

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-02775 Luigi Gallo: Modalità di affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori della Sicilia	100
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	110
5-05273 Lodolini: Criticità inerenti alla realizzazione del cosiddetto « nodo ferroviario » di Falconara	100
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	112
5-06299 Bergamini: Minacce per la <i>privacy</i> e per la sicurezza dei conducenti di veicoli controllati da sistemi computerizzati e possibili destinatari di attacchi informatici	100
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	114
5-06348 Lodolini: Possibili cause del principio di incendio verificatosi il 7 settembre 2015 sul treno Freccia Bianca sulla tratta Lecce-Milano, all'altezza della stazione ferroviaria di Varano (AN)	100
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	115

RISOLUZIONI:

7-00404 Dell'Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.	
7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative (<i>Seguito della discussione congiunta e rinvio</i>)	101
<i>ALLEGATO 5 (Documentazione depositata dal rappresentante del Governo)</i>	116
<i>ALLEGATO 6 (Intervento depositato dal deputato Donatella Agostinelli)</i>	121
7-00782 Garofalo: Problematiche per il settore della locazione dei veicoli senza conducente, derivanti dall'applicazione dell'articolo 94, comma 4- <i>bis</i> del codice della strada (<i>Discussione e conclusione – Approvazione di nuovo testo n. 8-00157</i>)	102
<i>ALLEGATO 7 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)</i>	126

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di <i>green economy</i> e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014). C. 2093-B Governo approvato dalla Camera e modificato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	103
Disposizioni per l'introduzione di un sistema di tracciabilità dei prodotti finalizzato alla tutela del consumatore. Nuovo testo unificato C. 1454 Senaldi e abb. (Parere alla X Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	107
AVVERTENZA	109

INTERROGAZIONI

Martedì 1° dicembre 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.

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.

5-02775 Luigi Gallo: Modalità di affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori della Sicilia.

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

Luigi GALLO (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, esprime preoccupazione per le procedure di infrazione aperte dalla Commissione europea aventi ad oggetto la questione di cui all'interrogazione, che sono tuttora in corso. Pur prendendo atto delle rassicurazioni fornite dal rappresentante del Governo al riguardo, ritiene necessario che si mantenga alto il livello di attenzione sulla vicenda e giudica in ogni caso opportuno segnalare il disagio nei servizi di collegamento marittimi con le isole minori della Sicilia registratosi a far data dal cambio degli assetti proprietari della compagnia di navigazione esercente le tratte citate.

5-05273 Lodolini: Criticità inerenti alla realizzazione del cosiddetto « nodo ferroviario » di Falconara.

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

Emanuele LODOLINI (PD), replicando, ringrazia il Governo per la risposta esauritiva, di cui si dichiara soddisfatto.

5-06299 Bergamini: Minacce per la *privacy* e per la sicurezza dei conducenti di veicoli controllati da sistemi computerizzati e possibili destinatari di attacchi informatici.

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

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), nel sottolineare preliminarmente che l'atto di sindacato ispettivo nasce per iniziativa del gruppo interparlamentare per l'innovazione, esprime una forte preoccupazione per la sempre maggiore facilità con cui è possibile insinuarsi nei computer di bordo dei veicoli, potendosi in tal modo sia comandare da remoto il veicolo stesso, sia violare la *privacy* delle persone a bordo sia soprattutto manomettere il veicolo stesso con finalità eversive a scopo terroristico. Ricorda che gli Stati Uniti hanno provveduto a legiferare per impedire tali comportamenti e ritiene necessario che sia posta massima attenzione a tale questione, anche in ragione dell'elevata competenza informatica e tecnologica di alcuni gruppi terroristici, resa ampiamente nota dalle ultime tragiche vicende occorse in Europa. Ritenendo, quindi, non improbabile il rischio che possano essere effettuati atti di pirateria informatica sui computer di bordo dei veicoli ai danni di inconsapevoli conducenti, giudica opportuno che la Commissione svolga un'indagine conoscitiva sulla *cyber* sicurezza e chiede al Governo di mantenere alto il livello di attenzione su questo delicato tema, ai fini di protezione della *privacy* dei cittadini e della sicurezza nazionale.

5-06348 Lodolini: Possibili cause del principio di incendio verificatosi il 7 settembre 2015 sul treno Freccia Bianca sulla tratta Lecce-Milano, all'altezza della stazione ferroviaria di Varano (AN).

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

Emanuele LODOLINI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta argomentata e puntuale, manifestando già da ora la propria perplessità sull'intervento messo in campo, si riserva in ogni caso di approfondire gli elementi forniti dal Governo e, nel caso permanessero tali perplessità, di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo sulla questione.

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

La seduta termina alle 13.20.

RISOLUZIONI

Martedì 1° dicembre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.20.

7-00404 Dell'Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

(Seguito della discussione congiunta e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 19 novembre 2015.

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.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO fa presente di aver letto con

doverosa attenzione i due atti di indirizzo, che hanno ad oggetto la medesima questione testé affrontata in risposta all'interrogazione Lodolini n. 5-05273. Sottolinea inoltre che il progetto oggetto delle risoluzioni è esecutivo e su di esso è stata approvata una apposita delibera da parte del CIPE, evidenziando il rischio che eventuali decisioni alternative che dovessero essere prese richiederebbero tempi di attuazione assai lunghi e farebbero slittare di molto l'esecuzione dell'opera stessa. Ritiene che possa essere opportuno, per completare il quadro istruttorio, che la Commissione proceda ad un'audizione dei rappresentanti di RFI, i cui elementi sarebbero utili anche ai fini dell'espressione del parere da parte del Governo. Consegna quindi agli atti della Commissione il parere del Ministero dell'ambiente, della tutela del mare e del territorio in ordine alla risoluzione 7-00404 Dell'Orco ed altri, dal quale si evincono importanti elementi di valutazione dell'opera che si intende realizzare e una nota informativa degli investimenti ferroviari programmati (*vedi allegato 5*) e ribadisce l'opportunità di procedere alla realizzazione del progetto non per valutazioni di merito, quanto piuttosto per questioni attinenti ai tempi di realizzazione.

Franco BORDO (SI-SEL), condivide l'opportunità di svolgere un'audizione di rappresentanti di RFI.

Donatella AGOSTINELLI (M5S) ritiene che la Commissione e il Governo dispongano di tutti gli elementi necessari ad una compiuta valutazione degli atti di indirizzo, essendo le criticità già state evidenziate nel corso dell'audizione dei comitati promotori. Pur accogliendo la richiesta del rappresentante del Governo di svolgere un'audizione di RFI, giudica tale passaggio non decisivo, in quanto la scelta del progetto da attuare è oggetto di una decisione squisitamente politica. Chiede quindi alla presidenza di poter depositare il proprio intervento che mette in evidenza tutte le lacune procedurali che si sono verificate fino ad oggi (*vedi allegato 6*).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, nel rinviare alle determinazioni dell'ufficio di presidenza le modalità di svolgimento dell'audizione di rappresentanti di RFI, a suo giudizio importante in quanto fornirà ulteriori elementi istruttori alla Commissione riguardo ad una decisione rilevante, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00782 Garofalo: Problematiche per il settore della locazione dei veicoli senza conducente, derivanti dall'applicazione dell'articolo 94, comma 4-bis del codice della strada.

(Discussione e conclusione – Approvazione di nuovo testo n. 8-00157).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (AP) nell'illustrare la risoluzione a propria firma, osserva che al momento della presentazione non era ancora stata emanata la sentenza del TAR Lazio del 2 settembre 2015, che ha dato una parziale risposta agli interrogativi in essa posti. In particolare osserva che l'intento dell'atto di indirizzo era di impegnare il Governo a non richiedere ai cittadini adempimenti non necessari, nell'ottica della semplificazione e in ragione dell'obbligo della pubblica amministrazione di permettere a tutti gli uffici che la compongono la condivisione dei dati in suo possesso. In particolare sottolinea che il giudice amministrativo ha evidenziato la necessità di un intervento legislativo di rango primario, che chiarisca i termini esatti degli adempimenti a carico dei locatori e delle imprese di noleggio senza conducente. Osserva, al riguardo, che la successiva circolare emanata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il successivo 29 ottobre chiarisce sotto alcuni profili la disciplina, lasciando però ancora ampi margini di incertezza. In ragione dei fatti intervenuti riformula la propria risoluzione modificando, in premessa, al primo capoverso la parola « computo » con « comparto »; modificando

il quattordicesimo capoverso come segue: « avverso la succitata circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 9 marzo 2015 è stata promossa impugnativa al TAR Lazio, che con la sentenza n. 11004/2015 del 2 settembre 2015 – pur non risolvendo compiutamente la complessa questione – ha annullato la circolare del 9 marzo 2015 nella parte in cui, per le locazioni senza conducente, prevede il pagamento dei diritti di motorizzazione di 9 Euro. Il TAR ha ritenuto illegittima la previsione di tale obbligo in quanto privo di un supporto legislativo, necessario sulla base del principio di legalità desumibile dagli articoli 97 e 23 della Costituzione. In particolare il giudice amministrativo ha negato che la ricevuta rilasciata dalla Motorizzazione possa essere considerata come manifestazione di un'attività certificativa o di attestazione, trattandosi invece di un mero flusso di informazioni. In più, nella sua pronuncia, il TAR Lazio ha affermato che « le conseguenze a livello organizzativo ed economico » derivanti dalla circolare del 9 marzo 2015 « costituiscono dati di fatto la cui valutazione può essere oggetto di ponderazione nella sola sede legislativa »; inserendo, nell'ultimo capoverso, dopo le parole « la politica » le seguenti « – come espresso chiaramente dallo stesso TAR nella citata sentenza – » e modificando infine il dispositivo aggiungendo, dopo la parola iniziative, le seguenti: « , anche a livello legislativo, ».

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ritiene condivisibile la nuova formulazione della risoluzione in discussione, della quale tuttavia propone alcune limitate modifiche ovvero la soppressione, in premessa, al tredicesimo capoverso, del periodo « giova quindi sottolineare che di fatto, ancora oggi, a legislazione vigente quanto previsto dalla risoluzione Velo – Valducci non è attuato » e integrando il dispositivo aggiungendo, dopo le parole « ad assumere iniziative » la parola « eventualmente » e aggiungendo, in fine, le seguenti parole: « così come indicato dalla sentenza del TAR citata in premessa ».

Vincenzo GAROFALO (AP) affidandosi alla riconosciuta competenza legislativa del sottosegretario Del Basso De Caro, accoglie la richiesta da questi formulata di modifica del nuovo testo, segnalando tuttavia che l'inserimento della parola « eventualmente » potrebbe inficiare la richiesta formulata dal giudice amministrativo di intervenire con norma di rango primario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO sottolinea, come noto, che l'indicazione del TAR di ricorrere ad una norma di rango primario non può considerarsi cogente, ma fornisce un orientamento, che sarà ovviamente tenuto in considerazione dal Governo.

La Commissione approva la risoluzione 7-00782 Garofalo, come riformulata a seguito delle integrazioni del presentatore e delle modifiche richieste dal Governo (*vedi allegato 7*).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00157.

La seduta termina alle 13.50.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 1° dicembre 2015. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO, indi del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.50.

Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di *green economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014).

