

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 8/2017: Nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016 e del 2017. C. 4286 Governo (Parere alla VIII Commissione) (*Esame e rinvio*) . 102

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. C. 1964 Oliaro ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base*) 103

ALLEGATO (Nuovo testo elaborato dal Comitato ristretto e adottato come testo base dalla Commissione) 108

SEDE CONSULTIVA

Martedì 28 febbraio 2017. – Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.35.

DL 8/2017: Nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016 e del 2017.

C. 4286 Governo.

(Parere alla VIII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, avverte che l'ordine del giorno reca l'esame, in sede consultiva, ai fini dell'espressione del parere alla VIII Commissione (Ambiente), del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 8 del 2017 « Nuovi interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del 2016 e del 2017 » (C. 4286 Governo). Invita quindi il relatore, Michele Anzaldi, a svolgere la relazione introduttiva.

Michele ANZALDI (PD), *relatore*, segnala che si tratta del secondo provvedimento adottato negli ultimi mesi per far fronte ai catastrofici effetti dei sismi verificatisi in Centro Italia ed infatti, in alcuni punti, il decreto in esame interviene per integrare e modificare quanto stabilito dal precedente decreto-legge n. 189 del 2016 con riguardo alla gestione dell'emergenza.

Dopo aver illustrato brevemente il contenuto del provvedimento in titolo – composto di 22 articoli che disciplinano diversi ambiti relativi alla gestione dell'emergenza – segnala che l'unica disposizione di diretto interesse per la Commissione è con-

tenuta nell'articolo 11, comma 1, le cui lettere c) ed f) intervengono in materia di adempimenti e versamenti tributari, integrando la disciplina a suo tempo introdotta con il citato decreto-legge n. 189 del 2016 in materia di pagamento del canone per la radiotelevisione.

Ricorda che l'articolo 48 di quest'ultimo provvedimento (convertito con la legge n. 229 del 2016) aveva disposto la sospensione di adempimenti e versamenti tributari, tra i quali rientrava anche il pagamento del canone radiotelevisivo, per effetto di una modifica al comma 2 introdotto nel corso dell'esame al Senato, per un periodo massimo di sei mesi a decorrere dalle date degli eventi sismici. La medesima disposizione prevedeva che fossero le autorità di settore con propri provvedimenti ad individuare la definizione di modalità di rateizzazione delle fatture sospese nonché l'introduzione di agevolazioni, anche di natura tariffaria a favore delle utenze situate nei comuni di cui agli allegati 1 e 2.

Il provvedimento in esame sopprime il riferimento alla radiotelevisione pubblica tra i settori per i quali era sospeso il pagamento per le fatture dell'utenza. Specifica quindi che la ripresa dei versamenti del canone televisivo ad uso privato – analogamente alla ripresa della riscossione di alcune altre tipologie di tributi – avviene senza l'applicazione di sanzioni ed interessi, entro il 16 dicembre 2017.

In più, si dispone che qualora, per effetto degli eventi sismici, la famiglia non detiene più alcun apparecchio televisivo, lo stesso canone non è dovuto per il secondo semestre 2016 e per l'anno 2017. Tale disposizione non reca le modalità attuative con cui sottrarsi all'obbligo di pagamento, che presumibilmente richiederanno una nota esplicativa dell'Agenzia delle entrate.

Si riserva, all'esito del dibattito, di formulare una proposta di parere che a suo avviso dovrà essere di segno favorevole.

Preannuncia, altresì, di voler avanzare la richiesta di dare priorità ad interventi di ammodernamento delle principali reti di comunicazione, nel quadro degli ac-

cordi di programma Stato Regioni, al fine di favorire lo sviluppo delle attività economiche e turistiche dell'area.

Per le parti di competenza della Commissione, ritiene quindi di anticipare un parere favorevole sul provvedimento. In esso vorrebbe altresì inserire la sollecitazione, al fine di favorire lo sviluppo delle attività economiche e turistiche dell'area, nel quadro degli accordi di programma Stato Regioni, che si dia priorità ad interventi di ammodernamento delle principali reti di comunicazione.

Michele DELL'ORCO (M5S), dichiara una posizione favorevole del suo Gruppo su tali questioni e ritiene che sia assurdo parlare di pagamento del canone radiotelevisivo da parte di chi ha subito i danni causati dal terremoto.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.40.

