenitalia.

Allo stato attuale, sulla base dei dati acquisiti, l'inserimento nel perimetro del cosiddetto servizio universale dei 12 collegamenti intercity, assicurati come detto da Trenitalia in regime di autonomia commerciale e di cui la medesima ha preannunciato la soppressione, comporterebbe un onere aggiuntivo pari a circa 30 milioni di euro, la cui copertura, in assenza dei corrispondenti stanziamenti, potrebbe es-

sere assicurata solo da variazioni compensative di altri servizi inclusi nel Contratto vigente, valido per il 2009-2014.

In ogni caso, proprio nella considerazione che i servizi di cui trattasi hanno un impatto notevole sull'utenza pendolare e che la loro improvvisa soppressione può arrecare disagi alle singole regioni interessate che, nella loro programmazione, hanno tenuto conto dell'esistenza di tali collegamenti, nelle more degli approfondimenti tecnici volti ad individuare possibili soluzioni alternative è stata acquisita la disponibilità e l'impegno da parte di Trenitalia a proseguire temporaneamente nell'effettuazione dei suddetti treni, ivi compresi quelli d'interesse della regione Friuli Venezia Giulia relativi ai collegamenti Napoli-Roma-Trieste.

Pertanto, i suddetti Intercity risultano attualmente inseriti nei sistemi di vendita di Trenitalia anche per il periodo successivo al cambio orario del 15 dicembre p.v.; in particolare Trenitalia ha fatto presente che la coppia di IC 588/589 - 594/595 da/per Trieste è stata attestata a Roma (invece di Napoli).

Infine, in ordine ai servizi diretti tra Trieste e le principali città del centro Italia, Trenitalia ha comunicato che con il nuovo orario di dicembre prossimo è stata istituita una nuova coppia di « Frecciarmento » Trieste-Roma e viceversa, che assicura un collegamento diretto veloce con la capitale (partenza al mattino dal capoluogo giuliano e rientro in serata), oltre che con Bologna e Firenze.

ALLEGATO 4

5-01353 Catalano: Mancata adozione del decreto ministeriale volto a definire le caratteristiche dei dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci degli impianti semaforici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'onorevole interrogante chiede quali siano le cause della mancata adozione del decreto di cui all'articolo 60, comma 1, della legge n. 120 del 2010 con cui vengono definite, tra l'altro, le caratteristiche per l'omologazione e l'installazione di dispositivi finalizzati a visualizzare il tempo residuo di accensione delle luci dei nuovi impianti semaforici, e quali iniziative si intendano assumere per garantire l'effettiva attuazione di tale norma.

Al riguardo, informo che i competenti uffici del MIT sono in attesa della conclusione delle diverse sperimentazioni avviate con prototipi dei dispositivi previsti dal citato articolo 60.

Tali sperimentazioni hanno lo scopo di verificare, tra l'altro, i comportamenti degli utenti in relazione alle nuove modalità di esercizio degli impianti semaforici.

Ciò al fine della preventiva individuazione, con il suddetto provvedimento ministeriale, dei requisiti per l'approvazione dei dispositivi di cui sopra ai sensi dell'articolo 45 del nuovo Codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), dell'articolo 192 del connesso regolamento di esecuzione ed attuazione decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992) nonché della verifica di compatibilità con la norma europea armonizzata EN 12368, in relazione all'obbligo di marcatura CE per i semafori.

Allo stato attuale, pertanto, non è possibile indicare una tempistica precisa per il completamento dell'*iter* previsto per l'emanazione del decreto di cui trattasi, considerate, nondimeno, le innumerevoli implicazioni connesse con la sicurezza della circolazione: dette sperimentazioni dovranno, infatti, chiarire ogni dubbio circa l'effettiva validità dei suddetti dispositivi e i loro limiti d'impiego; in merito, peraltro, ricordo che i limiti temporali indicati dall'articolo 60, comma 2, della legge n. 120 del 2010, sono solo ordinatori.

Per quanto concerne, più in particolare, gli impianti impiegati per regolare la velocità e gli impianti attivati dal rilevamento della velocità dei veicoli in arrivo, si osserva che essi non possono essere abbinati agli impianti semaforici, in quanto comportebbero difformità rispetto alle funzionalità ordinarie delle lanterne semaforiche come indicato dall'articolo 158 del citato regolamento.

