

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014. C. 3123 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014. Doc. LXXXVII, n. 3. (Parere alla XIV Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) . 142

RISOLUZIONI:

7-00635 Minnucci: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana (*Discussione e rinvio*) . 146

INTERROGAZIONI:

5-04011 Catalano: Modalità di finanziamento delle opere di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria e di redazione del piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria . 148

ALLEGATO 1 (Testo della risposta) 151

5-04833 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto.

5-04879 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto 148

ALLEGATO 2 (Testo della risposta) 152

5-04849 Latronico: Iniziative volte all'inserimento dell'aviosuperficie « Enrico Mattei » di Pisticci (MT) tra gli scali di interesse nazionale all'interno del piano nazionale degli aeroporti 149

ALLEGATO 3 (Testo della risposta) 153

5-05259 D'Atorre: Declassamento dell'ufficio della motorizzazione civile di Catanzaro 149

ALLEGATO 4 (Testo della risposta) 154

5-05675 Segoni: Interferenze tra treni ad alta velocità e treni regionali nel sistema ferroviario toscano 149

ALLEGATO 5 (Testo della risposta) 155

SEDE CONSULTIVA

Giovedì 11 giugno 2015. — 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 13.30.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014. C. 3123 Governo, approvato dal Senato. (Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014.**Doc. LXXXVII, n. 3.**

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame congiunto e rinvio).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge C. 3123 di delegazione europea 2014, già approvato dal Senato, unitamente alla relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2014. Sottolinea che il disegno di legge è composto da 21 articoli e da due allegati e prevede l'adeguamento dell'ordinamento interno a innovazioni di estremo rilievo intervenute nel diritto UE come il regolamento n. 1024/2013, che ha attribuito alla Banca centrale europea compiti specifici in merito alla vigilanza prudenziale degli enti creditizi (articolo 4), la direttiva 2014/59 che ha istituito un meccanismo di risanamento e risoluzione degli enti creditizi basato sul contributo di azionisti e creditori (cd. Bail-In, articolo 8) e la direttiva 2014/52 concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (articolo 14).

Rileva che numerose direttive inserite negli allegati A e B risultano di competenza della IX Commissione. In particolare, nell'allegato A (che contiene le direttive da recepire senza parere parlamentare sul relativo schema di decreto), è inserita (peraltro unica direttiva presente in tale allegato) la direttiva 2014/111 relativa all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) delle nuove codificazioni internazionali Codice III e Codice RO. Il Codice III

definisce un elenco minimo di risorse e di processi che gli Stati di bandiera devono adottare al fine di dimostrare la conformità delle navi alle prescrizioni strutturali, meccaniche ed elettriche. Il Codice RO attiene invece alle modalità di riconoscimento degli organismi di certificazione delle navi. La direttiva ha la finalità di allineare il diritto UE a queste innovazioni dell'Organizzazione marittima internazionale.

Nell'allegato B (che contiene le direttive da recepire con parere parlamentare sul relativo schema di decreto) risultano di competenza della IX Commissione le direttive 2013/53, in materia di imbarcazioni da diporto; 2013/54, concernente il lavoro marittimo; 2014/61, in materia di reti di comunicazione elettronica; 2014/89, concernente la pianificazione dello spazio marittimo; 2014/100, in materia di monitoraggio del traffico navale, e 2015/413, concernente lo scambio di informazioni in materia di sicurezza stradale. In particolare, la direttiva 2013/53, sostituendo la precedente direttiva 94/25/CE, disciplina la costruzione delle imbarcazioni da diporto, con riferimento ai requisiti essenziali dei prodotti per la costruzione, agli obblighi dei fabbricanti e alla valutazione *post-costruzione* delle imbarcazioni. Il termine per il recepimento è fissato al 18 gennaio 2016. La direttiva 2013/54 intende assicurare che gli Stati dell'Unione europea adempiano agli obblighi derivanti dalla Convenzione internazionale sul lavoro marittimo del 2006 dell'Organizzazione sul lavoro marittimo; a tal fine, tra le altre cose, l'articolo 3 paragrafo 1 della direttiva incarica gli Stati membri di garantire l'istituzione di appositi meccanismi di attuazione e di controllo, comprese le ispezioni. Il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 31 marzo 2015. Osserva che notevole rilievo assume la direttiva 2014/61. La direttiva mira infatti a facilitare e incentivare l'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità, promuovendo l'uso condiviso dell'infrastruttura fisica esistente. Tra le altre cose, l'articolo 3 stabilisce il principio in base a cui i detentori di infrastrutture