SEDE REFERENTE

Martedì 28 febbraio 2017. – Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

C. 1964 Oliaro ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio – Adozione del testo base).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, come richiesto, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 20 gennaio 2016.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, ricorda che il Comitato ristretto, nella riunione del 23 febbraio scorso, ha concluso i propri lavori predisponendo un nuovo testo che la Commissione potrà adottare come testo base per il seguito dell'esame in sede referente e che invita la relatrice ad illustrare (*vedi allegato*).

Roberta OLIARO (CI), *relatrice*, segnala che i lavori del Comitato ristretto sulla proposta in oggetto hanno portato alla redazione di un testo profondamente diverso da quello originario conservandone, tuttavia, le due linee ispiratrici fondamentali.

Il primo obiettivo consiste nell'incentivare l'utilizzo della rotaia per il traffico merci razionalizzando le infrastrutture e l'assetto logistico.

A tale obiettivo se ne connette un secondo, ovvero quello di ridurre il traffico su strada con effetti benefici sul piano della riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, nonché della sicurezza dei trasporti anche delle merci pericolose.

Evidenzia, inoltre, come nel corso dei lavori del Comitato ristretto siano emerse due questioni di carattere più specifico.

Una prima questione riguarda la necessità di accompagnare un intervento volto allo sviluppo del trasporto ferroviario con una specifica previsione di formazione del personale impiegato nella circolazione ferroviaria con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti. In tal senso, sottolinea, si muove l'articolo 9 del testo elaborato dal Comitato ristretto.

Una seconda tematica riguarda l'opportunità di prevedere una semplificazione della procedura di perfezionamento degli aggiornamenti annuali dei contratti di programma, nel senso di sottrarli al parere delle competenti Commissioni parlamentari quando non comportino modifiche sostanziali e siano finalizzati al mero recepimento delle risorse finanziarie legi-

slativamente previste. Tuttavia, pur confermando la sua posizione di favore verso misure volte a snellire e velocizzare gli iter amministrativi che non aiutano le attività imprenditoriali del settore, sottolinea che tale tematica è stata oggetto di discussione ma, alla luce del dibattito svolto in sede di Comitato ristretto, non è stata tradotta in norma dell'articolato.

Rimarca che nell'elaborazione del testo ci si è potuti avvalere dei contributi dei principali operatori del settore, acquisiti attraverso le audizioni svolte e le memorie pervenute. Ricorda, al riguardo, che sono stati acquisiti i contributi di: Assoport (Associazione porti italiani), UIR (Unione interporti riuniti), FerCargo, Assologistica, Assoferr (Associazione operatori ferroviari e intermodali), Trenitalia, Federmetano.

Prima di illustrare brevemente il contenuto dei singoli articoli, crede opportuno evidenziare che le tematiche relative all'inventario delle infrastrutture (articolo 3), la possibilità di consultazione di cui all'articolo 5 e gli obblighi di cui all'articolo 6, rappresentano misure ritenute di particolare importanza dagli imprenditori coinvolti nel settore del trasporto merci.

Analogamente, ritiene particolarmente qualificante la previsione di un piano strategico pluriennale per la promozione e lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci pericolose di cui all'articolo 8 del testo licenziato dal Comitato ristretto.

Ricordando che il testo oggi proposto risulta ampiamente modificato rispetto all'originale ritiene tuttavia che il lavoro svolto in sede di Comitato ristretto abbia portato alla formulazione di una sorta di legge-quadro piuttosto che un articolato molto specifico – che si occupava solo di taluni aspetti – come quello da cui si è partiti.

Per quanto riguarda i contenuti del provvedimento, segnala che l'articolo 1 individua lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, come obiettivo strategico per il sistema logistico e la politica economica. L'individuazione di tale obiettivo strategico è finalizzata a diminuire il traffico su strada, razionalizzare l'uso delle infrastrutture esistenti, aumentare la

sicurezza della circolazione e ridurre l'inquinamento atmosferico, la rumorosità e i consumi energetici in conformità agli obiettivi individuati dal Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, ratificato in Italia dalla legge 1° giugno 2002, n. 120, e al Libro bianco sui trasporti, di cui alla comunicazione COM(2011)144 della Commissione europea, del 28 marzo 2011 e da quanto approvato in sede di Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015 – COP21.