Allo stato attuale, quindi, i cosiddetti « semafori intelligenti » non risultano conformi alle vigenti norme e, qualora installati, nelle more dell'emanazione del citato decreto, devono essere riportati alle citate funzioni ordinarie di cui all'articolo 158 del regolamento suddetto.

ALLEGATO 5

5-01656 Bergamini: Sistemi automatici a bordo dei veicoli per le chiamate di emergenza in caso di incidente stradale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La Commissione europea con il programma «*eCall* Paneuropeo», intende introdurre nel territorio dell'Unione un servizio universale analogo a quello del numero di emergenza unico europea (E112), ovvero un servizio « pubblico » ed « interoperabile » su tutto il territorio europeo.

Il modello di funzionamento del suddetto programma prevede che il sistema *eCall*, installato sul veicolo, generi automaticamente una chiamata verso il servizio E112, che è il Numero unico europeo (NUE) del servizio pubblico per le chiamate di emergenza previsto dalla direttiva 2002/22/CE del 7 marzo 2002.

A tale riguardo, a partire dal 2010, la Commissione europea ha adottato una serie di iniziative legislative diversificate rispetto ai vari ambiti di riferimento:

una proposta di regolamento sulla omologazione degli autoveicoli che prevede la presenza del sistema *e-Call* a bordo dei nuovi tipi di veicolo a decorrere dal 1° ottobre 2015 (COM (2013) 316);

per il settore delle telecomunicazioni, una raccomandazione dell'8 settembre 2011 con la quale demanda agli Stati membri l'applicazione di tutte quelle misure necessarie a garantire che gli operatori di telefonia mobile operanti nel paese adottino gli opportuni provvedimenti tecnici ed organizzativi per abilitare tale sistema sulle loro reti mobili;

per il settore degli operatori dell'emergenza, identificati come *Public Safety Answering Point* (PSAP), la direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010, sui sistemi di trasporto intelligenti – ITS – ha indi-

viduato nell'azione prioritaria *d*) la predisposizione armonizzata in tutto il territorio della UE del servizio « *eCall* Paneuropeo ». Da questa indicazione è scaturito il regolamento delegato n. 305/2013 che detta le regole e i requisiti che ogni Stato membro deve adottare per aggiornare i propri PSAP per renderli disponibili al sistema « *eCall* ».

L'Italia partecipa al progetto pilota « *HeERO* », cofinanziato dalla Commissione europea, che ha lo scopo di facilitare l'introduzione di tale sistema negli Stati membri. Il progetto pilota italiano ha un prototipo del sistema individuando come centro di gestione delle chiamate un centro operativo del E112 reale, ovvero la centrale operativa del 112 NUE di Varese che rappresenta, in Italia, il primo esempio di centrale unificata di primo livello completamente adeguata agli *standard* richiesti dal servizio pubblico E112.

Non risulta che il sistema *e-Call* Paneuropeo sia ancora stato attivato in alcuno Stato membro della UE, per cui non sono disponibili dati di tipo statistico relativi all'impatto dello stesso sui PSAP; d'altra parte l'introduzione di nuovi veicoli dotati del sistema *eCall*, prevista a partire dal 1° ottobre del 2015, sarà graduale e riguarderà solo i nuovi modelli omologati dopo tale data.

I servizi TPS *eCall* in Italia, come in Europa, sono molteplici, ma la loro diffusione nel corso degli anni non si è mostrata soddisfacente; la Commissione, infatti, ha rilevato più volte come questi sistemi non siano affatto universali, ma circoscritti, economicamente onerosi per

l'utente finale, disponibili solo su particolari segmenti di auto, creando una disparità di trattamento verso i cittadini dell'Unione: il servizio universale *eCall* Paneuropeo si prefigge proprio di eliminare questa discriminazione.

Sulla base della esperienza maturata con il progetto *HeERO*, potranno essere acquisiti gli elementi per poter valutare gli investimenti necessari e le soluzioni tecniche ed organizzative da adottare per poter introdurre in Italia il sistema entro le scadenze proposte dal legislatore comunitario.