fisiche devono fornire l'accesso alla rete alle imprese fornitrici di reti di comunicazione elettronica e l'eventuale rifiuto deve essere giustificato da criteri oggettivi, trasparenti e proporzionati. Inoltre, ai sensi dell'articolo 8 della direttiva gli edifici nuovi per i quali le domande di autorizzazione edilizia sono presentate dopo il 31 dicembre 2016 devono essere equipaggiati di un'infrastruttura fisica interna predisposta per l'alta velocità fino ai punti terminali di rete. Al riguardo segnala che l'ordinamento italiano già prevede, in base all'articolo 135-*bis* del testo unico dell'edilizia (decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001), introdotto dall'articolo 6-*ter* del decreto-legge n. 133 del 2014, l'obbligo per gli edifici di nuova realizzazione con domanda presentata dopo il 1° luglio 2015 di dotarsi di impianti di comunicazione ad alta velocità in fibra ottica fino ai punti terminali di rete, nonché di un punto di accesso (vale a dire il punto fisico che consente la connessione tra la rete interna dell'edificio e rete pubblica di comunicazione). La direttiva prevede anche, all'articolo 10, l'istituzione di un organismo nazionale di risoluzione delle controversie che deve essere giuridicamente distinto e funzionalmente autonomo dagli operatori di rete. Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 1° gennaio 2016. La direttiva 2014/89 istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, con una particolare attenzione allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, del settore dei trasporti marittimi e della pesca e dell'acquacoltura. A tal fine la direttiva prevede che ogni Stato membro sia tenuto ad elaborare ed attuare la pianificazione mediante appositi piani di gestione. Il termine per il recepimento della direttiva scade il 18 settembre 2016. La direttiva 2014/100 modifica la direttiva 2002/59/CE che ha istituito il sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, sostituendone l'allegato III. Obiettivo della modifica è quello di inserire i progressi tecnici intervenuti con l'adozione del si-

stema SafeSeaNet per lo scambio dei dati marittimi. Il termine per il recepimento della direttiva è il 18 novembre 2015. La direttiva 2015/413 sostituisce la precedente direttiva 2011/82 in materia di scambio di informazioni in materia di sicurezza stradale. La direttiva 2011/82 era stata infatti annullata dalla sentenza della Corte di giustizia UE del 6 maggio 2014 (causa C-43/12), pur mantenendone in vita gli effetti fino al 6 maggio 2015: la Corte ha contestato l'individuazione della base giuridica per l'adozione della direttiva nelle disposizioni dei Trattati UE in materia di cooperazione di polizia, anziché in quelle in materia di sicurezza dei trasporti. Tale base giuridica consentiva di non applicare la direttiva al Regno Unito e alla Danimarca. Ricorda peraltro che la direttiva 2011/82 era già stata recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo n. 37/2014, sul cui schema di decreto si era espressa anche la IX Commissione. La direttiva 2015/413 riproduce sostanzialmente il contenuto della precedente direttiva in materia, istituendo una specifica procedura per lo scambio di informazioni in materia di infrazioni alla sicurezza stradale al fine di consentire l'identificazione dei conducenti che commettono infrazioni all'estero. Le tipologie di infrazioni alle quali si applica lo scambio di informazioni sono l'eccesso di velocità, il mancato uso della cintura di sicurezza, il mancato arresto di fronte a un semaforo rosso, la guida in stato di ebbrezza, la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato uso del casco protettivo, la circolazione su una corsia vietata, l'uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida. Il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 6 maggio 2015. Sottolinea che risultano poi d'interesse della Commissione, anche se non riconducibili al suo diretto ambito di interesse, altre direttive, di cui, con il disegno di legge in esame, si dispone il recepimento. In particolare, la direttiva 2014/53/UE introduce un nuovo quadro regolamentare per l'immissione sul mercato europeo delle apparecchiature radio, da intendersi quali pro-

dotti elettrici o elettronici che emettono o ricevono intenzionalmente onde radio a fini di radiocomunicazione o radiodeterminazione. La direttiva si applica quindi ad una molteplicità di prodotti quali i telefoni cellulari, i telecomandi e i modem. Per tali prodotti la direttiva fissa alcuni requisiti essenziali di tali apparecchiature, in termini di protezione della salute umana e animale, nonché di protezione dei beni (tra le altre cose si prevede l'obbligo per i fabbricanti di registrazione centralizzata delle apparecchiature, a decorrere dal 12 giugno 2018). Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 12 giugno 2016. Evidenza che risulta di interesse per la Commissione anche la direttiva 2014/112 in materia di orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili. La direttiva dà attuazione all'accordo concluso tra la European Barge Union (cioè la rappresentanza degli armatori fluviali europei), l'organizzazione europea dei capitani e la federazione europea dei lavoratori dei trasporti del febbraio 2012. Tra le altre cose, l'accordo istituisce prescrizioni minime generali relative all'organizzazione dell'orario di lavoro, che tengono conto delle peculiarità del settore del trasporto per le vie navigabili interne. L'orario è fissato in via generale in 8 ore giornaliere; in ogni caso poi l'orario non può essere superiore a 14 ore per ogni periodo di 24 ore, 84 ore per un periodo di 7 giorni e 2304 ore nel periodo di dodici mesi. Il termine per il recepimento della direttiva è il 31 dicembre 2016.