L'articolo 2 prevede l'istituzione, con decreto ministeriale e presso la Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Comitato permanente per il trasporto ferroviario delle merci, presieduto dal direttore generale, con le seguenti funzioni:

a) funzioni consultive per le attività che l'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 2015, affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (informare l'organismo di regolazione e, mediante il gestore dell'infrastruttura, i richiedenti e, su loro richiesta, i richiedenti potenziali, sul contenuto del contratto di programma, al fine di consentire agli stessi di esprimersi al riguardo prima che esso sia sottoscritto, soprattutto in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti);

b) consulenza e valutazione sulle politiche nel settore del trasporto ferroviario delle merci, nonché agli interventi normativi e alle misure di attuazione delle disposizioni interne e UE in materia;

c) capacità di proporre, su richiesta, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, politiche di incentivazione, semplificazione e riorganizzazione in materia di impianti e raccordi ferroviari e di impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale;

d) poter proporre, per la definizione del decreto del Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti, gli indennizzi a carico delle imprese ferroviarie che non rispettino l'obbligo di provvedere al soccorso, al rimorchio da e per le officine e alla messa in sicurezza dei carri ferroviari oggetto di sinistro o di malfunzionamento;

e) nella sua composizione ristretta, deve essere sentito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prima dell'adozione del decreto concernente il piano strategico pluriennale per la promozione e lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci pericolose.

I membri del Comitato, anche supplenti, sono individuati secondo le modalità indicate nel decreto ministeriale che istituisce il Comitato.

Si prevede che al funzionamento del Comitato provveda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le dotazioni umane, finanziarie e strumentali previste dalla legislazione vigente e che la partecipazione ai lavori del Comitato non dia diritto a emolumenti, gettoni o rimborsi di spese.

L'articolo 3 prevede che il gestore dell'infrastruttura nazionale, sulla base delle informazioni trasmesse dai soggetti che li utilizzino ovvero sulla base dei dati in suo possesso, curi l'inventario dei raccordi ferroviari e degli impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'inventario è accessibile al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ai richiedenti interessati.

L'articolo 4 prevede che, ferme restando le competenze in materia di accesso e tutela dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi del Comitato permanente, possa intraprendere politiche di incentivazione, semplificazione e riorganizzazione in materia di raccordi ferroviari e di impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale volte a massimizzarne la capacità, favorire un incremento dei volumi di merci trasportate e a migliorare le caratteristiche tecniche degli impianti.

L'articolo 5 prevede che i contratti di programma tra Stato e il gestore dell'in-

infrastruttura ferroviaria (cioè la società RFI Spa) debbano essere predisposti e aggiornati anche mediante consultazione degli operatori interessati, in particolare per gli interventi puntuali relativi a nodi urbani, stazioni, terminali, collegamenti con i porti e gli interporti, nonché alla riduzione dei costi di manovra.

L'articolo 6 stabilisce che le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di provvedere al soccorso, al rimorchio da e per le officine e alla messa in sicurezza dei carri ferroviari oggetto di sinistro o di malfunzionamento: in prima applicazione l'obbligo deve essere assolto entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge; entro tre mesi dalla sua entrata in vigore, con decorrenza 1° gennaio 2019, il gestore della infrastruttura nazionale adegua le tempistiche al fine di stabilire un termine, ordinario, per l'adempimento dell'obbligo non superiore a cinque giorni. La violazione del suddetto obbligo dà luogo al pagamento di indennizzi, commisurati al disagio economico arrecato ad altre imprese: gli indennizzi sono definiti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Comitato permanente.