Al fine di realizzare una strategia coordinata per il dispiegamento dei servizi E112 ed *eCall*, risulta che la Presidenza del Consiglio dei ministri, in ragione della complessità della materia e della numerosità di funzioni e responsabilità coinvolte (Ministeri della difesa, della salute, dell'interno, dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti), stia operando per il coordinamento e il raccordo di tutte le attività attraverso la Struttura di missione per l'attuazione dell'Agenda digitale e che siano stati attivati o sono in corso di attivazione diversi tavoli di coordinamento e confronto.

Le risultanze del progetto pilota *HeERO* in Italia consentiranno nei pros-

simi due anni di stabilire gli opportuni modelli organizzativi e tecnici tali da permettere la migliore integrazione e sinergia tra il sistema E112 e il sistema *ecall* Paneuropeo.

Preciso infine che, per quanto attiene alla proposta di regolamento comunitario concernente le prescrizioni di omologazione dei veicoli muniti di sistema *e-call*, il MIT sta partecipando attivamente ai negoziati in sede comunitaria. Da un primo esame delle posizioni espresse dagli Stati membri a Bruxelles nel corso della prima riunione tenutasi lo scorso 4 novembre, la possibilità di ricorrere a servizi *e-call* offerti da operatori privati (TPS) costituisce uno dei temi principali di discussione sia in sede di Consiglio che della competente Commissione trasporti del Parlamento europeo. Al momento, è prematuro prevedere quale possa essere il risultato del negoziato su tale specifico tema anche se sembrerebbe che il principio di garantire a tutti gli utenti un minimo servizio *e-call* pubblico, eventualmente integrato da altre funzioni offerte da operatori privati (TPS), possa essere accolto favorevolmente dalla maggioranza degli Stati membri e dal Parlamento europeo.

ALLEGATO 6

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (COM(2013) 409 final).

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013) 410 final).

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni « Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo » (COM(2013) 408 final).

DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il pacchetto di proposte denominato Cielo Unico europeo SES II+ costituito dalla Comunicazione « Accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo » COM(2013)408; dalla proposta di modifica del regolamento che istituisce l'Agenzia europea per la difesa aerea (EASA) COM(2013)409; dalla proposta di regolamento che prevede la rifusione dei quattro regolamenti istitutivi del Cielo unico europeo COM/(2013)410;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo e dal relatore sulla proposta COM(2013)409 presso la Commissione trasporti del Parlamento europeo, David Maria Sassoli, nonché dei contributi acquisiti dai rappresentanti dell'ENAV;

premesso che:

gli obiettivi perseguiti attraverso le due proposte legislative del pacchetto appaiono, nelle linee fondamentali, pienamente condivisibili e possono essere raggiunti soltanto attraverso una più proficua collaborazione tra istituzioni europee e autorità competenti degli Stati membri;

fermo restando che l'Unione europea può e deve svolgere un'azione efficace e decisa ed un costante monitoraggio dell'attuazione delle misure adottate, appare imprescindibile l'esigenza di tutelare le vocazioni specifiche, le peculiarità territoriali di ciascuno Stato membro e gli interessi ad esse connessi;

l'Italia deve raccogliere la sfida del Cielo unico europeo quale occasione strategica per una ripresa e per la crescita del Paese, con particolare riferimento al potenziamento delle capacità di trasporto aereo e all'intensificazione degli scambi, nonché alla razionalizzazione delle rotte, con la conseguente riduzione dei costi e delle emissioni inquinanti;

è pertanto essenziale che il nostro Paese, anche valorizzando la posizione di rilievo assunta nell'attuazione del progetto del blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED, sia in grado di svolgere un ruolo attivo e trainante nel promuovere e sostenere le iniziative volte a incentivare, da un lato, le attività di ricerca e di sviluppo tecnologico finalizzate all'introduzione di sistemi di gestione del traffico aereo di nuova generazione e, dall'altro, le

forme di cooperazione tra Paesi membri dell'Unione europea che hanno sviluppato progetti innovativi e competitivi;

sotto questo profilo appaiono particolarmente apprezzabili le innovazioni normative volte a rendere più flessibile, anche dal punto di vista operativo, l'evoluzione dei blocchi funzionali di spazio aereo e a favorire la promozione di partenariati industriali;