Fa presente che, unitamente al disegno di legge di delegazione europea, la Commissione è chiamata ad esaminare anche la relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea. La relazione dà conto, tra le altre cose, della posizione assunta dall'Italia nel corso del negoziato sui principali dossier all'esame dell'Unione europea. Per quanto concerne le proposte di atti normativi dell'Unione esaminate anche in fase ascendente dalla IX Commissione, la relazione ricorda che nel Consiglio trasporti del 3 dicembre 2014 è stato raggiunto un orientamento generale sulla proposta di regolamento

COM(2013)410 in materia di spazio aereo comune che affronta anche gli aspetti più controversi, tra i quali viene indicata anche la separazione dei servizi di supporto da quelli di traffico aereo. Ricorda che la IX Commissione, nel documento finale approvato il 12 dicembre 2013, aveva richiesto la soppressione delle disposizioni della proposta relativa alla separazione dei servizi di supporto da quelli di traffico aereo. Chiede pertanto al rappresentante del Governo di fornire ulteriori elementi in ordine ai contenuti dell'orientamento generale. La relazione segnala anche che nella medesima riunione del Consiglio trasporti è stato raggiunto un orientamento generale anche sulla connessa proposta di regolamento COM(2013)409, per le parti relative agli aeroporti e alla gestione del traffico aereo, rinviando al 2015 l'esame delle parti restanti del provvedimento (si dovrebbe trattare della questione delle tariffe e della struttura di finanziamento dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea). Con riferimento al « quarto pacchetto ferroviario » (il cui esame da parte della IX Commissione si è concluso l'8 ottobre 2014), la relazione segnala che nel Consiglio trasporti del giugno 2014 è stato raggiunto l'accordo politico sul regolamento COM(2013)27 relativo all'Agenzia ferroviaria europea e quindi è stato avviato il negoziato con il Parlamento europeo sugli altri schemi normativi del cd « pilastro tecnico ». La complessità del dossier e il ristretto tempo a disposizione non hanno però consentito di concludere l'esame di tutte le proposte. In base alla relazione, l'Italia, durante la sua presidenza di turno, ha comunque sostenuto che il pilastro tecnico deve essere coniugato a quello politico. Con riferimento al pilastro politico si è svolto quindi in seno al Consiglio un « dibattito strategico » per agevolare l'individuazione di una « strategia condivisa » con riguardo anche ai profili connessi all'attrazione di capitali privati. In questo quadro tutti i ministri hanno sottoscritto un « *progress report* » con linee guida sui testi normativi riguardanti gli obblighi di servizio pubblico e *governance*, impegnandosi a far sì che gli

aspetti di carattere tecnico, seppur in una fase di negoziazione molto più avanzata, debbano essere inseriti in un sistema normativo coerente anche dal punto di vista del mercato. La relazione afferma inoltre che i contenuti degli atti di indirizzo parlamentari sul quarto pacchetto ferroviario si sono riflessi sulla posizione italiana nel negoziato.

Ivan CATALANO (SCpI) ricorda di aver presentato, già nel corso dell'esame del precedente disegno di legge di delegazione europea, un ordine del giorno accolto dal Governo, con il quale si chiedeva l'inserimento, nella successiva legge di delegazione europea, delle direttive 2014/45/UE e 2014/46/UE, relative rispettivamente ai controlli tecnici periodici dei veicoli e dei rimorchi e ai documenti di immatricolazione dei veicoli, ai fini del loro recepimento. Sottolinea che si tratta di temi all'attenzione della Commissione e fa presente che nel disegno di legge recentemente approvato dalla Camera dei deputati e attualmente all'esame del Senato, recante delega per la riforma del codice della strada, il criterio direttivo di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a) prevede espressamente la riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme dell'Unione europea. Preannuncia in ogni caso la presentazione di emendamenti volti ad inserire in allegato al disegno di legge di delegazione europea le due direttive richiamate.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di esprimere le valutazioni del Governo in una successiva seduta.

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

La seduta termina alle 14.

RISOLUZIONI

Giovedì 11 giugno 2015. — 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.

