

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	111
7-00320 Mognato: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.	
7-00323 Cristian Iannuzzi: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato (<i>Discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni 8-00046 e 8-00047</i>) ..	112
ALLEGATO 1 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>)	120
ALLEGATO 2 (<i>Nuovo testo approvato dalla Commissione</i>)	122

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Atto n. 84 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	115
---	-----

RISOLUZIONI

Martedì 1° aprile 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

7-00078 Tullo: Riconversione del vecchio ponte ferroviario tra Ostiglia e Revere (MN) in sede stradale.
(*Seguito della discussione e rinvio*).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 22 gennaio 2014.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubbli-

cità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, ricorda che sulla risoluzione il rappresentante del precedente Governo aveva proposto una riformulazione e che successivamente la Commissione aveva svolto, nell'ambito della discussione della risoluzione stessa, le audizioni informali del presidente della provincia di Mantova e dei sindaci dei comuni di Ostiglia e Revere (MN), nonché dei rappresentanti di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e di ANAS SpA.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO conferma la riformulazione del dispositivo già proposta dal rappresentante del precedente esecutivo, volta a sostituire

il dispositivo stesso nei termini seguenti: « a verificare, attraverso idonea istruttoria anche tecnica delle competenti strutture del Ministero, la sussistenza delle condizioni per la trasformazione in sede stradale del vecchio ponte ferroviario dismesso ».

Marco CARRA (PD) pur comprendendo, anche alla luce delle audizioni svolte, che si tratta di una questione di difficile risoluzione, chiede al rappresentante del Governo di fare un'ulteriore riflessione volta ad ampliare i contenuti dell'impegno che, a seguito della riformulazione proposta, risulta a suo giudizio poco stringente. Ricorda che le società RFI e ANAS, entrambe a totale partecipazione pubblica, hanno manifestato la disponibilità rispettivamente a cedere e ad acquisire l'infrastruttura al fine di riconvertire la sede ferroviaria in sede stradale e permettere così una migliore viabilità dell'intera zona. Occorre pertanto un impegno più preciso del Governo per quanto concerne l'individuazione delle risorse necessarie per dare soluzione alla questione posta nell'atto di indirizzo, che si trascina da anni.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO nel fare presente ai firmatari della risoluzione che si tratta di un intervento attualmente non previsto nei contratti di programma stipulati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rispettivamente da RFI e da ANAS per l'anno 2014, ribadisce l'invito a riformulare il dispositivo della risoluzione nel senso precedentemente indicato.

Marco CARRA (PD) nel rilevare che i contratti di programma possono essere integrati anche in corso di anno qualora se ne manifesti l'esigenza, chiede al rappresentante del Governo un impegno nel senso del reperimento dei fondi necessari a permettere l'inserimento di tale opera tra gli interventi previsti per il 2015, se non è possibile provvedere per l'anno in corso, per giungere tempestivamente alla soluzione di una annosa questione che

risulta incomprensibile ai cittadini del territorio interessato, che si trovano costretti a sopportare continui disagi in ragione della ridotta viabilità.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO nel ribadire la disponibilità del Governo ad affrontare la questione posta nella risoluzione, si riserva di valutare quest'ultima richiesta, di cui comprende le motivazioni.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione degli sviluppi del dibattito e dell'esigenza di permettere al Governo di valutare la possibilità di un'integrazione del dispositivo sulla base della richiesta da ultimo formulata dall'onorevole Carra, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

7-00320 Mognato: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.

7-00323 Cristian Iannuzzi: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.

(Discussione congiunta e conclusione – Approvazione delle risoluzioni 8-00046 e 8-00047).

La Commissione inizia la discussione delle risoluzioni in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che è stata presentata la risoluzione Cristian Iannuzzi n. 7-00323, assegnata alla Commissione trasporti, che verte sulla medesima materia della risoluzione n. 7-00320 Mognato. Propone pertanto di discutere le due risoluzioni congiuntamente.

La Commissione concorda.

Michele DELL'ORCO (M5S), intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede chiarimenti in merito alla trasmissione della seduta a circuito chiuso.

Ivan CATALANO, *presidente*, fornisce i chiarimenti richiesti.