meritano di essere altresì sottolineate le potenzialità che possono risultare dal processo di realizzazione del Cielo unico europeo in termini di coinvolgimento e partenariato con i Paesi vicini all'Unione, e, in particolare, con i Paesi mediterranei, come dimostra la citata esperienza del progetto BLUE MED;

il superamento della frammentazione nella gestione del traffico aereo e gli elementi innovativi che possono derivare da una centralizzazione di tale gestione devono risultare idonei a mantenere elevati *standard* dei servizi, della competitività, della sicurezza, ma anche ad assicurare il contenimento delle tariffe,

esprime

una valutazione complessivamente positiva, impegnando il Governo in tutte le sedi europee a sottolineare la particolare rilevanza delle seguenti esigenze:

relativamente alla proposta di regolamento COM(2013)409:

a) occorre rafforzare il ruolo internazionale dell'Agenzia Europea per la sicurezza aerea (EASA), atteso che in materia di aviazione la strategia esterna dell'Unione europea ha tra i principali obiettivi la promozione della circolazione nel mondo dei professionisti, dei servizi e dei prodotti dell'aeronautica, anche al fine di favorire l'accesso a nuovi mercati in crescita;

b) posto che la sicurezza deve essere la missione prioritaria dell'EASA, occorre integrare il dettato normativo per evidenziare tale funzione all'interno dei

compiti della stessa, nonché mantenere il termine « sicurezza » nel nuovo nome che si vuole dare all'Agenzia;

c) relativamente al comitato esecutivo, si segnala l'esigenza di evitare un assetto eccessivamente ampio, eventualmente mediante la previsione di un meccanismo di rotazione che garantisca la partecipazione di un numero di Stati membri tale da consentirne il più efficace funzionamento, sempre che l'istituzione di tale comitato si riveli utile ai fini dell'efficace svolgimento dei compiti istituzionali dell'Agenzia e non complichino la *governance* della stessa;

d) si preveda che le decisioni rilevanti nell'ambito dell'Agenzia debbano essere adottate a maggioranza qualificata e non semplice, come previsto dall'articolo 37 della proposta;

e) si garantisca il coinvolgimento del Parlamento europeo nel monitoraggio dell'attività dell'Agenzia;

f) si eviti il rischio di fissare le dimensioni del personale dell'EASA adetto ad attività il cui finanziamento è posto a carico degli utenti in termini tali da evitare di preconstituire rigidità ed oneri eccessivi; peraltro, l'accordo interistituzionale sulle agenzie europee del luglio 2011, la cui messa in atto è l'obiettivo della riforma dell'EASA, ancorché giuridicamente non vincolante, si basa su un approccio caso per caso;

g) relativamente alla proposta di nominare uno o più vicedirettori esecutivi, si stabilisca un numero massimo ragionevole e contenuto e, in ogni caso, si tenga conto anche dell'opportunità di prevedere un unico vicedirettore esecutivo;

h) l'adozione di atti esecutivi e delegati da parte della Commissione europea avvenga previa consultazione dell'EASA e degli esperti degli Stati membri con diritto di voto rappresentati nel consiglio di amministrazione, e comunque in termini coerenti con le disposizioni degli articoli 290 e 291 del TFUE;

i) è in ogni caso necessaria una valutazione attenta della riforma nel suo complesso con riferimento alle eventuali ripercussioni sulle organizzazioni del lavoro e sui diritti dei lavoratori;

relativamente alla proposta di regolamento COM/(2013)410:

a) occorre assicurare prioritariamente la coerenza e l'allineamento delle modifiche proposte alle disposizioni del Capo I (aspetti generali, ambito di applicazione e definizioni) alla normativa e alle definizioni ICAO (International Civil Aviation Organization);

b) si mantenga la previsione che consente l'estensione a Paesi terzi europei del Cielo unico (considerando 12) utile ai fini del superamento di frammentazioni e incongruenze;

c) fermo restando che appare condivisibile l'assunto della Commissione europea (considerando 16) che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito solo grazie alla stretta collaborazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi sul concetto di « uso flessibile », appare opportuno sottolineare che tale cooperazione deve essere assicurata a differenti livelli, incluso quello operativo; tale aspetto non appare chiarito in maniera puntuale nella proposta della Commissione;