7-00635 Minnucci: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Emiliano MINNUCCI (PD) illustra la proposta di risoluzione a propria firma. Osserva in particolare che si è registrata negli ultimi anni una drastica riduzione delle risorse destinate alla manutenzione delle strade. Tale riduzione ha avuto inevitabilmente conseguenze negative anche per quanto concerne il numero degli incidenti stradali, i cui costi sociali sono stimati in circa 26 miliardi di euro. Anche considerando questa situazione soltanto da un punto di vista finanziario, è evidente che la mancata manutenzione delle strade rappresenta un falso risparmio. Al contrario un'azione sistematica di manutenzione e adeguamento della rete stradale assumerebbe indubbio rilievo, sia per la tutela dei diritti fondamentali della sicurezza e dell'integrità fisica, sia anche per l'opportunità di rilancio che offrirebbe a importanti settori economici. In conclusione, per le ragioni illustrate, auspica che la Commissione condivida la propria proposta di risoluzione.

Arianna SPESSOTTO (M5S) dichiara, a nome del proprio Gruppo, di condividere la risoluzione presentata dal collega Min-

nucchi, anche perché essa è coerente con la linea politica costantemente perseguita dal Movimento 5 Stelle di destinare le risorse all'adeguamento e al miglioramento delle infrastrutture esistenti, piuttosto che alla realizzazione di nuove opere di grandi dimensioni, che sono prive di utilità. Per quanto concerne il testo, osserva che sarebbe opportuno che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stilasse un elenco ufficiale delle strade ad alta incidentalità, che potrebbe costituire l'unica fonte di riferimento per i dati sul settore, ponendo fine alla attuale confusione generata dalla pluralità di enti e istituzioni che intervengono e forniscono informazioni e valutazioni sulla materia; ciò costituirebbe la premessa per provvedere alla destinazione delle risorse relative alla messa in sicurezza della rete stradale sulla base di un criterio generale che attribuisce priorità ai tratti stradali ad elevato rischio di incidentalità. Propone pertanto di integrare il dispositivo con il seguente impegno: « a predisporre ed aggiornare annualmente un elenco ufficiale delle strade ad elevato rischio di incidentalità al fine di provvedere, in via prioritaria, alla loro messa in sicurezza; ».

Emiliano MINNUCCI (PD) concorda con le osservazioni della collega Spessotto e pertanto riformula la propria proposta di risoluzione nel senso di accogliere l'impegno indicato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara di condividere le finalità e i contenuti della risoluzione. Ritiene peraltro che sarebbe opportuno riformulare il testo degli impegni, senza peraltro alterarne la portata sostanziale.

Per quanto concerne la formulazione del primo impegno, suggerisce di sostituire le parole: « della rete stradale italiana » con le seguenti; « della rete stradale di interesse nazionale ».

Riguardo al secondo impegno, introdotto dal presentatore in accoglimento della proposta dell'onorevole Spessotto, propone di riformularlo nei termini seguenti: « a dare piena attuazione alle di-

sposizioni del decreto legislativo n. 35 del 2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, ed in particolare ad effettuare la classificazione della sicurezza della rete di propria competenza, al fine di individuare la priorità degli interventi in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza; ».

Riguardo al terzo impegno, propone anche in questo caso una riformulazione nei termini seguenti: « ad assumere iniziative per sostenere le province nell'assolvimento dei compiti di gestione delle strade provinciali; ».

Emiliano MINNUCCI (PD) si dichiara disponibile ad accogliere le riformulazioni suggerite dal rappresentante del Governo. Osserva peraltro che, per quanto concerne il terzo impegno, occorre fare riferimento, oltre che alle province, anche alle città metropolitane.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede di avere modo di valutare con attenzione la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo, con particolare riferimento al secondo impegno. Invita pertanto la Presidenza a non procedere nella seduta odierna alla votazione sulla proposta di risoluzione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ritiene opportuno accogliere la richiesta dell'onorevole Spessotto e rinviare a una successiva seduta la votazione sulla proposta di risoluzione in discussione. Ritiene che ciò potrebbe permettere anche un approfondimento sulla risoluzione nel suo complesso. Evidenzia infatti che la proprietà delle strade risulta assai articolata e, in particolare, le strade di proprietà degli enti locali e delle regioni risultano ancor più bisognose di interventi di manutenzione rispetto alle strade di proprietà dello Stato. Per questo il tema del reperimento di adeguate risorse finanziarie deve essere sviluppato in modo articolato. Per quanto riguarda lo Stato, osserva che vi sono risorse, come quelle relative alla difesa del suolo, che sono state stanziati ma non utilizzate. Rileva altresì che