C. 2093-B Governo approvato dalla Camera e modificato dal Senato.

(Parere alla VIII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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

Così rimane stabilito.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge AC. 2093-B recante Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di *green economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali, come modificato dal Senato, ai fini dell'espressione del parere.

Rileva che il disegno di legge che torna alla Camera dei deputati è stato sostanzialmente modificato nel corso dell'esame al Senato, che è intervenuto su numerosi articoli approvati in prima lettura e ne ha aggiunto di nuovi. Ricorda che il testo è stato presentato alla Camera dei deputati in prima lettura il 12 febbraio 2014 e l'esame dello stesso si è concluso il 13 novembre 2014. Nel corso dell'esame al Senato, in seconda lettura, sono stati effettuati diversi interventi emendativi. Ricorda che la Commissione ha espresso il proprio parere nella seduta del 16 settembre 2014.

Osserva che il disegno di legge consta ora di 79 articoli, che trattano tematiche di grande rilievo. Sottolinea che rispetto al testo originario sono stati innanzi tutto stralciati taluni articoli approvati dalla Camera, che sono confluiti in autonomi disegni di legge e che riguardavano la disciplina di gestione degli imballaggi e di adesione al Consorzio nazionale di raccolta e trattamento degli oli e dei grassi vegetali ed animali esausti (articoli 21, 26, 27, 28, 32 e 35 del testo approvato dalla Camera) e sono state introdotte nuove disposizioni. Dopo una breve introduzione volta a tracciare a grandi linee il contenuto del provvedimento, si ripromette di richiamare sinteticamente le disposizioni oggetto di modifiche nel corso dell'esame in seconda lettura relativamente ai profili di diretto interesse della Commissione.

In prima approssimazione, pur non essendo agevole tracciare un quadro sistematico delle disposizioni, vista l'ampiezza della materia e la complessità del testo, ritiene di poter comunque descrivere un quadro di massima: gli articoli da 1 a 10, anche se piuttosto eterogenei, possono essere a grandi linee ricondotti alla materia « Aree marine, tutela della natura e sviluppo sostenibile » e prevedono anche disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e sanitario; gli articoli da 12 a 15 riguardano la materia dell'energia; gli articoli da 17 a 24 trattano la materia degli acquisti verdi. Molte disposizioni riguardano la materia del trattamento dei rifiuti. Gli articoli 51-55 possono essere ricondotti alla disciplina della difesa del suolo. Nell'ambito di tali disposizioni si segnala l'articolo 51 che dispone l'istituzione e disciplina il funzionamento delle autorità di bacino distrettuali. Quelli tra l'articolo 58 e 62 alla materia della tutela delle risorse idriche. Evidenzia, infine, la presenza di alcune disposizioni specifiche e non raggruppabili nell'ambito delle aree tematiche, pur amplissime, appena definite.

Entrando più nel dettaglio delle modifiche introdotte dal Senato con riferimento alle materie di interesse della Commissione, fa presente che l'articolo 1 introduce un nuovo periodo al quarto comma dell'articolo 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 (Disposizioni per la difesa del mare), in materia di responsabilità per danni all'ambiente marino che siano arrecati dalle navi nel caso di avarie o incidenti. In particolare l'articolo in questione integra i presupposti in base ai quali, in caso di danni all'ambiente marino derivanti da avarie, qualora l'autorità marittima sia tenuta a intervenire in sostituzione dei soggetti obbligati in prima istanza, la stessa si possa rivalere in capo al proprietario del carico. La modifica introdotta recepisce testualmente quanto indicato nel parere reso dalla Commissione in prima lettura. Infatti, integrando la disposizione secondo la quale il recupero delle spese sostenute da parte dell'autorità marittima nella circostanza so-

pra indicata è consentito, a legislazione vigente, nei confronti del proprietario del carico (e nei limiti del valore del carico stesso), solo quando, in relazione all'evento, si dimostri il dolo o la colpa del medesimo, viene estesa tale responsabilità anche all'ipotesi in cui sia stata utilizzata una nave inadeguata alla qualità e quantità del carico trasportato.

L'articolo 5 introduce iniziative in tema di mobilità sostenibile. Il testo prevedeva, già nella formulazione esaminata da questa Commissione in prima lettura, uno stanziamento di 35 milioni di euro per l'anno 2015 per il finanziamento di progetti promossi da uno o più enti locali riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti e volti alla promozione della mobilità sostenibile nell'ambito di un programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro. La disposizione è stata integrata in più punti dal Senato. Innanzitutto i progetti ammessi, oltre al *car-pooling*, al *bike-pooling* e alle altre forme di trasporto sostenibili già indicate nel testo approvato in prima lettura, possono riguardare, a seguito degli emendamenti presentati, anche *car-sharing* e *pie-dibus*. È stato altresì previsto che nel sito web del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sia predisposta una sezione denominata « Mobilità sostenibile », nella quale sono inseriti e tracciati i finanziamenti erogati per il programma di mobilità sostenibile. Un'ulteriore modifica prevede che sugli schemi di decreto ministeriale attuativi delle disposizioni di cui si tratta sia sentita la Conferenza unificata.

Sono stati introdotti ulteriori commi nella disposizione, anche piuttosto eterogenei rispetto alla materia. Il comma 3 prevede infatti un finanziamento un contributo pari a euro 5 milioni per l'anno 2016 alla regione Emilia-Romagna per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclopedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso, da realizzare mediante un accordo di programma che la regione concluderà con gli enti nella cui disponibilità si trovino le aree di sedime.

I commi 4 e 5 dell'articolo 5, introdotti nel corso dell'esame al Senato, intervengono invece sulla disciplina del cosiddetto infortunio *in itinere*, rientrante nella categoria generale dell'assicurazione sugli infortuni sui luoghi di lavoro. Più specificamente, modificando gli articoli 2 e 210 del T.U. delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali (decreto del Presidente della Repubblica 1124/1965) si stabilisce che l'uso del velocipede, per i positivi riflessi ambientali, deve intendersi sempre necessitato.

Il comma 6, infine, prevede l'emana-zione di apposite linee guida per favorire l'istituzione nelle scuole di ogni ordine e grado della figura del *mobility manager* scolastico, fatte salve, tra l'altro, l'autonomia organizzativa e didattica delle istituzioni scolastiche. Il *mobility manager* scolastico ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni svolgendo tutti gli interventi funzionali a garantire l'obiettivo di assicurare l'abbat-timento dei livelli di inquinamento atmo-sferico ed acustico, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile privata e il contenimento del traffico.

L'articolo 20, introdotto dal Senato, interviene sull'articolo 41 del Codice della strada (D. Lgs. n. 285 del 1992), relativo ai segnali luminosi stradali, introducendovi un nuovo comma 8-*bis*, ai sensi del quale a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge in esame, nelle lanterne semaforiche, le lampade ad incandescenza – allorquando necessitino di sostituzione – devono essere sostituite con lampade a basso consumo energetico, comprese le lampade realizzate con tecnologia a LED.

L'articolo 27 consente al Ministro dell'ambiente, sentito il Ministro delle infra-strutture e dei trasporti, di individuare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge, i porti marittimi dotati di siti idonei in cui avviare operazioni di raggruppamento e gestione di rifiuti raccolti durante le attività di pesca o altre attività di turismo subacqueo svolte da associazioni sportive, ambientaliste e cul-

turali, attraverso accordi di programma stipulati con le predette associazioni, la capitaneria di porto, l'autorità portuale, se costituita, le imprese ittiche e il comune territorialmente competenti. Tale articolo è stato modificato dal Senato nel senso di inserire gli enti gestori delle aree marine protette tra i soggetti coinvolti nella stipula dei previsti accordi di programma finalizzati all'individuazione dei porti dotati di siti idonei, con riferimento alla raccolta effettuata in tali aree marine.

L'articolo 33, introdotto al Senato, consente ai comuni con sede giuridica nelle isole minori e per i comuni nel cui terri-torio insistono isole minori, di istituire un contributo di sbarco. Detto contributo so-stituisce la vigente imposta di sbarco, ferma restando l'alternatività all'imposta di soggiorno. A tal fine viene sostituito l'articolo 4, comma 3-*bis* del decreto legi-slativo 14 marzo 2011, n. 23 in materia di federalismo fiscale, che ha istituito per i comuni delle isole minori la cosiddetta imposta di sbarco. La misura del contri-buto prevista è al massimo di euro 2,50 (dunque 1 euro in più rispetto alla vigente imposta di sbarco) e può essere elevato a 5 euro dai comuni in via temporanea. Esso è applicabile ai passeggeri che sbarcano sul territorio dell'isola minore utilizzando vettori che forniscono collegamenti di li-nea, come previsto dalle norme vigenti; rispetto all'assetto attuale, esso può però essere richiesto anche ai passeggeri che sbarcano mediante vettori aeronavali che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali (dunque non solo di li-nea), abilitati e autorizzati ad effettuare collegamenti verso l'isola. Il contributo di sbarco dovrà essere riscosso, unitamente al prezzo del biglietto, da parte delle compagnie di navigazione e aeree o dei soggetti che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali, come so-stanzialmente avviene oggi per l'imposta di sbarco. Rispetto alle disposizioni attuali, si affida al regolamento comunale anche la possibilità di disporre modalità diverse di riscossione del tributo in relazione alle particolari modalità di accesso alle isole.

L'articolo 64, che prevedeva una novella all'articolo 93 del codice delle comunicazioni elettroniche (D. Lgs. n. 259 del 2003) introducendo quattro commi (da 1-*bis* a 1-*quinqüies*), al fine di consentire che i soggetti presentatori delle istanze di autorizzazione o delle segnalazioni certificate di inizio attività (SCIA) per l'installazione di infrastrutture per impianti radioelettrici e di determinate tipologie di impianti di cui agli articoli 87 e 87-*bis* del Codice medesimo, si facciano carico degli oneri sostenuti dai soggetti pubblici competenti. Nel corso della seconda lettura sono stati modificati il comma 1-*bis* e 1-*ter*. Il comma 1-*bis*, impone al soggetto che presenta l'istanza di autorizzazione per la installazione di nuove infrastrutture per impianti radioelettrici, il versamento di un contributo alle spese relative al rilascio del parere ambientale da parte dell'organismo competente ad effettuare i controlli della compatibilità del progetto con i limiti di esposizione, i valori di attenzione e gli obiettivi di qualità, stabiliti uniformemente a livello nazionale di cui all'articolo 14 della legge 36 del 2001 (quindi delle ARPA). Nel corso della seconda lettura è stato stabilito che il citato contributo sia dovuto a condizione che tale parere sia reso nei termini previsti dall'articolo 87, comma 4 ossia entro trenta giorni dalla comunicazione. Il comma 1-*ter* introdotto nell'articolo 93 del Codice, reca una disposizione analoga, ma con riferimento agli impianti di cui all'articolo 87-*bis*, cioè per gli impianti di completamento della rete di banda larga mobile per i quali è ammessa la procedura semplificata, consistente nella semplice presentazione della SCIA. Ricorda in proposito che la Commissione nel corso dell'esame in prima lettura aveva richiesto di valutare, alla luce dei rischi che tale costo supplementare potesse arrecare allo sviluppo della banda larga, la soppressione di tale disposizione.

L'articolo 72, concernente la predisposizione della strategia nazionale delle *Green Community*, al fine di individuare il valore dei territori rurali e di montagna che intendono sfruttare in modo equili-

brato le risorse principali di cui dispongono e che in tale ambito individua tra gli obiettivi l'integrazione dei servizi di mobilità (comma 2, lettera *f*) non è stato modificato per le parti di interesse della Commissione.