L'articolo 7 reperisce le risorse destinate a finanziare gli incentivi per la riduzione dei costi di manovra e dell'inquinamento acustico. Per superare criticità del sistema di trasporto merci con riferimento, in particolare, all'ammodernamento delle locomotive da manovra, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale propone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un piano di ammodernamento nell'ambito del quale sono definite, sentite le imprese ferroviarie ovvero le associazioni più rappresentative delle stesse, le modalità per la messa a disposizione dei mezzi ai soggetti che effettuano manovra nei terminali: a tali finalità sono destinate le risorse non utilizzate da RFI – per un massimo di 45 milioni di euro – previste dall'articolo 1, comma 294, della legge di stabilità 2015. Al fine di ridurre l'inquinamento acustico sono destinati, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e tra-

mite il gestore dell'infrastruttura nazionale, 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 delle risorse presenti sul contratto di programma con Rete ferroviaria italiana S.p.A. per investimenti destinati all'abbattimento del rumore dei carri ferroviari merci, in conformità alla normativa dell'Unione europea. Al fine di assicurare che la riduzione dell'inquinamento acustico sia effettivamente a beneficio del territorio nazionale, le risorse sono destinate in favore delle imprese ferroviarie o dei detentori dei carri ferroviari sulla base del numero dei carri, registrati in un registro europeo, che sono prevalentemente utilizzati in Italia e in proporzione agli effettivi chilometri percorsi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'articolo 8 reca misure per promuovere il trasporto ferroviario delle merci pericolose. La definizione di « merci pericolose » è ricavata dall'allegato al regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di materie pericolose, di cui all'appendice C del protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari di Berna del 1980, protocollo fatto a Vilnius nel 1999 (il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica ed esecuzione del protocollo è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 31 gennaio 2014 e divenuto legge n. 174 del 2014). A tal fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato permanente nella sua composizione ristretta, decreta – d'intesa con MISE e MEF – un piano strategico pluriennale che tenga anche conto delle condizioni di sostenibilità economica, impiantistica ed infrastrutturale. Il piano e gli aggiornamenti individuano gli interventi, le disposizioni applicative e le risorse finanziarie necessarie al rilancio del trasporto ferroviario delle merci pericolose, anche definendo incentivi a favore degli operatori coinvolti in tale modalità di trasporto.

L'articolo 9 stabilisce misure concernenti la formazione. In primo luogo prevede che nei percorsi degli istituti tecnici afferenti all'indirizzo « Trasporti e logi-

stica» debba essere inserito l'insegnamento obbligatorio dei contenuti delle convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto ferroviario.

In particolare, i contenuti da insegnare riguardano la sicurezza, la manutenzione del materiale rotabile e della rete, il trasporto delle materie pericolose, la misurazione dell'inquinamento e la nozione di trasporto combinato.

Al fine indicato, si prevede l'intervento di un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, che integri il decreto del Presidente della Repubblica 88/2010, con il quale si è proceduto al riordino degli istituti tecnici.

In secondo luogo prevede che al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario sia istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo con una dotazione finanziaria di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti.

Le predette risorse di cui sono attribuite alle imprese ferroviarie sulla base delle attività di formazione realizzate a condizione che le stesse abbiano comportato l'assunzione di almeno il 70 per cento

del personale formato e non vi sia stato esborso alcuno da parte del personale formato: potranno altresì essere rimborsati gli oneri per eventuali borse di studio erogate per la frequenza dei corsi.

I corsi di formazione possono essere svolti anche utilizzando le risorse umane e strumentali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché avvalendosi di organismi riconosciuti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

L'articolo 9, per gli anni 2017, 2018 e 2019, individua altresì le risorse finanziarie per far fronte ai relativi oneri.

L'articolo 10 reca la clausola di invarianza finanziaria secondo cui all'attuazione della legge, si provvede nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La Commissione delibera di adottare come testo base il testo predisposto dal Comitato ristretto per il seguito dell'esame in sede referente (*vedi allegato*).

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.50.

ALLEGATO

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, per la riduzione dell'inquinamento acustico, per la formazione del personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria (C. 1964 Oliaro ed altri).

NUOVO TESTO ELABORATO DAL COMITATO RISTRETTO E ADOTTATO COME TESTO BASE DALLA COMMISSIONE

ART. 1.

(Finalità).

1. In conformità agli obiettivi climatici energetici e sociali individuati dal Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997 e reso esecutivo in Italia dalla legge 1 giugno 2002, n. 120, dal Libro bianco sui trasporti, di cui alla comunicazione COM(2011)144 della Commissione europea, del 28 marzo 2011, e da quanto approvato in sede di Accordo di Parigi collegato alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, adottato a Parigi il 12 dicembre 2015 – COP21, al fine di ridurre il traffico su strada e di razionalizzare l'uso delle infrastrutture esistenti, accrescendo la sicurezza della circolazione e riducendo l'inquinamento atmosferico, la rumorosità ed i consumi energetici, la presente legge è finalizzata allo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci quale obiettivo strategico per il sistema logistico e per la politica economica del Paese, integrando le attuali competenze amministrative e regolatorie con misure funzionali e operative necessarie alla competitività e all'efficienza del settore.