ANAS, come società, ha l'obbligo di mantenere il pareggio dei propri conti e non dispone di risorse adeguate ad effettuare gli interventi di manutenzione che sarebbero necessari. Per questa ragione dovrebbe essere di nuovo presa in considerazione la proposta, già avanzata in passato, ma non tradottasi in previsioni di legge per la contrarietà e la resistenza di diversi soggetti, di permettere ad ANAS di ricevere una quota dei proventi delle sanzioni che sono comminate nelle strade di propria competenza. Per quanto concerne la rete regionale, sempre al fine di reperire risorse per la manutenzione e la messa in sicurezza, si potrebbe consentire alle regioni di effettuare accertamenti, in particolare quelli che hanno luogo con strumenti automatici, sulle strade regionali. Riguardo infine ai comuni, pur nella consapevolezza della cronica carenza di risorse che affligge tali enti, occorre garantire l'effettiva attuazione delle previsioni che impongono la destinazione dei proventi delle multe alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle strade. Suggestisce infine al presentatore di evitare nelle premesse riferimenti specifici a materiali come il conglomerato bituminoso e il fessato d'asfalto.

Ivan CATALANO (SCpI) segnala l'opportunità di inserire nella proposta di risoluzione l'esigenza di predisporre una piattaforma su internet che renda pubblicamente disponibili i dati sulla rete stradale, sui diversi enti proprietari, sulle opere che vengono realizzate e sullo stato di manutenzione.

Michele Pompeo META, *presidente*, alla luce degli interventi che si sono registrati, rinvia il seguito della discussione ad una successiva seduta.

La seduta termina alle 14.20.

INTERROGAZIONI

Giovedì 11 giugno 2015. — 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 14.20.

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

Così rimane stabilito.

5-04011 Catalano: Modalità di finanziamento delle opere di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria e di redazione del piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.

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

Ivan CATALANO (SCpI), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta resa, chiede di poter prendere visione del piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria in essa citato, dal momento che su di esso la Commissione non è chiamata ad esprimere un parere.

5-04833 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto.

5-04879 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Michele ANZALDI (PD), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario e sollecita l'attenzione del Governo sulla questione oggetto dell'interrogazione, anche sulla scorta del fatto che i dispositivi a pilotaggio remoto, cosiddetti « droni », costituiscono ormai una risorsa assai utilizzata in molteplici attività di ispezione, precedentemente effettuate con l'utilizzo di gru, e che su di essi molte piccole imprese hanno investito risorse avviando specifiche attività.

5-04849 Latronico: Iniziative volte all'inserimento dell'aviosuperficie « Enrico Mattei » di Pisticci (MT) tra gli scali di interesse nazionale all'interno del piano nazionale degli aeroporti.

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

Cosimo LATRONICO (FI-PdL), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, fa presente che l'interrogazione nasceva dall'esigenza di verificare se ci fossero le condizioni per inserire l'aviosuperficie di Pisticci tra gli aeroporti di interesse nazionale. Sottolinea che la regione di riferimento dello scalo, la Basilicata, soffre di una pesante discontinuità territoriale, dovuta alla sostanziale inefficienza della rete di trasporto, che rende l'aereo l'unico mezzo efficace per raggiungere le località turistiche regionali e la città di Matera, che è stata designata come Capitale europea della cultura per il 2019. Si riserva in ultimo di valutare il Piano nazionale degli aeroporti citato da sottosegretario nella risposta, attualmente in corso di esame presso le competenti commissioni parlamentari, nella sua formulazione definitiva ed eventualmente di intervenire con ulteriori atti di sindacato ispettivo.

5-05259 D'Attorre: Declassamento dell'ufficio della motorizzazione civile di Catanzaro.

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

Alfredo D'ATTORRE (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta, della quale tuttavia si dichiara insoddisfatto. Osserva, infatti, che in tutte le altre regioni d'Italia la sede della direzione regionale della motorizzazione civile è ubicata nel capoluogo della regione stessa, e che solo per la Calabria tale sede è stata spostata da Catanzaro, capoluogo di regione, a Reggio Calabria. Ritiene che la scelta della sede regionale non possa essere fatta sulla base di meri calcoli numerici relativi alle pratiche svolte, bensì tenendo conto della collocazione territoriale e del vantaggio per i cittadini dell'intera regione nel raggiungere tale sede. Rileva infatti che mentre Catanzaro si trova in posizione baricentrica rispetto al territorio regionale, Reggio Calabria è assai sbilanciata verso sud ed è per di più assai difficile da raggiungere, essendo servita dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria di cui sono note le carenze infrastrutturali e che per di più è stata recentemente gravata da un'interruzione che ne rende ancora più difficile la percorribilità. Invita quindi il Governo ad effettuare un'ulteriore valutazione sulla questione oggetto dell'interrogazione e ad avviare nel contempo una riflessione più generale per verificare se i processi di riorganizzazione degli uffici avviati in un'ottica di *spending review* abbiano raggiunto i risultati sperati ovvero abbiano generato una maggiore confusione senza consentire un vero e sostanziale risparmio di risorse.