È stato infine introdotto dal Senato l'articolo 78 che modifica le vigenti norme relative all'utilizzo dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale (SIN), da un lato, modificando il novero dei possibili utilizzi e le caratteristiche delle strutture di destinazione, dall'altro, disciplinando le modalità tramite le quali è possibile giungere all'esclusione, dal perimetro del SIN, delle aree interessate dai dragaggi (nuove lettere *c*) e *d*) del comma 2 dell'articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994). L'attuale testo del comma 2 dell'articolo 5-*bis* della legge 84/1994 disciplina l'utilizzo dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale (SIN). La lettera *c*) del medesimo comma stabilisce che i suddetti materiali, qualora risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti possono essere destinati a refluimento all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque in strutture di contenimento. Il nuovo testo, introdotto dal progetto di legge, innova nei seguenti punti: i materiali in questione possono essere collocati anche in strutture di conterminazione. Si prevede inoltre che le strutture di destinazione siano realizzate con l'applicazione delle migliori tecniche disponibili in linea con i criteri di progettazione formulati da accreditati *standard* tecnici internazionali adottati negli Stati membri dell'Unione europea e con caratteristiche tali da garantire, tenuto conto degli obiettivi e dei limiti fissati dalle direttive europee, l'assenza di rischi per la salute e per l'ambiente con particolare riferimento al vincolo di non peggiorare lo stato di qualità delle matrici ambientali, suolo, sottosuolo, acque sotterranee, acque superficiali, acque marine e di transizione, né pregiudici-

care il conseguimento degli obiettivi di qualità delle stesse. Tale principio sostituisce la disposizione oggi vigente che indicava invece un preciso parametro come presupposto per consentire le operazioni sopra descritte (si prevedeva che le strutture sopra descritte fossero dotate di un sistema di impermeabilizzazione naturale o artificiale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo « in grado di assicurare requisiti di permeabilità equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a 1,0 per 10-9 m/s »). La nuova lettera *d*) infine prevede che qualora i materiali risultino caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di riferimento specifici definiti in conformità ai criteri approvati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, l'area o le aree interessate vengono escluse dal perimetro del sito di interesse nazionale previo parere favorevole della conferenza di servizi.

Nel segnalare, ancora una volta, la rilevanza del provvedimento, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

Disposizioni per l'introduzione di un sistema di tracciabilità dei prodotti finalizzato alla tutela del consumatore.

Nuovo testo unificato C. 1454 Senaldi e abb.

(Parere alla X Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ivan CATALANO (SCpI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata a esaminare, in sede consultiva, la proposta di legge C. 1454 Senaldi e abbinate recante

Disposizioni per l'introduzione di un sistema di tracciabilità dei prodotti finalizzato alla tutela del consumatore, ai fini dell'espressione del parere. Osserva che la proposta di legge consta di cinque articoli e si propone di migliorare l'accesso alle informazioni che consentano la tracciabilità dei prodotti al fine di promuovere il diritto all'informazione dei consumatori e tutelarne gli interessi. Oltre ad assicurare un livello elevato di protezione dei consumatori, la legge si propone di contribuire a tutelare la salute, la sicurezza e gli interessi economici dei consumatori (articolo 1).

Segnala che le disposizioni più rilevanti della proposta di legge sono gli articoli 2 e 3 che disciplinano, rispettivamente, l'introduzione di sistemi di tracciabilità attestati da codici non replicabili e la previsione di agevolazioni per l'introduzione di tali sistemi. L'articolo 2, in particolare, prevede l'introduzione di un sistema volontario di autenticazione e di tracciabilità dei prodotti che possa consentire al consumatore di conoscere l'effettiva origine dei medesimi attraverso adeguate informazioni sulla qualità e sulla provenienza dei componenti, delle materie prime, sul processo di lavorazione delle merci e dei prodotti intermedi e finiti. Tali informazioni saranno collegate a un codice identificativo non replicabile che conterrà riferimenti, riscontrabili anche *online*, ai dati fiscali del produttore, dell'ente certificatore della filiera del prodotto, del distributore che fornisce il sistema dei codici identificativi, nonché l'elencazione di ogni fase di lavorazione.

Sotto il profilo tecnico il citato codice identificativo consisterà in un segno unico e non riproducibile, ottimizzato per il sistema mobile (e le sue future evoluzioni) e per le applicazioni per *smartphone* e *tablet* e i loro futuri sviluppi tecnologici. Sono rimesse ad un regolamento del Ministro dello sviluppo economico la definizione delle specifiche tecniche dei sistemi di tracciabilità attraverso i codici identificativi citati, le modalità operative per le certificazioni e le modalità di accreditamento dei produttori dei medesimi sistemi,

nonché le tecnologie applicabili. Sempre il medesimo regolamento stabilirà le modalità di collaborazione con le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura e con le associazioni di categoria interessate per la verifica periodica a campione del rispetto delle disposizioni da parte delle imprese che aderiscono al sistema. Si tratta pertanto di un sistema volontario di tracciatura che le imprese potrebbero decidere di adottare e che, come tutti i sistemi volontari, prevede un controllo rimesso agli stessi soggetti aderenti (tramite le loro associazioni).

L'articolo 3 introduce delle agevolazioni per gli investimenti sostenuti dalle imprese che aderiscono al sistema di tracciabilità appena descritto. Le agevolazioni possono essere attribuite a micro, piccole e medie imprese, ai distretti produttivi, a forme aggregative di imprese, quali consorzi, anche in forma di società, a raggruppamenti temporanei di imprese, a contratti di rete e alle start-up innovative. Gli importi sono concessi entro i limiti del regime cosiddetto «*de minimis*», ossia non più di 200.000 euro nell'arco di tre esercizi finanziari, per aiuti concessi sotto forma di erogazione diretta di una sovvenzione o di contributi in conto interessi; per gli aiuti dati in forma diversa, come prestiti, conferimenti di capitale, o prestazioni di garanzie, le soglie e le condizioni sono previste dall'articolo 4 del regolamento n. 1407 del 2013 relativo al regime «*de minimis*». Le agevolazioni sono finanziate per 20 milioni di euro a valere sui fondi di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 69 del 2013, che prevede finanziamenti e contributi a tasso agevolato per gli investimenti in macchinari, impianti, beni strumentali di impresa e attrezzature nuovi di fabbrica ad uso produttivo, nonché per gli investimenti in hardware, in software ed in tecnologie digitali. Si rimette ad un regolamento, adottato con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, la definizione dei criteri e delle modalità di assegnazione delle agevolazioni, prevedendosi, comunque, il positivo esito della procedura di

informazione presso la Commissione europea quale condizione per l'applicazione della disciplina di cui si tratta.

L'articolo 4 contiene la disciplina delle sanzioni, rispetto alla quale si fa rinvio all'articolo 517 del codice penale che sanziona il delitto di vendita di prodotti industriali con segni mendaci punendo con la reclusione fino a 2 anni e una multa fino a 20.000 euro «chiunque pone in vendita o mette altrimenti in circolazione opere dell'ingegno o prodotti industriali, con nomi, marchi o segni distintivi nazionali o esteri, atti a indurre in inganno il compratore sull'origine, provenienza o qualità dell'opera o del prodotto». L'articolo 5 disciplina infine l'entrata in vigore della legge.

Gli elementi di diretto interesse della Commissione sono fondamentalmente connessi alle modalità tecniche di individuazione del sistema di tracciatura che sarà utilizzato. Al riguardo ritiene condivisibile l'utilizzo di codici univoci che possano essere letti con le applicazioni in uso su *smartphone* e *tablet*, al fine di consentire anche agli utenti con minori competenze informatiche una fruizione agevole dello strumento. Giudica opportuno che venga valutato se accompagnare l'introduzione di questo sistema con adeguate campagne informative mirate soprattutto agli utenti sopra ricordati, e soprattutto anziani, anche per non allargare ulteriormente il divario di competenze e di opportunità già presente nel nostro Paese.

In via generale ritiene che la proposta oggetto di analisi, prevedendo una procedura volontaria di tracciabilità possa senz'altro essere di positivo impatto sul sistema industriale italiano anche con riferimento ai settori di competenza della Commissione. Giudica tuttavia opportuno osservare che, anche alla luce della giurisprudenza costituzionale e degli orientamenti sul punto più volte manifestati in sede europea, la proposta di legge in questione sembra riconducibile al complesso della normativa che viene indicata come regolamentazione tecnica. Per questo motivo le disposizioni recate dal

comma 5 dell'articolo 3, che dispongono l'applicazione delle procedure dettate dalla direttiva di codificazione del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1535 del 2015, in materia di regolamentazioni tecniche, dovrebbero riferirsi, prima che al regolamento attuativo sui criteri e sulle modalità di assegnazione delle agevolazioni, previsto dal comma 4 del medesimo articolo 3, al complesso delle misure previste dalla proposta di legge in esame. Segnala infatti che la direttiva (UE) n. 1535 del 2015 disciplina la procedura di informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione e, in particolare, al paragrafo 1 dell'articolo 5 stabilisce che « gli Stati membri comunicano immediatamente alla Commissione ogni progetto di regola tecnica, salvo che si tratti del semplice recepimento integrale di una norma internazionale europea, nel qual caso è sufficiente una semplice informazione sulla norma stessa ».

Anticipa comunque, per i profili di competenza della Commissione, l'intenzione di rendere parere favorevole sulla proposta di legge.

Michele Pompeo META, *presidente*, anche in ragione dell'imminente avvio della chiama dei deputati in Assemblea per l'elezione di tre giudici della Corte costituzionale, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 14.10.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INTERROGAZIONI

5-06475 De Lorenzis: Problematiche connesse alle limitazioni dell'ambito di applicazione del divieto di transito in aree marittime sensibili.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

ALLEGATO 1

5-02775 Luigi Gallo: Modalità di affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le isole minori della Sicilia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Le procedure che hanno portato alla aggiudicazione della gare di evidenza pubblica per la privatizzazione delle società Tirrenia S.p.A. e Siremar S.p.A. (ex gruppo Tirrenia) sono state espletate dall'Amministrazione straordinaria previa acquisizione del parere favorevole della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) e sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico.

In merito alle procedure relative a presunti aiuti di Stato istruite dalla Commissione europea, informo che le stesse sono in fase di svolgimento e, a tutt'oggi, non sono state erogate sanzioni.

Quanto al terzo quesito posto, ricordo che l'articolo 19-ter della legge n. 166 del 2009, in base al quale sono state stipulate le Convenzioni con le Società CIN e Compagnia delle Isole agli esiti delle procedure di privatizzazione, stabilisce uno stanziamento annuo sul bilancio statale di euro 72.685.642,00 per CIN e euro 55.694.895,00 per Compagnia delle Isole, come limite massimo delle risorse disponibili erogabili alle stesse società. Le predette somme vengono erogate secondo le rate di pagamento previste dalle Convenzioni stipulate, rispettivamente, il 18 e il 30 luglio 2012. Pertanto, la somma sulla quale esercitare il recupero non risulta ad oggi corrisposta nella misura indicata dal-

l'Onorevole interrogante, tantomeno sussistono elementi atti a giustificare tale eventuale recupero in quanto trattasi di corrispettivi per servizi resi dalle Compagnie in virtù delle predette Convenzioni.