ART. 2.

(Comitato permanente per il trasporto ferroviario merci).

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Direzione generale per

il trasporto ferroviario, è istituito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un comitato permanente, al quale sono attribuite:

a) funzioni consultive per le attività che l'articolo 15, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 2015, affida al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

b) le attività di consulenza e di valutazione in ordine alle politiche nel settore del trasporto ferroviario delle merci, nonché agli interventi normativi e alle misure di attuazione delle disposizioni nazionali e dell'Unione europea in materia di trasporto ferroviario delle merci;

c) le ulteriori funzioni ad esso attribuite dalla presente legge.

2. Il Comitato è presieduto dal direttore generale ed è composto da membri e da supplenti individuati secondo le modalità indicate nel medesimo decreto.

3. Esso è articolato in forma ristretta per l'esercizio delle funzioni concernenti il trasporto ferroviario di merci pericolose di cui all'articolo 8.

4. Al funzionamento del Comitato permanente provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le dotazioni umane, finanziarie e strumentali previste dalla legislazione vigente. La partecipazione non dà diritto a emolumenti, gettoni o rimborsi spese.

ART. 3.

(Inventario dei raccordi ferroviari e degli impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale).

1. I soggetti pubblici e privati proprietari o che, a qualunque titolo, utilizzano raccordi ferroviari o impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale devono trasmettere al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ogni informazione utile ai fini della attività di cui al comma 2.

2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sulla base delle informazioni trasmesse o in suo possesso, procede all'inventario degli impianti e dei raccordi di cui al comma 1, garantendone l'accessibilità al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ai soggetti interessati richiedenti.

ART. 4.

(Interventi concernenti i raccordi ferroviari e gli impianti terminali e portuali raccordati con l'infrastruttura ferroviaria nazionale).

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avviare politiche di incentivazione, semplificazione e riorganizzazione in materia di impianti e raccordi di cui all'articolo 3, avvalendosi del Comitato di cui all'articolo 2, ferme restando le competenze in materia di accesso e tutela dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

2. Gli interventi futuri negli impianti terminali e portuali dovranno massimizzare la capacità, favorire un incremento dei volumi di merci trasportate e un miglioramento delle caratteristiche tecniche degli impianti.

ART. 5.

(Consultazione degli operatori).

1. Ai sensi del decreto legislativo n. 112 del 2015, in coerenza con la strategia di

sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e con gli obiettivi della presente legge, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti predispone e aggiorna i contratti di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria anche mediante consultazione degli operatori interessati, in particolare per gli interventi puntuali relativi a nodi urbani, stazioni, terminali, collegamenti con i porti e gli interporti, nonché alla riduzione dei costi di manovra.

ART. 6.

(Obbligo di soccorso, rimorchio e messa in sicurezza dei carri ferroviari oggetto di sinistro o di malfunzionamento).

1. Al fine di garantire l'effettività dell'accesso alla rete, sulla base delle procedure, delle modalità e dei termini stabiliti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di provvedere al soccorso, al rimorchio da e per le officine e alla messa in sicurezza dei carri ferroviari oggetto di sinistro o di malfunzionamento.

2. In sede di prima applicazione, l'obbligo di cui al comma 1 deve essere assolto entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

3. Entro il termine di tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il gestore della infrastruttura nazionale adegua le tempistiche previste nel Prospetto Informativo della Rete adottato ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112 del 2015, al fine di stabilire un termine per l'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 non superiore ai cinque giorni, salvo casi eccezionali, a decorrere dal 1° gennaio 2019.

4. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato di cui all'articolo 2, sono definiti gli indennizzi, commisurati al disagio economico arrecato ad altre imprese, a carico dei soggetti che non rispettino le prescrizioni di cui al comma

1, salvo casi ad essi non imputabili e di forza maggiore.

ART. 7.