5-05675 Segoni: Interferenze tra treni ad alta velocità e treni regionali nel sistema ferroviario toscano.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Samuele SEGONI (Misto-AL), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa, che non individua soluzioni idonee rispetto ai gravissimi disagi che si verificano nel trasporto regionale, che sistematicamente subisce ritardi e cancellazioni, con gravi danni soprattutto per l'utenza pendolare. Ritiene che dovrebbe essere messa in campo una politica volta a proteggere tale utenza da evenienze di tale tipo, anche in ragione delle risorse

rivenienti dal pagamento degli abbonamenti, che contribuiscono, seppur in parte, al funzionamento del trasporto pubblico locale.

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

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

5-04011 Catalano: Modalità di finanziamento delle opere di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria e di redazione del piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione al finanziamento da 950 milioni di euro per la manutenzione straordinaria della rete ferroviaria di cui alle dichiarazioni dell'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana segnala che si tratta di un finanziamento diretto fra la Repubblica Italiana e la BEI finalizzato a fornire la provvista per finanziare i contributi pubblici, trasferiti dal Ministero dell'economia e delle finanze a RFI per il programma di Manutenzione Straordinaria della rete ferroviaria, in forza del Contratto di Programma Servizi 2012-2014, approvato con decreto del MIT 14 maggio 2014.

In particolare, RFI segnala di non aver richiesto alcun finanziamento alla BEI per la manutenzione straordinaria. Le attività di manutenzione straordinaria della rete ferroviaria sono infatti finanziate dallo Stato a RFI sulla base di uno specifico Contratto di Programma-Servizi e RFI è il realizzatore degli interventi infrastrutturali destinatari finali del finanziamento. Quest'ultimo è stato deliberato nel gennaio scorso dalla BEI a favore della Repubblica Italiana, a seguito di accordo per la concessione del prestito. RFI è stata poi coinvolta nel percorso di finanziamento in quanto titolare della realizzazione degli interventi destinatari finali del finanzia-

mento. In tale qualità, RFI ha sottoscritto, contestualmente all'accordo tra la Repubblica Italiana e la BEI, un Contratto di progetto con il quale ha assunto impegni per la realizzazione degli interventi finanziati. In ogni caso l'operazione non risulta rientrare nei finanziamenti connessi alla *connecting europe facility*.

Circa le tratte oggetto di manutenzione straordinaria, RFI riferisce che si tratta degli interventi oggetto del Contratto di Programma Servizi 2012-2014, approvato con il citato decreto ministeriale, e pertanto riferiti alla totalità della rete nazionale.

Per quanto riguarda il Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, la competente Direzione generale del MIT segnala che la redazione dello schema di Piano è in fase di conclusione e che, come è noto, verrà sottoposto all'attenzione delle associazioni di categoria del settore prima della pubblicazione, come previsto dal decreto legge 133 del 2014.

Tale schema riporta gli interventi in corso e programmati sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, in coerenza con gli altri atti di programmazione e, in particolare, con il Contratto di Programma – parte investimenti 2012-2016.

ALLEGATO 2

5-04833 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto.

5-04879 Anzaldi: Assenza di uno specifico regime sanzionatorio per le violazioni commesse dagli aerei a pilotaggio remoto.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente alle interrogazioni n. 5-04833 e n. 5-04879 in quanto vertono su medesimo argomento.

I dispositivi volanti a pilotaggio remoto costituiscono una vasta gamma di apparecchi, già congegnati per specifiche esigenze militari e scientifiche, utilizzati senza la presenza del pilota a bordo e giuridicamente definiti, in campo nazionale, aeromobili.

Con l'esponenziale evoluzione tecnologica e l'ampia tipologia di mezzi in commercio, oggi disponibili a costi estremamente contenuti, i cosiddetti droni trovano largo impiego nei campi più diversi, tanto da essere oramai molto diffusi a livello mondiale, anticipando un'importante occasione di sviluppo tecnologico e industriale in numerosi settori produttivi.

Per disciplinare il settore, il 16 dicembre 2013 l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) ha emanato un Regolamento tecnico contenente le linee guida relative alle procedure in materia dei permessi di volo rilasciati a cura dello stesso Ente.

Tuttavia, come anche il Ministero dell'interno rileva, il documento riporta esclusivamente aspetti di *safety* – intesi come pubblica incolumità – che fanno capo all'ENAC e, nell'ambito dell'*iter* amministrativo necessario al rilascio dell'autorizzazione ai soggetti richiedenti le abilitazioni, non è prevista alcuna comunicazione all'Autorità di Pubblica Sicurezza, né tanto meno la richiesta di un parere;

inoltre, è prevista la possibilità di effettuare sorvoli, seppur parziali, su infrastrutture critiche e su luoghi in cui vi siano assembramenti di persone.