In relazione all'avvenuto trasferimento dell'assetto societario di CIN, gli uffici del MIT ne hanno avuta conoscenza con nota della società stessa lo scorso 19 luglio; con tale nota si comunicava che la compagine societaria, a far data dal 7 luglio 2015, risultava composta da: Famiglia Onorato S.p.A. con una partecipazione del 60 per cento del capitale sociale e da Moby S.p.A. con una partecipazione del 40 per cento del capitale sociale; ogni eventuale competenza sull'acquisizione in argomento è dell'AGCM.

In ogni caso, l'avvenuta cessione non modifica gli obblighi di corresponsione delle quote di sovvenzione relative alla Convenzione, né concretizza presupposti validi per l'annullamento della Convenzione stessa per l'esercizio dei servizi di collegamento con le isole maggiori e minori.

Infine, in risposta alla richiesta di informazioni sui sinistri marittimi accaduti alle navi Florio, Rubattino e Sharden, lascio agli atti un prospetto riepilogativo degli eventi e delle risultanze delle indagini svolte (*allegato*).

Allegato alla risposta all'interrogazione 5-02775 Luigi Gallo**Attività della Commissione Centrale di Indagine sui sinistri marittimi, istituita a seguito di decreto legislativo n. 28/2001, in merito agli eventi occorsi nel periodo dal 2001 al 2009 ai danni delle navi Rubattino e Vincenzo Florio.****M/N RUBATTINO**

- In data 29 giugno 2001 - durante la fase di approdo nel Porto di Napoli, l'unità urtava violentemente alla banchina non riuscendo a fermare l'abbrivio a causa di un'avaria del dispositivo di comando del passo dell'elica, provocando una deformazione del bulbo prodiero ed uno squarcio sul mascone di sinistra al di sopra della linea di galleggiamento.

La Commissione, a seguito di analisi degli elementi costituenti l'inchiesta sommaria e formale, ha provveduto a richiedere all'organismo RINA informazioni tecniche relative al sinistro nonché una relazione dettagliata delle caratteristiche dell'impianto automatico di controllo del passo dell'elica. Inoltre, la Commissione ha richiamato gli organismi riconosciuti ABS, RINA, BV per l'eventuale aggiornamento dei Manuali SMS delle società di gestione relativamente al dispositivo citato in premessa.

M/N FLORIO

- In data 18 novembre 2001 - durante la manovra di uscita dal Porto di Napoli, a seguito di un'errata valutazione delle condizioni meteorologiche (raffiche di vento superiori a 25 nodi) l'unità urtava la testata del molo Martello provocando uno squarcio di circa 15 metri sulla fiancata di sinistra al di sopra della linea di galleggiamento.

Per tale evento non risulta che la Commissione abbia rilevato elementi utili di valutazione atti a proporre interventi di modifica delle regole tecniche o normative per il miglioramento delle condizioni della sicurezza della navigazione. Dall'inchiesta formale è emerso che le cause del sinistro sono da attribuire ad errore umano.

- 18/19 dicembre 2004 - *Black out* con conseguente spegnimento dei motori in avverse condizioni meteo e successivo incendio nel locale garage. Fatto avvenuto durante la notte tra il 18 ed il 19 dicembre 2004 durante la navigazione da Palermo a Napoli a circa 18 miglia a Nord-Est di Capo Gallo (PA).

La Commissione ha effettuato il monitoraggio e l'analisi dell'inchiesta relativa all'evento formulando opportune raccomandazioni sia per l'Amministrazione che per la Società di navigazione.

- 29 maggio 2009 - Incendio nel locale garage durante la navigazione da Napoli a Palermo a circa 46 miglia dal Porto di Palermo.

La Commissione, dopo aver esaminato gli atti dell'inchiesta sommaria, ha deliberato di attendere le risultanze dell'inchiesta formale che si è conclusa il 15 maggio 2013, in data successiva alla soppressione della suddetta Commissione con decreto legislativo n.165/2011.

Attività dell'Organismo Investigativo sui Sinistri Marittimi (OISM), istituito a seguito del decreto legislativo n. 165/2011, in merito agli eventi occorsi alla nave Sharden il 3 febbraio 2012.

Il sinistro relativo alla **M/n Sharden** in data 3 febbraio 2012 risulta essere stato classificato come incidente "grave", avendo l'unità subito in tale evento uno squarcio sopra la linea di galleggiamento durante una manovra di uscita dal porto di Civitavecchia. L'inchiesta sommaria sull'incidente ha stabilito che il danno subito è da addebitare alle eccezionali condizioni meteo imposte dalle improvvise e violente raffiche di vento trasversali alla nave, nonché ad una errata procedura di gestione da parte del comando di bordo della situazione di emergenza meteorologica in atto.

ALLEGATO 2

**5-05273 Lodolini: Criticità inerenti alla realizzazione del cosiddetto
« nodo ferroviario » di Falconara.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il collegamento Orte – Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE con delibera n. 121/2001 ed è compreso tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale dell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Marche, sottoscritta il 24 ottobre 2002. Ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) è stata designata quale soggetto aggiudicatore dell'intervento.

Tale collegamento prescinde dallo studio di fattibilità per l'arretramento della linea ferroviaria adriatica elaborato dalla Provincia di Ancona in quanto si colloca nella più ampia previsione di raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, già in parte attuato, che nella configurazione definitiva diventerà l'asse portante del collegamento plurimodale tra il nord-est e Gioia Tauro. L'interconnessione tra le due linee permette di semplificare il collegamento tra le linee costiere Adriatica e Tirrenica attraverso il superamento del nodo di Falconara e rende attivabile concretamente una seconda direttrice di collegamento tra Roma e le regioni del nord, alternativa alla dorsale Milano-Roma con un vantaggio, in termini di percorrenza globale, dell'ordine di 30 minuti. L'intervento consentirà, inoltre, di eliminare il tratto della linea Adriatica ad elevato rischio che attraversa la raffineria API, tra le stazioni di Montemarciano e Falconara Marittima, e renderà disponibili, con evidenti benefici ambientali e urbanistici, i siti degli scali merci dismessi a Falconara Marittima.

La soluzione progettuale prescelta è stata selezionata tra le varie alternative di tracciato previste nello Studio di Impatto Ambientale sviluppato in fase di progettazione preliminare.

Quanto all'eventuale convocazione di una nuova conferenza di servizi, RFI ha fatto presente che nel corso dell'*iter* approvativo istituzionale non risulta che gli enti locali partecipanti abbiano evidenziato la necessità o l'opportunità di sviluppare precedenti o nuovi studi di fattibilità in alternativa alla soluzione progettuale proposta. La localizzazione urbanistica e la compatibilità ambientale dell'opera sono state attestate con l'approvazione del Progetto preliminare da parte del CIPE con delibera n. 96/2005 del 29 luglio 2005. Successivamente, con delibera n. 54/2011 del 3 agosto 2011, il CIPE ha approvato il Progetto definitivo. Tale approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato, e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

In merito al programma di investimento denominato Direttrice Orte-Falconara, questo contiene tutti i progetti di investimento necessari per il completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara, compreso il Progetto Collegamento Orte – Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara.

Gli interventi di completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono tutti inclusi nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 tra il MIT e RFI per la gestione degli investimenti; alcuni inter-

venti sono inseriti tra le « Opere in corso » (finanziati) e altri tra le « Opere programmatiche » (da finanziare).

Gli interventi « Raddoppio della tratta Spoleto-Campello » e « Raddoppio della tratta Castelplanio-Montecarotto » sono attualmente in fase di realizzazione. Per la « Variante di Falconara », che costituisce la prima fase funzionale del 1° lotto funzionale del « Collegamento Orte – Falconara con la linea Adriatica – Nodo di Falconara » essendo uno dei progetti finanziati, è stata avviata la procedura di gara, già conclusa.

In tale stato di cose, non risulta opportuno modificare la priorità di successione dei lotti funzionali in cui l'intero Programma Orte – Falconara è stato suddiviso.

Gli altri interventi di raddoppio della linea Orte – Falconara sono in fase di progettazione avanzata.

Infine, circa la possibilità di procedere alla sospensione del procedimento relativo al progetto definitivo rimodulato denominato « Nodo ferroviario di Falconara », informo che questo è stato inoltrato a tutti gli enti gestori delle possibili interferenze con il sedime dell'infrastruttura ferroviaria, così come previsto dall'articolo 5, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002.

In fase di istruttoria VIA sul progetto preliminare è stato prodotto da RFI un documento integrativo allo Studio di Impatto Ambientale che ha evidenziato la piena compatibilità dell'opera con i vincoli cogenti sull'area aeroportuale.

In fase di progettazione definitiva, su richiesta dell'ENAC, la suddetta problematica è stata approfondita e valutata di concerto con i competenti uffici di ENAV, ENAC e della società Aerdorica, in modo

da definire le possibili implicazioni della nuova opera ferroviaria con la navigazione aerea.

Nel 2008, l'ENAC ha rilevato la sostanziale assenza di implicazioni tra la nuova opera e lo scalo aeroportuale, pur precisando che la nuova infrastruttura è da ritenersi soggetta, in generale, al rispetto del vigente Regolamento ENAC per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti e, in particolare, a determinate prescrizioni e raccomandazioni.

In ottemperanza a tali richieste, RFI ha commissionato all'ENAV uno specifico studio aeronautico al fine di valutare la compatibilità elettromagnetica dell'opera con i radio aiuti di assistenza al volo, le sue interferenze con le superfici di rispetto di avvicinamento e decollo nonché gli impatti sulle procedure di volo attualmente in uso nello scalo aeroportuale.

Detto studio ha evidenziato che le nuove infrastrutture sono compatibili con i vincoli aeronautici di cui al Regolamento ENAC per la costruzione degli aeroporti, non interferiscono con i radio aiuti di assistenza alla navigazione e non influenzano negativamente sulla sicurezza delle operazioni dell'aeroporto o sulla regolarità delle stesse.

L'ENAC, soggetto formalmente convocato dal MIT alla Conferenza di servizi istruttoria sul progetto definitivo, non ha ritenuto di formulare ulteriori prescrizioni né osservazioni. Peraltro, il progetto esecutivo sarà sottoposto all'approvazione di ENAC e sull'opera completata vi sarà la verifica di agibilità finale, sempre da parte di ENAC.

Allo stato attuale risultano già affidate da RFI, e a breve saranno avviate, le prestazioni di progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera.

ALLEGATO 3

5-06299 Bergamini: Minacce per la *privacy* e per la sicurezza dei conducenti di veicoli controllati da sistemi computerizzati e possibili destinatari di attacchi informatici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Gli autoveicoli sono oggetto di omologazione europea ai sensi della direttiva quadro 2007/46/CE, la quale stabilisce le prescrizioni tecniche e amministrative cui i veicoli devono conformarsi, prevedendo anche il rispetto di una serie di regolamenti particolari nel settore della sicurezza e della protezione ambientale, oggetto di periodico adeguamento al progresso tecnico.

Ciò premesso, appare evidente come la trattazione della tematica richiamata non possa che aver luogo in ambito europeo e internazionale. Infatti, la Commissione europea sta studiando i possibili sviluppi delle tecnologie che permettono le comunicazioni tra i veicoli (*vehicle to vehicle*) e tra i veicoli e le infrastrutture (*vehicle to infrastructure*), analizzando i potenziali benefici che queste tecnologie apporteranno, soprattutto in termini di sicurezza stradale e di una migliore gestione del traffico.