d) è auspicabile una definizione più puntuale dei « servizi di assistenza », specificando che si tratta di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, meteorologia per la navigazione aerea e servizio di informazioni aeronautiche;

e) per quanto riguarda i servizi di assistenza, occorre superare la previsione, di cui all'articolo 10, di un'obbligatoria separazione dei soggetti che li forniscono rispetto a quelli che forniscono i servizi di traffico aereo, attraverso l'affidamento dei medesimi servizi di assistenza a terzi selezionati attraverso procedure comparative; bisogna infatti tener conto che alcuni di tali servizi risultano strettamente funzionali rispetto ai servizi di traffico aereo

e implicano profili significativi anche in ordine alla sicurezza; la separazione dovrebbe pertanto essere considerata come una possibile modalità di produzione e fornitura di tali servizi, lasciando ai fornitori dei servizi di traffico aereo anche la possibilità di procurarsi servizi di assistenza al proprio interno, purché ciò avvenga nel rispetto di determinati livelli di qualità, sicurezza ed efficienza rispetto ai costi;

f) si mantenga la previsione, di cui alla vigente normativa, che le parti interessate, fornitori di servizi di navigazione aerea, utenti dello spazio aereo, aeroporti, industria manifatturiera ed enti rappresentativi del personale possano fornire consulenza alla Commissione per gli aspetti tecnici;

g) relativamente alle relazioni con le parti interessate, di cui all'articolo 19 della proposta, si chiarisca che essa deve rimanere tale e non configurarsi come coinvolgimento nel processo di approvazione dei piani di investimento;

h) per quanto concerne le Autorità nazionali di vigilanza, si puntualizzi l'ambito dell'intervento normativo demandato alla Commissione europea tramite norme di esecuzione; alla stessa dovrebbe comunque competere, come è attualmente, l'individuazione degli obiettivi prestazionali dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo, tenendo conto dei contributi forniti dalle Autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo; per quanto concerne invece gli obiettivi a livello nazionale occorre mantenere, proprio in considerazione delle peculiarità di ciascuno Stato membro, adeguati poteri decisionali alle Autorità nazionali;

i) più in generale, anche con riferimento a questa proposta di regolamento, occorre assicurare che l'affidamento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati e atti di esecuzione abbia luogo in conformità con le previsioni degli articoli 290 e 291 del TFUE; occorre in particolare precisare in termini puntuali

l'oggetto di tali atti e la durata della delega, evitare di affidare alla Commissione europea la disciplina di materie di competenza nazionale, quali ad esempio le modalità di selezione e assunzione del personale delle Autorità nazionali di vigilanza (articolo 3, paragrafo 9), e, in ogni caso, evitare di attribuire alla Commissione europea deleghe a tempo indeterminato, quali quelle di cui all'articolo 26, paragrafo 2; si evidenzia altresì l'esigenza che gli atti di esecuzione previsti dalla proposta di regolamento mediante rinvio alla procedura di cui all'articolo 27 siano sempre adottati sulla base della procedura di esame di cui al paragrafo 3 del medesimo articolo 27, che attribuisce efficacia vincolante al parere del Comitato composto da rappresentanti degli Stati membri, anziché sulla base della procedura consultiva di cui al paragrafo 2, nella quale il parere del Comitato non ha per la Commissione europea efficacia vincolante;

j) per quanto riguarda i principi da applicare per il calcolo delle tariffe (articolo 13), si specifichino in maniera più puntuale le funzioni per le quali i costi vengono imputati agli utenti dello spazio aereo;

k) sia assicurata la concertazione con le parti sociali nella definizione delle regole comuni;

l) per quanto riguarda i soggetti istituzionali operanti nel settore a livello europeo, occorre pervenire a una chiara e distinta ripartizione dei compiti tra la Commissione europea, l'EASA ed Eurocontrol, che eviti duplicazioni e sovrapposizioni di competenze; a tal fine appare opportuno sostenere l'evoluzione di Eurocontrol in modo da concentrarne l'attività su compiti tecnico-operativi di supporto nella gestione del traffico aereo a livello di rete europea.