È stata pertanto ravvisata la necessità di istituire un Tavolo tecnico interforze e interdisciplinare presso il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno – cui partecipano MIT, Ministero difesa ed ENAC – per la disamina degli aspetti di regolamentazione e autorizzazione per l'uso dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (SAPR) e degli aeromodelli.

Nel contempo, è stata condivisa la preoccupazione per i possibili riflessi connessi alla tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, riguardo all'utilizzo improprio delle suddette apparecchiature e dell'uso illecito delle stesse, vista anche la mancanza di un relativo sistema sanzionatorio.

Quindi, come riferisce il Ministero dell'interno, una approfondita analisi di settore ha consentito di compilare un *Vademecum* - Prontuario destinato agli Operatori di polizia nell'espletamento delle attività d'istituto.

Sono tuttora in corso le attività del tavolo tecnico per l'individuazione di tipiche condotte di volo, graduarne la pericolosità e associare ad esse l'opportuno regime autorizzatorio procedendo anche all'esame tecnico giuridico e all'eventuale qualificazione di nuove fattispecie sanzionatorie.

ALLEGATO 3

5-04849 Latronico: Iniziative volte all'inserimento dell'aviosuperficie « Enrico Mattei » di Pisticci (MT) tra gli scali di interesse nazionale all'interno del piano nazionale degli aeroporti.

TESTO DELLA RISPOSTA

Il processo di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione, ha visto una proposta iniziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, contenuta nell'Atto di pianificazione della rete aeroportuale nazionale e delle azioni di razionalizzazione ed efficientamento del settore e dei relativi servizi adottato il 25 settembre 2014.

In tale proposta, era stato previsto che gli aeroporti di interesse nazionale fossero considerati tali purché realizzassero, tra l'altro, due condizioni consistenti, sostanzialmente, nella specializzazione dello scalo funzionale al sistema di bacino in cui lo stesso risulta inserito e nel raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Al predetto Atto di pianificazione è conseguita una prima delibera del Consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014, di approvazione dello schema di decreto del

Presidente della Repubblica, che ha accolto le linee guida del predetto Atto di pianificazione.

Su tale schema di decreto del Presidente della Repubblica, il 19 febbraio scorso, è stata acquisita l'intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, per poter procedere, sentita l'Agenzia del demanio e previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, all'emanazione del definitivo decreto del Presidente della Repubblica che individua, in base alla suddetta norma del Codice della navigazione, gli aeroporti di interesse nazionale.

Attualmente, il Piano, come noto, è all'esame delle competenti Commissioni parlamentari di Camera e Senato.

All'esito dei pareri, il Governo, in sede di esame definitivo, esaminerà le indicazioni del Parlamento al fine di adottare il decreto del Presidente della Repubblica previsto dal citato articolo 698 del Codice della navigazione.

ALLEGATO 4

5-05259 D'Attorre: Declassamento dell'ufficio della motorizzazione civile di Catanzaro.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli obiettivi generali di *spending review* che hanno originato la recente riorganizzazione delle strutture del MIT hanno imposto una riduzione degli uffici dirigenziali che, al fine di garantire comunque la precedente capillarità dei servizi di motorizzazione, ha comportato la necessità di articolare in sezioni i residui uffici di livello dirigenziale.

Il criterio per l'individuazione della sede dei 26 residui uffici dirigenziali territoriali – comprensivi di Centri prova autoveicoli e Uffici speciali trasporti a impianti fissi – è stato, in primo luogo, quello del numero di servizi erogati a favore dell'utenza e, in subordine, quello dell'equilibrio territoriale in termini di distanza fisica dalle sezioni coordinate.

In particolare, per quanto attiene specificatamente agli uffici di Reggio Calabria e di Catanzaro, si rappresenta la netta prevalenza del primo (+40 per cento nel triennio 2012-2014) sul secondo, in termini di numero di servizi erogati.

Quanto, poi, ai servizi maggiormente *time consuming* per gli uffici della motorizzazione, la prevalenza delle operazioni effettuate dall'ufficio di Reggio Calabria è ancora più netta: +100 per cento per revisioni e +55 per cento per esami di patente effettuati nell'ultimo triennio.

La riorganizzazione degli uffici, comunque, non si è limitata alla semplice aggregazione di più sedi coordinate (sezioni) sotto la direzione di un unico dirigente, ma mira anche all'obiettivo più ampio di porre in essere le condizioni abilitanti per l'attivazione di sinergie operative fra le diverse sedi e finalizzate ad offrire, a parità di risorse umane disponibili, un livello più elevato di servizio agli utenti.

Stanti i vincoli imposti dalle norme di revisione della spesa e nello spirito di razionalizzazione sopra descritto, appare secondario il luogo fisico, che pure va definito, dove prevalentemente risiede il Direttore di ciascun ufficio.