A tal fine, è stata istituita a Bruxelles una Piattaforma dei sistemi intelligenti di trasporto cooperativi con l'obiettivo di adottare, entro il 2016, una *roadmap* per l'implementazione di tali sistemi in tutta l'Unione europea.

Uno dei gruppi di lavoro istituiti all'interno della Piattaforma si occupa di protezione dati e *privacy*, e da esso potranno scaturire iniziative miranti ad emendare i pertinenti regolamenti sulla omologazione dei veicoli quali, ad esempio, la protezione

contro l'uso non autorizzato del veicolo (Regolamento ECE/ONU n. 116), la compatibilità elettromagnetica (Regolamento ECE/ONU n. 10), i sistemi di sterzata (Regolamento ECE/ONU n. 79).

Inoltre, un altro specifico gruppo di lavoro in materia di *security* si sta occupando di identificare le misure più idonee a proteggere i veicoli connessi verso l'esterno, sia con altri veicoli che con le infrastrutture.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta partecipando attivamente alle iniziative in atto a livello europeo e internazionale; infatti, i Ministri dei trasporti del G7, riunitisi a Francoforte il 17 settembre scorso, hanno adottato una dichiarazione congiunta in materia di guida automatizzata e connessa, nella quale si promuove la cooperazione a livello internazionale al fine di assicurare un adeguato quadro regolamentare per i veicoli con tecnologia innovativa « assicurando la protezione dei dati e la *cyber security* ».

Inoltre, l'argomento *cyber security* farà parte del programma di lavoro dell'istituendo gruppo di alto livello della Commissione europea denominato « GEAR 2030 » che costituirà il naturale proseguimento delle attività svolte dai precedenti gruppi di alto livello CARS 21 e CARS 2020, proprio con l'obiettivo di rendere il comparto automobilistico maggiormente competitivo nel rispetto di elevati *standard* di sicurezza e ambientali.

ALLEGATO 4

5-06348 Lodolini: Possibili cause del principio di incendio verificatosi il 7 settembre 2015 sul treno Freccia Bianca sulla tratta Lecce-Milano, all'altezza della stazione ferroviaria di Varano (AN).

TESTO DELLA RISPOSTA

Come riferisce l'Onorevole interrogante, il 7 settembre 2015, sulla quarta carrozza del treno *Frecciabianca* 9818 proveniente da Lecce e diretto a Milano Centrale, in prossimità della fermata di Ancona Stadio, veniva rilevato dal Capotreno in servizio un principio di incendio.

Riferisce Trenitalia che il proprio personale di bordo si è adoperato tempestivamente per spegnere il focolaio avvalendosi degli appositi estintori posizionati a bordo treno e il convoglio, dopo una prima verifica tecnica da parte dei macchinisti, veniva portato alla stazione di Varano da dove, dopo l'intervento di una unità dei Vigili del Fuoco, veniva autorizzato alla ripresa della marcia fino alla stazione di Ancona Centrale; qui la vettura interessata veniva tolta dalla composizione del treno, che ripartiva per la destinazione programmata di Milano.

Riguardo alle cause dell'evento, Trenitalia precisa che:

il principio di incendio si è sviluppato all'interno dell'armadio contenente il quadro di media tensione, posto nel vestibolo di salita/discesa della carrozza 4, provocando l'emissione di fumo e non di fiamme, in quanto i materiali utilizzati sono ignifughi;

la vettura interessata è stata ristrutturata solo da pochi anni, è ancora coperta da garanzia dell'impresa che ha eseguito gli interventi, e risulta essere stata sottoposta al regolare ciclo di manutenzione previsto dalle disposizioni vigenti;

la Commissione di indagine nominata da Trenitalia ha accertato che il principio di incendio è stato originato dal degrado interno di un interruttore magnetotermico presente sul quadro di media tensione, inconveniente questo non rilevabile in sede di manutenzione in quanto relativo alla parte interna del componente;

i passeggeri della carrozza 4 sono stati assistiti dal Personale di Bordo che ha provveduto immediatamente a metterli in sicurezza presso altre vetture e a fornire le necessarie informazioni sull'accaduto e sull'evolversi della situazione; nella stazione di Ancona sono stati consegnati generi di conforto da parte del Servizio Assistenza di Trenitalia;

agli stessi viaggiatori è stata anche prospettata l'alternativa del proseguimento del viaggio con altri treni, ma la maggior parte ha optato per proseguire con lo stesso *Frecciabianca* 9818, ripartito dopo lo scarto della vettura.

ALLEGATO 5

7-00404 Dell'Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DAL RAPPRESENTANTE
DEL GOVERNO**

A) *Parere del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sulla risoluzione 7-00404 Dell'Orco ed altri.*

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - UFFICIO DEL CABINETTO REGISTRO UFFICIALE - L. 001309-19-11-2015

MODULARIO
Ambiente - 7



Roma

Mod. 7

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e
del Mare*

Direzione Generale per la Salvaguardia del
Territorio e delle Acque

All'Ufficio legislativo
Interrogazioni parlamentari

SEDE

Protocollato A MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque

REGISTRO UFFICIALE - USCITA
Prot. 0018619/STA del 18/11/2015
DIV. IV

OGGETTO: Risoluzione in Commissione n. 7-00404 - On. Dell'Orco ed altri.

Con la risoluzione in oggetto, relativa al progetto infrastrutturale di RFI Spa «Collegamento Orte-Falconara con la linea Adriatica - Nodo di Falconara», ovvero alla realizzazione del collegamento diretto della linea ferroviaria Orte-Falconara con la linea ferroviaria adriatica mediante la costruzione di una bretella a binario unico della lunghezza di 1,5 chilometri circa con la contestuale costruzione di una variante, sulla linea adriatica, a doppio binario della lunghezza di circa 4,4 chilometri costituente il cosiddetto bypass al sito della raffineria API di Falconara, l'interrogante, preso atto che:

- in data 24 ottobre 2013 è stata presentata una petizione ex articolo 50 della Costituzione a firma dei Presidenti del Movimento «Ondaverde» ONLUS (primo firmatario), dell'Associazione Comitato Quartiere Fiumesino, dell'Associazione Comitato Quartiere Villanova di Falconara Marittima (Ancona) indirizzata al Presidente della Camera dei deputati ed ai Presidenti delle Commissioni parlamentari VI, VIII e IX (finanze, ambiente/territorio e trasporti), al fine di avviare una revisione complessiva del progetto di RFI;
- esiste un progetto alternativo del 2004, proposto dalla provincia di Ancona (e sposato anche dalla provincia di Pesaro a maggio 2010), che potrebbe sostituire efficacemente l'attuale progetto generando risparmi in termini economici e guadagni in termini di utilità e funzionalità;

chiede un impegno del Governo affinché, in particolare:

- considerata l'estraneità dell'intervento rispetto alle priorità indicate nella legge obiettivo e il progressivo aumento dei costi, a valutare la fattibilità del progetto alternativo proposto dalle province di Ancona e di Pesaro, anche a valle di un supplemento di istruttoria che preveda una profonda analisi costi benefici.

In merito ai quesiti posti, si rappresenta che questo Ufficio non è competente in materia di programmazione e realizzazione di infrastrutture ferroviarie.

Parimenti, in merito alle problematiche inerenti l'eventuale insistenza delle opere previste in zone a rischio idrogeologico, ed, in particolare, fatto riferimento a quanto rappresentato al punto c) delle premesse della risoluzione in oggetto, si

rappresenta quanto al riguardo di recente riferito dalla Regione Marche – Autorità di bacino Regionale.

Storicamente, l'area in argomento risulta indicata a rischio esondazione molto elevato (R4) fin dalla emanazione del Piano Straordinario redatto ai sensi del DL 180/98 (convertito in legge 267/98), poi recepito nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini regionali delle Marche del 2004 (tuttora vigente).

A seguito dell'alluvione del settembre 2006 la situazione di rischio si è peraltro aggravata, e pertanto con il "Piano Straordinario dei bacini idrografici colpiti dagli eventi alluvionali del 16 e 26 settembre 2006", approvato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino regionale in data aprile 2008, sono state ampliate le porzioni di territorio soggette al rischio idrogeologico.

Con riferimento al progetto in questione, si rappresenta che l'opera rientra nell'ambito del 1° programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Deliberazione 21 dicembre 2001, n. 121 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

Sul progetto preliminare la Regione Marche, con Decreto del Dirigente del Servizio "Progettazione OO.PP VIA Attività estrattive" n. 76/POP del 08.09.2003, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e richiesta di approfondimenti.

Quindi, il progetto preliminare del "Nodo di Falconara" è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, dal C.I.P.E. con la Deliberazione 29 luglio 2005, n. 96, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, n. 57 del 09 marzo 2006.

Conseguentemente, con propria nota del 7 gennaio 2009 la Società Rete Ferrovie Italiane S.P.A. ha trasmesso alla Regione Marche il progetto definitivo dell'opera, per l'istruttoria e le verifiche di competenza di cui all'art. 166, comma 3 del D.Lgs. 163/2006.

Su tale progetto l'Autorità di Bacino Regionale si è espressa con propria nota n. Id. 2423861 del 24/03/2009.

Successivamente, con nota n. 358740 del 23 giugno 2009, l'Autorità di Bacino Regionale ha comunicato che, nella propria sede, si era svolto un incontro con RFI s.p.a. e il progettista delle opere idrauliche: a seguito di tale incontro, RFI ha inviato una comunicazione con la quale si è dichiarata disponibile a recepire le prescrizioni che verranno presentate, in un secondo tempo, dalla stessa Autorità di Bacino, e che sono quindi da considerarsi agevolmente ottemperabili da parte di RFI.

Quindi, con Decreto regionale del Dirigente della Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali n. 11/VAA_08 del 09/02/2010, si è dato atto dell'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni impartite con il citato Decreto n. 76/POP del 08.09.2003, così come recepite nella Delibera CIPE n. 96 del 29.07.2005, subordinatamente alle condizioni elencate nell'allegato "A" dello stesso decreto.

In particolare, con il Decreto regionale n. 11/VAA_08 del 09/02/2010 si è osservato, tra le altre, che :

era pervenuta una osservazione da parte di portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati e che la stessa era stata valutata in sede istruttoria;

in relazione all'istruttoria condotta e ai contributi raccolti emerge una sostanziale coerenza del progetto definitivo con il progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 96 del 29.7.2005. Non sono state rilevate variazioni del progetto definitivo tali da assumere rilievo sotto l'aspetto localizzativi, ma sono finalizzati all'introduzione di elementi migliorativi. La fase di cantierizzazione risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del progetto definitivo fatti salvi gli aspetti di dettaglio determinati dallo sviluppo esecutivo degli elaborati. Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere adeguato alle prescrizioni da produrre con il progetto esecutivo. Si ritiene verificata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della delibera CIPE per gli aspetti ambientali, a condizioni che sia rispettato quanto indicato nell'Allegato A che fa parte integrante del presente decreto.