(Incentivi per la riduzione dei costi di manovra e dell'inquinamento acustico).

1. Le risorse recate dall'articolo 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 per l'annualità 2015, per la parte non utilizzata da RFI SpA e fino all'importo massimo di 45 milioni di euro, sono destinate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ad interventi indirizzati a superare criticità del sistema di trasporto merci con riferimento, in particolare, all'ammodernamento delle locomotive da manovra. Per tali finalità, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale propone al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un piano di ammodernamento da approvarsi con decreto del medesimo Ministero, nell'ambito del quale sono definite, sentite le imprese ferroviarie ovvero le associazioni più rappresentative delle stesse, le modalità per la messa a disposizione dei mezzi ai soggetti che effettuano manovra nei terminali.

2. Per gli anni 2018, 2019 e 2020, sono destinati 15 milioni di euro all'anno delle risorse presenti sul contratto di programma con Rete ferroviaria italiana S.p.A. per investimenti destinati all'abbattimento del rumore dei carri ferroviari merci, nel rispetto del Regolamento UE 1304/2014 relativo a disposizioni sul materiale rotabile ed il rumore che modifica la Decisione 2008/232/CE. Le risorse così riassegnate sono destinate, in conformità alla normativa dell'Unione europea, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tramite il gestore dell'infrastruttura nazionale, in favore delle imprese ferroviarie o dei detentori dei carri ferroviari sulla base del numero dei carri, registrati in un registro europeo, che sono prevalentemente utilizzati in Italia e in proporzione agli effettivi chilometri percorsi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

ART. 8.

(Promozione del trasporto ferroviario di merci pericolose).

1. Al fine di favorire il trasporto ferroviario delle merci pericolose, come determinate nell'allegato al regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di materie pericolose (RID), di cui all'appendice C del Protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF), adottata a Berna il 9 maggio 1980 (Protocollo 1999), fatto a Vilnius il 3 giugno 1999, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato di cui all'articolo 2 nella sua composizione ristretta, adotta con proprio decreto, d'intesa con il Ministro dello sviluppo economico, e con il Ministro dell'economia e delle finanze, un piano strategico pluriennale per la promozione e lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci pericolose, che tenga anche conto delle condizioni di sostenibilità economica, impiantistica ed infrastrutturale.

2. Il piano ed i relativi aggiornamenti individuano gli interventi, le disposizioni applicative e le risorse finanziarie necessarie al rilancio del trasporto ferroviario delle merci pericolose, anche definendo incentivi a favore degli operatori coinvolti in tale modalità di trasporto.

ART. 9.

(Formazione).

1. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, l'indirizzo C2 « Trasporti e logistica » previsto dall'allegato C annesso al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 88, è integrato con gli insegnamenti obbligatori relativi al contenuto delle convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto ferroviario, con particolare riferimento alle materie della sicurezza, della manutenzione del materiale rotabile e della rete,

del trasporto delle materie pericolose nonché della misurazione dell'inquinamento e della nozione di trasporto combinato.

2. Al fine di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Fondo con una dotazione finanziaria di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019, destinato alla formazione di personale impiegato in attività della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento alla figura professionale dei macchinisti. Le risorse di cui al presente comma sono attribuite alle imprese ferroviarie con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base delle attività di formazione realizzate a condizione che le stesse abbiano comportato l'assunzione di almeno il 70 per cento del personale formato. I corsi di formazione possono essere svolti anche utilizzando le risorse umane e strumentali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché avvalendosi di organismi riconosciuti dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie di cui al capo II del decreto

legislativo 10 agosto 2007, n.162 di attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE in materia di sicurezza e sviluppo delle ferrovie comunitarie. In ogni caso, il finanziamento delle iniziative è assicurato unicamente alle attività formative per le quali non vi sia stato esborso alcuno da parte del personale formato e potranno altresì essere rimborsati gli oneri per eventuali borse di studio erogate per la frequenza dei corsi. All'onere derivante dall'attuazione del presente comma si provvede, per gli anni 2017, 2018 e 2019, mediante parziale riduzione del fondo previsto dall'articolo 26, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

ART. 10.

(Clausola di invarianza finanziaria).

1. All'attuazione della presente legge, si provvede nei limiti delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.