ALLEGATO 5

5-05675 Segoni: Interferenze tra treni ad alta velocità e treni regionali nel sistema ferroviario toscano.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) evidenzia che l'offerta programmata di treni regionali istradati sulla linea DD da/per Firenze Campo Marte è rimasta invariata nel corso degli ultimi anni, nonostante l'incremento dei treni AV. Infatti, nell'orario di servizio vigente, il volume di traffico giornaliero di treni regionali risulta mediamente pari a 38 treni/giorno (tra 1° Bivio Valdarno Nord e Firenze Campo Marte), identico a quanto previsto nell'orario di servizio 2008/2009 sulla medesima tratta.

L'assegnazione delle tracce, i relativi criteri di priorità e la disciplina di eventuali incompatibilità fra servizi di pari priorità avvengono nel pieno rispetto delle regole, peraltro riportate nel Prospetto Informativo Rete.

RFI elabora la programmazione del modello di offerta a seguito di un processo che tiene conto delle richieste dei vari soggetti coinvolti. Ciò vale, ovviamente, anche per i servizi di trasporto regionale per le linee citate nell'interrogazione, per le quali l'offerta programmata discende principalmente dalle deliberazioni e dalle attività in materia di politiche dei trasporti messe in atto dalla Regione Toscana. In particolare, l'Accordo Quadro fra Regione Toscana ed RFI è in fase di definizione e la sua sottoscrizione è prevista entro la fine del 2015.

Per quanto riguarda le soluzioni adottate nella gestione della circolazione, i criteri di risoluzione dei conflitti sono deducibili dalle norme di esercizio vigenti, che costituiscono parte integrante dell'orario di servizio.

Pertanto, la specificazione riportata nel Protocollo d'Intesa sottoscritto lo scorso 10 aprile tra Regione Toscana ed RFI, così come richiamata dagli interroganti, si pone in conformità alle norme vigenti e alle consuetudini operative.

L'adozione di provvedimenti di deviazione non è necessariamente riconducibile agli obiettivi di puntualità dei treni AV e, quando necessaria, evidenzia il mancato rispetto della programmazione per perturbazioni di circolazione legate a cause di diversa natura.

Nell'ambito delle azioni operative per il contenimento della propagazione dei ritardi al di fuori dell'area dove si sono generate le perturbazioni, è in genere ragionevole privilegiare la corsa dei treni che proseguono su altre linee e altri nodi, il cui ritardo può diventare critico per un maggiore numero di treni interferiti.

In fase di programmazione, RFI è tenuta a porre in atto tutti gli accorgimenti tecnici per soddisfare il maggior numero possibile di richieste di servizi, con l'obiettivo di garantire l'utilizzo ottimale della capacità disponibile sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tra tali tecniche, la specializzazione delle linee per categorie di velocità è uno strumento basilare per sfruttare appieno le potenzialità dei sistemi di distanziamento.

Per quanto riguarda il richiamato studio di fattibilità «per verificare l'incremento delle capacità ferroviarie e del mantenimento dei treni regionali esistenti» nella tratta Firenze Rovezzano-Figline Valdarno, RFI ricorda che tali obiettivi sono stati mantenuti nella pro-

grammazione dell'offerta effettuata su tale tratta da RFI anche negli anni successivi al 2009.

Quanto, poi, alla sperimentazione in esercizio di un sistema di distanziamento a « sezioni ridotte » sulla tratta Rovezzano – Campo di Marte sono state sviluppate di recente soluzioni tecnologiche innovative; al termine della fase di sperimentazione, tali soluzioni potranno essere estese ad altri contesti di « infrastruttura a capacità limitata », in relazione alle previsioni di sviluppo del Contratto di Programma e ai sensi del Prospetto Informativo della Rete, conformemente alle risorse finanziarie disponibili.

In merito alla possibilità di utilizzare materiali del servizio regionale in grado di raggiungere velocità di 200 km/h, tale

valutazione è in capo alle Imprese Ferroviarie erogatrici del servizio. Tali *performance* sono pienamente compatibili con le dotazioni infrastrutturali e tecnologiche sulla direttissima a sud del Posto di Movimento Rovezzano.

Per quanto riguarda l'eventuale conversione della linea direttissima a 300 km/h, le possibilità di attuazione di tale intervento sono in corso di approfondimento con le preposte strutture di RFI. Nel frattempo sono in via di affidamento i lavori propedeutici per l'attrezzaggio di detta linea con ERTMS – liv2 e ACC-M (il sistema di distanziamento, sicurezza e controllo/comando usato sulla rete AV/AC italiana), nonché per il potenziamento delle sottostazioni elettriche.