Allegato A – Prescrizioni - Idrologia e Idraulica

1. Dovranno essere recepite le prescrizioni che verranno presentate successivamente dall'Autorità di Bacino;
2. Dovrà essere acquisito il parere vincolante dell'Autorità idraulica competente (Provincia di Ancona Settore Difesa del Suolo);

In ultimo, in merito alle condizioni di scarsa adeguatezza del reticolo idrografico minore, anch'esse lamentate dall'interrogante, si osserva che a livello di interventi di mitigazione del rischio nell'area (a prescindere dal progetto RFI), sono al momento in fase di attuazione i seguenti interventi, i cui benefici si ripercuoteranno ovviamente anche nei riguardi dell'impatto dell'opera ferroviaria da realizzare:

- "Bacino Idrografico Fiume Esino – Fossi di Castelferretti. Comuni di Ancona, Camerata Picena e Falconara M.ma. O.P.C.M. n. 3548/2006 – Allegato C3. Interventi di completamento per la riduzione del rischio idrogeologico nelle aree interessate dagli eventi alluvionali del settembre 2006, Fosso Cannettacci, Fosso San Sebastiano, Fosso della Liscia confluenza fossi minori." Importo € 3.100.000 in fase di appalto da parte della Provincia di Ancona;
- AN006A/10 "Opere di regimazione idraulica e di riduzione delle criticità lungo i fossi S. Sebastiano, Rigatta, Cannettacci" Importo € 1.600.000 previsto nell'Accordo di Programma MATTM-Regione Marche del 25/11/2010, come aggiornato dall'Atto integrativo del 15/10/2014, in fase di avvio.

DIRETTORE GENERALE AD INTERIM

Avv. Maurizio Perrice



B) Elementi informativi relativi al raddoppio della direttrice Orte-Falconara

Per completezza di informazione, si riportano di seguito elementi informativi relativi al raddoppio della direttrice Orte-Falconara.

Il Programma di investimento di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. denominato “Direttrice Orte-Falconara” contiene tutti i Progetti di investimento necessari per il completamento raddoppio della linea Orte-Falconara.

Gli interventi di completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara sono tutti inclusi nel vigente Contratto di Programma 2012-2016 per la gestione degli investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. Il programma di investimenti prevede un onere complessivo di **3.393 milioni di euro**, dei quali risultano disponibili 340 milioni di euro. Risulta ultimato il raddoppio del tratto Fabriano-Posto Movimento 228, mentre sono in fase di realizzazione il tratto Castelplanio-Montecarotto e Spoleto-Campello. Per il resto dell'opera risultano allo stadio di progetto definitivo il tratto Terni-Spoleto avente un costo di 572 milioni di euro e per il quale è disponibile la copertura di 11 milioni di euro con la quale è stata redatta la progettazione preliminare e definitiva. Si trovano infine allo stadio di progetto preliminare il tratto Foligno-Fabriano - per il quale devono essere individuate le coperture al fabbisogno di 1.919 milioni di euro- e l'intervento Posto Movimento 228 – Castelplanio- per il quale devono essere individuate le coperture al fabbisogno di 573 milioni di euro.

Si riporta di seguito un dettaglio degli investimenti programmati.

Raddoppio Fabriano – PM 228

Il raddoppio della linea interessa l'estesa dalla stazione di Fabriano al km 223+902 fino al Posto di Movimento (PM 228) al km 228+053.

Il raddoppio è stato realizzato parte in affiancamento, parte in variante di tracciato, di cui circa 1,6 km in galleria naturale (“Galleria Fabriano”).

L'intervento comprende anche l'adeguamento dei dispositivi di armamento nella stazione di Fabriano (nuovo PRG e modifiche all'ACEI) e la nuova SSE di Albacina.

L'intervento è stato attivato all'esercizio.

Raddoppio Castelplanio - Montecarotto

Il raddoppio, dell'estesa di circa 6 km, si sviluppa parte in affiancamento e parte in variante (circa il 50%) con velocità di tracciato di 150 km/h e pendenza massima del 7‰.

Stato di attuazione:

- Spoleto-Campello - realizzazione delle opere in corso.
- Fabriano-PM 228 – Realizzazione raddoppio ultimata, attivazione avvenuta in data 20 dicembre 2009.

Castelplanio-Montecarotto - realizzazione delle opere in corso.

Raddoppio Spoleto-Campello

Il progetto prevede il raddoppio della linea esistente per circa 10 km, di cui circa 6 km in affiancamento, a partire dalla stazione di Spoleto, e circa 4 in variante fino al ricongiungimento con l'attuale sede raddoppiata in corrispondenza della stazione di Campello. Sono previste altresì modifiche al PRG di Spoleto e Campello e la realizzazione di una nuova SSE a Spoleto.

Raddoppio Terni-Spoleto

E' previsto il raddoppio tra le stazioni di Terni e Spoleto realizzando un nuovo tracciato in variante a semplice binario, di circa 22 km, prevalentemente in galleria, mantenendo in esercizio il binario esistente; i due binari saranno specializzati per tipologia di traffico. E' altresì prevista la costruzione di una nuova SSE e la realizzazione di nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni di Terni e di Spoleto.

Stato di attuazione: in data 19 febbraio 2013 la progettazione definitiva è stata trasmessa al MIT per l'avvio della procedura approvativa secondo l'iter previsto per Progetti di Legge Obiettivo.

L'iter approvativo è ancora in corso.

Raddoppio Foligno - Fabriano

Il progetto prevede il raddoppio della tratta compresa fra Foligno e Fabriano, già predisposta per ricevere il doppio binario.

L'intervento è previsto prevalentemente in variante di tracciato e in galleria, per una estesa complessiva di 54 km, di cui solo circa 6 km nel territorio della Regione Marche, dal confine con l'Umbria, situato nella galleria di Fossato di Vico, fino alla stazione di Fabriano.

Stato di attuazione: il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01), ricevendo l'approvazione, in linea tecnica, con Delibera CIPE Delibera Num. 87 del 29/03/2006 pubblicata sulla G.U. il 6 novembre 2006.

Raddoppio Posto di Movimento (PM) 228 - Castelplanio

Il raddoppio interessa un'estesa di circa 21 km e si sviluppa prevalentemente in variante ed in galleria. La soluzione progettuale adottata tiene conto delle problematiche ambientali delle zone attraversate (Parco della Gola della Rossa-Frasassi, opere di presa dell'acquedotto Gorgovivo).

Stato di attuazione: il progetto preliminare è stato inviato al M.I.T. nel 2003 secondo le procedure di Legge Obiettivo (legge 443/01).

A seguito del parere negativo espresso dal MiBAC, è stata elaborata una nuova soluzione progettuale giudicata positivamente senza peraltro determinare la conclusione dell'iter approvativo della progettazione preliminare.

ALLEGATO 6

7-00404 Dell'Orco: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

7-00846 Franco Bordo: Revisione del collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica-Nodo di Falconara e valutazione di soluzioni alternative.

**INTERVENTO DEPOSITATO DAL DEPUTATO
DONATELLA AGOSTINELLI**

Le audizioni delle associazioni dei cittadini di Falconara Marittima e dell'ENAC svolte dalla IX Commissione hanno fornito un quadro chiaro della situazione creatasi attorno e a causa del cosiddetto *bypass* ferroviario di Falconara Marittima.

La documentazione depositata dalle associazioni dei cittadini il 27 gennaio scorso ha dimostrato due aspetti essenziali:

1) la necessità del collegamento ferroviario diretto tra la linea Orte – Falconara e l'adriatica, già nel 1998 era oggetto di un progetto preliminare da parte dell'allora Ferrovie dello Stato, progetto cofinanziato dall'Unione Europea e dal Coordinamento delle Regioni Adriatiche. Per quel progetto chiamato *Bretella FFSS Chiaravalle – Montemarciano*, a novembre 2000 la Regione Marche chiese un approfondimento al Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Ancona che calcolò l'importo finanziario necessario alla realizzazione in 63 Miliardi di lire per 5 km di ferrovia. Progetto che non interferiva con l'aeroporto delle Marche, interferiva marginalmente con una zona a rischio idrogeologico, aveva costi contenuti.

2) Per quanto riguarda la sicurezza, a seguito dell'incendio del 25 agosto 1999 alla raffineria API, il 20 luglio 2000 il Gruppo di lavoro multidisciplinare costituito tra Ministero dell'Ambiente, Regione Marche, Provincia di Ancona, Comune di Falconara e Comitato Tecnico Regionale

valutò, con l'assenso delle FS SpA, che: « nel medio termine – assunta la scadenza del 2005, è plausibile l'ipotesi tecnica della costruzione di una galleria artificiale con le caratteristiche ed i dispositivi utili a garantire la sicurezza in caso di incidente, proveniente dalla raffineria API ». Una soluzione che già da 10 anni avrebbe potuto proteggere i treni dai rischi provenienti dalla raffineria API che, è bene ricordarlo, ha inglobato la linea ferroviaria adriatica esistente dal 1860.

Oggi, i documenti acquisiti e quanto ascoltato nelle due audizioni, ci mettono in grado di dipanare un intreccio di omissioni e violazioni di legge che ci auguriamo possano essere risolte dalla Politica senza dover far intervenire la Magistratura.

Azioni illecite protese ad eliminare le soluzioni individuate nel 1998/2000 e per poter realizzare l'attuale *bypass* ferroviario collocato territorialmente nel punto peggiore: a ridosso della pista di atterraggio dell'aeroporto delle Marche e completamente in zona al massimo rischio idrogeologico. Senza dimenticare che pur di realizzarlo in quella zona, si è deciso di continuare ad esporre per 10 anni i passeggeri e le merci al rischio di incidente proveniente dalla raffineria API.

Ci devono essere delle ragioni o degli interessi molto forti per condizionare un progetto al punto tale da fargli perdere l'utilità pubblica, moltiplicarne i costi

(174 milioni di euro) e farsi scudo degli utenti dei treni per oltre 10 anni mantenendoli quotidianamente nel rischio incidentale. Per ora noi conosciamo una delle ragioni; l'ha scritta la Regione Marche nel decreto di rinnovo ventennale della Concessione alla raffinazione del giugno 2003: « In caso di delocalizzazione dell'attuale linea ferroviaria (...) la relativa area di sedime potrà essere utilizzata dall'azienda per ricollocarvi impianti ed attrezzature al fine di migliorare le condizioni generali di sicurezza ».

Come detto le audizioni sono state illuminanti per sciogliere la matassa delle omissioni, delle false dichiarazioni, e delle violazioni di legge. Partirò dalla recente audizione in IX Commissione degli Ingegneri Conte e Mazza dell'ENAC.

Se confrontiamo qual è la missione dell'ENAC con quanto appreso in IX Commissione, o ci troviamo di fronte ad un comportamento reticente dell'ENAC oppure ad una incredibile incompetenza, palese anche a chi non è un tecnico.

Le argomentazioni esposte dall'ingegner Franco Conte e dall'ingegner Mazza, hanno paradossalmente stravolto la missione e l'attività istituzionale dell'ENAC che da « regolazione e controllo del settore aereo » e « promozione dello sviluppo dell'Aviazione civile » è stata deformata in limitazione dello sviluppo dell'Aviazione civile.

Sostenere, come hanno fatto gli ingegneri Conte e Mazza che: « Dal punto di vista della potenzialità complessiva dell'aeroporto di Ancona – Falconara, in verità questa realizzazione del *bypass* ferroviario non costituisce un elemento talmente significativo poiché abbiamo situazioni analoghe come il porto di Genova, il porto di Brindisi dove il transito delle navi in testata richiede delle attività di regolazione e gestione del traffico », significa sostenere che dato che esistono situazioni analoghe invece di evitarne la proliferazione in altre parti del territorio nazionale esse fungono da giustificazione tecnica per accettarne altre come il *bypass* ferroviario di fronte alla pista dell'aeroporto delle Marche.

Sostenere, come hanno fatto gli ingegneri Conte e Mazza che: « non abbiamo partecipato attivamente a delle scelte e quindi non abbiamo potuto esplicitare un'attività di ordine proattivo in merito ad una ottimizzazione eventuale, laddove possibile, sulla definizione del tracciato onde non avere alcun tipo di elemento interferente con l'attività aeronautica ed aeroportuale » e poi derubricare il fatto a lamentela significa aver rinunciato o – peggio – essere stata costretta a rinunciare a favorire lo sviluppo dell'Aviazione Civile in condizioni ottimali, cioè regolando per garantire la massima sicurezza del volo e del territorio circostante.

Sostenere, come hanno fatto gli ingegneri Conte e Mazza a proposito del transito a poche decine di metri sotto gli aerei in atterraggio di convogli ferroviari trasportanti merci infiammabili e/o a rischio esplosione, che: « La forma di regolazione può essere attuata in tanti modi: può essere una segnalazione con riporto presso la torre di controllo che gestisca gli eventuali movimenti in forma compatibile con il transito di un convoglio. Può essere una comunicazione via radio attraverso operatore ... Insomma sono modalità che vanno gestite a valle e che noi abbiamo richiamato come attività necessaria qualora si parli di transito di merci pericolose » significa ipotizzare l'istituzione di una nuova figura professionale: il capostazione della torre di controllo dell'aeroporto. Figura inesistente e ridicola che per primi, nel mondo, istituiremo con compiti di chiusura e apertura di un semaforo ferroviario. Una inedita responsabilità sul traffico ferroviario attribuita al Controllore della Torre di Controllo dell'aeroporto delle Marche. Vi pare che questo tipo di soluzione faccia parte della missione dell'ENAC e della sua attività istituzionale di regolazione e controllo del settore aereo? Vi pare che questa « creatività » possa essere interpretata come quell'equa competitività per concorrere allo sviluppo del settore aereo che ENAC persegue nella sua missione, oppure è una vera e propria interferenza squalificante di RFI nello sviluppo futuro dell'aeroporto delle Marche?

Con riguardo alla sicurezza, quale « obiettivo primario del mandato istituzionale » di ENAC, l'ingegner Conte e l'ingegner Mazza si sono superati per ben due volte. Hanno giustificato il Piano di rischio aeroportuale (PRA) che il Comune di Falconara Marittima ha redatto postumo al progetto preliminare e al progetto definitivo del *bypass* ferroviario. Postumo significa che l'iter del progetto preliminare di RFI è partito nel 2002 mentre il PRA è stato redatto ad agosto 2009. Postumo significa che tutto lo sviluppo del progetto da parte di RFI, la Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente, l'istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e la conseguente approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE (2005) sono state fatte all'oscuro dell'esistenza o meno in quell'area di limitazioni alla realizzazione di nuove opere che potevano creare pericoli in relazione alla navigazione aerea, ovvero — come recita il Regolamento ENAC — sono state fatte ignorando se la realizzazione del *bypass* ferroviario potesse violare il « divieto di localizzazione di attività che possano creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale per la potenziale amplificazione delle conseguenze degli incidenti ». L'ENAC, sia con il suo parere del 16 aprile 2009 sia nell'audizione presso la IX Commissione, ha chiaramente detto che i convogli ferroviari di sostanze infiammabili e/o esplosive saranno un pericolo il quale, sia nel parere che nelle parole degli ingegneri Conte e Mazza, si dovrà cercare di rimediare con quella che in gergo si chiama « una pezza », esplicitata dall'Ingegnere Conte con la ridicola figura del controllore della torre aeroportuale che chiude e apre il semaforo ferroviario.

È chiaro che, in base al Regolamento ENAC, qualora il PRA del comune di Falconara Marittima fosse stato vigente al momento dell'avvio dell'iter del progetto del *bypass* ferroviario, l'opera non sarebbe stata approvata da ENAC in quell'area, ed avrebbe costretto RFI a riprogettarla.

Ed invece che cosa fece il Comune di Falconara — con l'approvazione dell'enac

— nel PRA postumo di 7 anni? Inserì in maniera indebita il *bypass* ferroviario come un'opera critica già esistente in loco, all'interno delle aree di rischio, mentre in realtà era soltanto un progetto preliminare su carta. In questo modo si aggirò — con il consenso di enac — il divieto di localizzazione previsto dal Regolamento ENAC e violato dal progetto preliminare di RFI. ENAC ha aggirato il suo *Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti*.

Gli ingegneri Conte e Mazza hanno riferito in IX Commissione ciò che ENAC aveva scritto nel 2009 nel suo parere positivo al progetto, e cioè che: « la miglior condizione di compatibilità tra linea ferroviaria e aeroporto delle Marche si ottiene attraverso l'interramento del tracciato stesso come, ad esempio, è stato fatto a Bologna. In assenza di una soluzione di questo tipo abbiamo dovuto formulare delle prescrizioni e delle osservazioni » Ed hanno aggiunto: « noi abbiamo espresso un'indicazione, un auspicio di una linea interrata ». Certo che vedere ENAC che riguardo alla sicurezza è ridotta ad esprimere asettiche indicazioni e fatalistici auspici ci fa interrogare su quali forze economiche siano riuscite a piegare anche la professionalità dell'ENAC e imposto l'attuale soluzione del *bypass* ferroviario.

Fuori dagli ingiustificabili equilibrismi, l'ENAC ha scritto e detto che, a tutt'oggi, ritiene l'interramento del *bypass* ferroviario quale unica soluzione che avrebbe evitato rischi e pericoli. Tenete presente questo dettaglio: il recentissimo interramento della linea ferroviaria a Bologna (iter progettuale avviato nel 1999), è stato realizzato proprio negli anni in cui esso veniva escluso/evitato/scartato per il *bypass* di Falconara Marittima.

A Bologna la necessità di prolungare la pista di volo dell'aeroporto G. Marconi per renderla idonea ai voli intercontinentali, ha determinato l'interramento (986 m. in galleria artificiale e 1.904 m. in trincea) della linea di cintura ferroviaria Milano-Bologna. Perché, al contrario, il *bypass* ferroviario non è stato interrato? Perché la zona in cui deve per forza essere realizzato è a rischio idrogeologico massimo (R4). Le parole che vi

citerò ora sono tratte dal verbale del Tavolo tecnico tra regione Marche e RFI SpA del 7 agosto 2003 presieduto dal Dirigente alle OO.PP e VIA della Regione, Ingegnere Vincenzo Marzialetti: esistono: « particolari problematiche ambientali direttamente collegate sia alla falda di subalveo lungo il tratto in galleria, sia alle aree potenzialmente soggette ad esondazione lungo i segmenti in trincea ». Di fronte all'evidenza che in quell'area il *bypass* ferroviario non poteva essere interrato ma insistere per realizzarlo in area a rischio idrogeologico significava collocarlo di fronte alla pista di atterraggio e di fronte al sentiero luminoso di avvicinamento dell'aeroporto della Marche.

Dunque perché né la regione Marche né RFI convocarono ENAC ed ENAV?

La domanda che a questo punto ci si deve porre è chi ha impedito ad ENAC di intervenire per valutare le possibili interferenze tra il progetto del *bypass* ferroviario e l'aeroporto delle Marche.

La risposta è nei documenti consegnati dalle associazioni di Falconara Marittima nell'audizione del 27 gennaio scorso: RFI SpA, quale soggetto aggiudicatore, violò l'obbligo stabilito dagli articoli 4, 4-*bis*, 4-*ter*, 5 e 5-*bis* del D. Lgs. m. 190 del 2002 che impone l'obbligo di coinvolgere fin dal progetto preliminare gli enti titolari delle interferenze, in questo caso ENAC ed ENAV.

L'esclusione di ENAC ed ENAV dalle valutazioni di competenza si protrasse per 5 anni e fu interrotta solo dopo la lettera della Direzione aeroportuale ENAC di Ancona – Pescara del 7 agosto 2008 nella quale l'ingegner Riccardo Perrone scriveva che casualmente: « l'ENAC era venuta a conoscenza della progettazione di un *bypass* ferroviario della linea adriatica il cui tracciato attraverserebbe ortogonalmente il sentiero di avvicinamento dell'aeroporto Raffaello Sanzio di Falconara Marittima a circa 700/800 metri dalla testata pista 22 (lato mare) ».

L'esclusione di ENAC ed ENAV dalle valutazioni di competenza, fu una omissione che RFI perpetrò più volte in 5 anni:

una prima volta, in concorso con la Regione Marche, in fase di Conferenza dei Servizi propedeutica al suo parere.

Una seconda volta nel 2004 allorché la Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente chiese ad RFI di: « esplicitare la compatibilità dell'opera con il regime di vincolo determinato dai cono di volo e dall'ambito di rispetto dell'aeroporto » RFI rispose: « escludendo interazioni con il cono di volo e con il sentiero luminoso di approccio all'aeroporto » adducendo anche uno Studio specifico redatto: « sulla base di indicazioni ricevute da funzionari dell'aeroporto di Falconara ».

Se ENAC fu coinvolta nelle valutazioni del progetto ormai definitivo solo alla fine del 2008, con quali funzionari non autorizzati dell'aeroporto si consultò indebitamente RFI, dato che se fossero stati funzionari di ENAC o ENAV li avrebbe citati?

Una terza volta – 6 febbraio 2008 – fu l'amministratore delegato di RFI ingegner Michele Mario Elia ad ingannare il Ministro delle Infrastrutture dell'epoca, dottor Antonio Di Pietro, ribadendo l'esclusione delle interferenze del *bypass* con l'aeroporto delle Marche ed arrivando a dire che: « Nel corso dell'iter approvativo del progetto, a seguito della pubblicizzazione dello stesso, non si è avuta evidenza di osservazioni da parte delle Autorità aeroportuali ».

Il punto è che non sono ENAC ed ENAV che dovevano andare a caccia di progetti che necessitavano delle loro valutazioni. Al contrario, è RFI che era obbligata ad inviare il progetto ad ENAC ed ENAV (quali gestori delle interferenze con l'aeroporto) in ottemperanza a quanto dettato dagli articoli 3 e 5 del D. Lgs. 190 del 2002 in attuazione della legge 443 del 2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale. Ma questo non avvenne.

La chicca finale fu che dalle omissioni di RFI scaturì l'istruttoria sul progetto preliminare del Ministero delle Infrastrutture monca dei pareri di ENAC ed ENAV la quale, a sua volta, generò la delibera

CIPE del 29 luglio 2005 che approvò il 1° Programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001) collegamento Orte-Falconara con la linea adriatica – nodo di Falconara. Quella Delibera CIPE a firma del Segretario del CIPE – On. Mario Baldassarri – e del Presidente del Consiglio On. Silvio Berlusconi, prendeva atto di un falso: « che il progetto preliminare dell’opera è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore, RFI SpA, alla Regione Marche, alle Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze; ». Ma c’è da chiedersi: questa enorme matassa di omissioni, falsità e irregolarità, come è potuta evolversi nel progetto definitivo? Semplice: grazie ad una sorta di sanatoria di ogni omissione e falsificazione concessa dal Presidente della Conferenza dei Servizi istruttoria presso il Ministero delle Infrastrutture – Architetto Giuseppe Mele – Conferenza tenutasi il 25 marzo 2009. A quella Conferenza dei Servizi tutti i nodi vennero al pettine. L’ingegner Mazza dell’ENAC: « fece presente come l’ente rappresentato non fosse stato interessato in fase di approvazione del progetto preliminare ». Il Sindaco di Falconara prese la parola approvando il progetto definitivo del *bypass* ma fu ammutolito dall’ingegner Pandolfi della Direzione centrale del-

l’ENAC che lo accusò di inadempienza per la mancanza del Piano di rischio aeroportuale senza il quale non si poteva autorizzare nulla. L’ingegner Frittelli di RFI, in risposta alla mancata convocazione di ENAC, continuò a ribadire che: « gli incontri con le autorità aeroportuali si svolgevano a molto tempo » senza poter dire che quelle autorità erano ENAC e ENAV, gli unici che contavano e che avrebbe dovuto incontrare.

Per quanto riguarda le interferenze possibili denunciate da ENAC, l’ingegner Frittelli di RFI rassicurò tutti dichiarando di: « avere già dato incarico ad ENAV per verificare e chiarire tutte le problematiche ».

Di fronte a tale situazione ci si sarebbe aspettato che il coordinatore della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e Presidente della Conferenza dei Servizi – Architetto Giuseppe Mele – prendesse atto che il procedimento che aveva portato all’approvazione del progetto preliminare era falsato e che, conseguentemente, il progetto definitivo approdato in Conferenza dei Servizi era conforme ad un falso. Inoltre, che artefice della falsificazione era da ritenersi RFI SpA. Invece, niente di tutto questo. Quella Conferenza dei servizi sanò tutto.

ALLEGATO 7

7-00782 Garofalo: Problematiche per il settore della locazione dei veicoli senza conducente, derivanti dall'applicazione dell'articolo 94, comma 4-bis del codice della strada.

NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione,
premessò che:

il settore della locazione senza conducente di veicoli ha assunto un ruolo di crescente rilevanza nel contesto economico. Il comparto, infatti, immatricula il 23 per cento del mercato nazionale (dato consolidato maggio 2015) e fornisce – con costi ridotti e determinati – servizi per la mobilità e i trasporti di 65.000 aziende e 2.700 pubbliche amministrazioni, nonché per le crescenti esigenze del turismo nazionale e internazionale (5 milioni di contratti/annui);

il settore ha un importante ruolo anche in ambito ambientale: impiega una flotta, composta di circa 700.000 veicoli tra auto e mezzi commerciali, al 90 per cento già Euro 5/6, immatricula l'80 per cento delle auto elettriche e immette sul mercato dell'usato 250.000 veicoli/anno di nuova motorizzazione, contribuendo allo svecchiamento del parco auto nazionale;

nella profonda crisi che tuttora attraversa il settore *automotive*, il comparto del noleggio è l'unico ad aver aumentato negli ultimi 5 anni i livelli occupazionali (30.000 dipendenti diretti ed indiretti), garantendo per l'Erario maggiori entrate (nel 2014 quasi 2 miliardi di euro);

nell'ambito generale di misure di contrasto alle intestazioni fittizie e all'elusione fiscale, il legislatore ha introdotto – con legge n. 120 del 2010 – all'articolo 94, comma 4-bis, del codice della strada l'obbligo di dichiarare ogni atto o fatto giu-

ridico comportante, tra l'altro, la disponibilità del veicolo per un periodo superiore a 30 giorni. In particolare, l'obbligo di dichiarazione grava sull'avente causa e deve essere effettuato entro 30 giorni dal verificarsi dell'atto/fatto presso gli uffici della motorizzazione civile, al fine dell'annotazione sulla carta di circolazione e della registrazione al PRA;

in caso di omissione la disposizione prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 653 a 3.267 euro con ritiro della carta;

l'applicazione di tale disposizione ai veicoli a noleggio senza conducente costituisce un onere sia per il locatore, sia per il locatario. Si tratta di un adempimento pleonastico poiché la *ratio* sottesa alla disposizione in questione risulta già salvaguardata dall'obbligo di comunicazione annuale alla pubblica amministrazione, da parte delle aziende del settore, di dati esaurienti sui soggetti locatari (complete generalità nonché i corrispettivi della locazione), prescritto dal provvedimento delle Agenzia delle entrate del 21 novembre 2011;

peraltro, le finalità di controllo da parte della pubblica amministrazione, potrebbero essere diversamente e molto più semplicemente perseguite, senza aggravii particolari, con la previsione dell'obbligo in capo al conducente di disporre a bordo dello stesso di copia del contratto di locazione, o di altro titolo dal quale risulti la disponibilità in locazione del veicolo, in modo da consentire agli operatori che

effettuano i controlli su strada di compiere un accertamento immediato; come già previsto dal codice della strada per casi simili, il contratto di locazione del veicolo o il diverso titolo di disponibilità dello stesso potrebbero essere autenticati dal medesimo proprietario (o del locatore del veicolo) con sottoscrizione dello stesso;

al fine di superare le difficoltà applicative dell'articolo 94, comma 4-*bis*, sgravando i consumatori nonché gli operatori del mercato degli oneri burocratici imposti, nella scorsa legislatura, l'8 febbraio 2011, la Commissione trasporti della Camera ha approvato la risoluzione 8-00108, a firma dell'onorevole Velo e dell'onorevole Valducci;

tale risoluzione evidenziava la necessità di non appesantire inutilmente i costi delle attività di locazione, utilizzando unicamente flussi informatici, senza la complicata e dispendiosa apposizione di etichette sulla carta di circolazione. In particolare, con l'atto approvato, la Commissione Trasporti impegnava il Governo: «ad interpretare, in sede di predisposizione del decreto del Presidente della Repubblica recante disposizioni attuative dell'articolo 94, comma 4-*bis*, del codice della strada, come introdotto dall'articolo 12, comma 1, lettera a), della legge 29 luglio 2010, n. 120, nel senso che, nel caso di locazione senza conducente, al fine di assicurare le finalità proprie di tale disposizione possa, procedersi al solo aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli attraverso l'annotazione, nella stessa banca dati, del nominativo del locatario e della scadenza del contratto, al fine di assicurare – in sede di controllo – la certa ed univoca attribuibilità dei veicoli a chi effettivamente ne dispone, ed al contempo non appesantire le pratiche commerciali delle aziende di locazione con adempimenti (quali l'emissione della carta di circolazione aggiornata) che di fatto segneranno una battuta di arresto nella necessaria dinamicità delle stesse; a prevedere che – a fronte dell'avvenuta comunicazione – venga contestualmente rilasciata al locatario una ricevuta che il

locatario stesso ha l'onere di tenere con sé, unitamente alla fotocopia della carta di circolazione, durante la circolazione, al fine di comprovare l'assolvimento degli obblighi di cui al più volte menzionato articolo 94, comma 4-*bis*, del codice della strada. »;

in seguito, è stato approvato il regolamento attuativo (decreto del Presidente della Repubblica n. 198 del 2012) dell'articolo 94, comma 4-*bis*, della legge 120 del 2010, previsto dall'articolo 11, comma 5, della stessa legge, prevedendo l'inserimento dell'articolo 247-*bis* nel decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, recante regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada. La disposizione introdotta prevede l'assolvimento dell'obbligo su indicato con comunicazione telematica all'Archivio Nazionale dei Veicoli;

successivamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, preso atto delle peculiarità del settore, ha approntato con proprie circolari del 10 luglio e del 27 ottobre 2014 alcune semplificazioni, nelle quali si tiene anche conto di quanto indicato nella risoluzione della Commissione trasporti n. 8-00108, a firma dell'onorevole Velo e dell'onorevole Valducci;

in relazione a chiare necessità di tutela dell'attività, varie aziende del settore hanno comunque promosso ricorso al TAR del Lazio, adducendo pregiudizi gravi e irreparabili derivanti loro dall'applicazione della disciplina in materia. Infatti, nonostante le semplificazioni adottate con le circolari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da ultimo citate, la regolamentazione presentava ancora aspetti di complessa attuazione, tali da rendere oltremodo gravosa l'operatività non solo delle aziende del mercato, ma specialmente di quelle clienti e dei consumatori singoli;

per di più, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con circolare del 9 marzo 2015, stante il pendente giudizio amministrativo, ha provveduto – in via di autotutela – alla revoca delle istruzioni

contenute nelle circolari del 10 luglio e 27 ottobre 2014, con specifico riferimento al settore della locazione di veicoli senza conducente;

avverso la succitata circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 9 marzo 2015 è stata promossa impugnativa al TAR Lazio, che con la sentenza n. 11004/2015 del 2 settembre 2015 – pur non risolvendo compiutamente la complessa questione – ha annullato la circolare del 9 marzo 2015 nella parte in cui, per le locazioni senza conducente, prevede il pagamento dei diritti di motorizzazione di 9 Euro. Il TAR ha ritenuto illegittima la previsione di tale obbligo in quanto privo di un supporto legislativo, necessario sulla base del principio di legalità desumibile dagli articoli 97 e 23 della Costituzione. In particolare il giudice amministrativo ha negato che la ricevuta rilasciata dalla Motorizzazione possa essere considerata come manifestazione di un'attività certificativa o di attestazione, trattandosi invece di un mero flusso di informazioni. In più, nella sua pronuncia, il TAR Lazio ha affermato che « le conseguenze a livello organizzativo ed economico » derivanti dalla circolare del 9 marzo 2015 « costituiscono dati di fatto la cui valutazione può essere oggetto di ponderazione nella sola sede legislativa »;

la revoca in autotutela da parte dell'amministrazione delle precedenti circolari, chiarificatrici quantomeno su alcuni punti, e il giudizio tuttora pendente hanno aggravato la situazione di confu-

sione e di incertezza normativa di tutto il settore, sia dal lato delle imprese e degli operatori, sia dal lato dei consumatori;

si tratta palesemente di una situazione in cui l'eccesso di regolamentazione e la stratificazione di provvedimenti legislativi e regolamentari non omogenei e non coordinati tra loro hanno prodotto un contesto di grave pericolo e di incertezza per il mercato, senza produrre alcun beneficio conseguente per l'amministrazione. Una situazione di cui la politica – come espresso chiaramente dallo stesso TAR nella citata sentenza – deve prendere atto per adottare le conseguenti scelte legislative a tutela del settore dell'industria dell'autonoleggio e dei consumatori,

impegna il Governo

ad assumere iniziative, eventualmente anche a livello legislativo, per risolvere le problematiche per il settore della locazione dei veicoli senza conducente derivanti dall'applicazione dell'articolo 94, comma 4-*bis*, del codice della strada, prevedendo una più agevole ed efficiente disciplina per il settore, che tenga conto delle peculiarità del comparto, nonché eliminando ogni onere gravante sulle imprese di noleggio e sui clienti delle stesse, preordinato al perseguimento di finalità già ampiamente soddisfatte attraverso altre disposizioni, così come indicato dalla sentenza del TAR citata in premessa.

(8-00157)

« Garofalo ».