Michele MOGNATO (PD) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario. Osserva in particolare che si tratta di vicende note, in relazione alle quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANCI hanno espresso posizioni nettamente divergenti. Segnala che venerdì 28 marzo, giorno successivo a quello di presentazione della propria risoluzione, il Ministro ha incontrato i vertici dell'ANCI ed è stato prefigurato un percorso condiviso per affrontare il problema, per quanto siano rimaste alcune differenze di valutazione. In ogni caso ritiene ancora valida la richiesta contenuta nell'atto di indirizzo di cui è primo firmatario, con cui si impegna il Governo ad adottare una circolare che chiarisca l'interpretazione corretta della normativa vigente e, di conseguenza, assicuri un trattamento uniforme nel caso di sosta di autoveicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.

Cristian IANNUZZI (M5S) illustra la risoluzione di cui è primo firmatario evidenziando, in particolare, che la risoluzione si propone di introdurre una soglia di tolleranza, sulla scorta di quanto avviene per esempio nel caso di violazioni dei limiti di velocità, per i quali, se si impiegano apparecchi di accertamento automatici, si applica una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 5 km/h. Nel caso della sosta la stima sui tempi di permanenza è, talvolta, difficile da quantificare in anticipo e quindi, se ragioni di tolleranza esistono nel caso dei limiti di velocità, tanto più devono a suo giudizio valere nel caso della sosta, in cui le esigenze di sicurezza sono minori e il calcolo è più complesso. Nella risoluzione di cui è primo firmatario si propone altresì, sull'esempio di quanto già avviene in alcuni comuni, che l'organo accertatore, nell'immediata scadenza della tariffa di sosta, provveda al deposito di un preavviso di ricorso, con il quale si ammonisce il trasgressore della futura sanzione.

Ivan CATALANO, *presidente*, a titolo personale, ritiene opportuno, in relazione alla risoluzione di cui l'onorevole Mognato è primo firmatario, porre la questione di quale valore giuridico possa avere una circolare interpretativa. Riguardo alla risoluzione di cui è primo firmatario l'onorevole Cristian Iannuzzi, osserva che a suo giudizio l'intervento legislativo in essa prospettato dovrebbe avere luogo mediante iniziativa parlamentare, anziché essere demandato al Governo.

Matteo MAURI (PD) condivide pienamente la richiesta rivolta al Governo dalla risoluzione di cui il collega Mognato è primo firmatario di un chiarimento interpretativo che, con riferimento alla normativa vigente, possa ritenersi definitivo. Sarà il Governo stesso a valutare quale cogenza giuridica la circolare possa assumere nell'eventualità di contenziosi. Per quanto riguarda invece la risoluzione di cui è primo firmatario l'onorevole Cristian Iannuzzi, esprime forti perplessità su ulteriori interventi di legificazione, che avrebbero inevitabilmente un carattere dirigistico e centralistico. Ritiene al contrario opportuno affidare all'autonomia dei comuni la determinazione delle penalità da applicare. Giudica altresì difficile, anche in considerazione dell'esiguità del personale incaricato di effettuare i controlli, che la sanzione sia applicata pochi minuti dopo la scadenza del termine per il quale è stato pagato l'importo relativo alla sosta. Anche l'ipotesi di comunicare il preavviso di sanzione può creare difficoltà di gestione per i comuni. Osserva infine che la risoluzione presentata dal gruppo Movimento 5 Stelle può paradossalmente produrre effetti contrari rispetto alla linea politica più volte dichiarata dal gruppo stesso di voler promuovere un maggior ricorso al trasporto pubblico locale. In conclusione, mentre ribadisce il proprio favore all'approvazione della risoluzione di cui il collega Mognato è primo firmatario, evidenzia l'opportunità di rinviare la votazione sull'altra risoluzione, rivedendone il dispositivo al fine di evitare una iperlegificazione e di favorire l'esercizio dell'autono-

mia regolamentare e gestionale degli enti locali.

Paolo GANDOLFI (PD) osserva che oggetto fondamentale della questione è l'esigenza di chiarire le finalità della regolazione della sosta contenuta nel codice della strada. A tale scopo l'attività che la Commissione sta svolgendo con riferimento alla revisione del codice, anche attraverso un'apposita delega conferita al Governo, può permettere di superare le ambiguità e le incertezze che sussistono rispetto alla normativa vigente. In ogni caso, dal momento che il contrasto tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANCI riguarda l'interpretazione di tale normativa, l'adozione di una circolare interpretativa, come proposto dalla risoluzione di cui è primo firmatario il collega Mognato, rappresenta sicuramente uno strumento utile per risolvere tale contrasto ed eliminare le incertezze esistenti. Per quanto riguarda le richieste di integrazione della normativa vigente contenute nella risoluzione presentata dall'onorevole Cristian Iannuzzi, osserva che sarebbe più appropriato lasciare ai comuni la possibilità di modulare l'entità dei pagamenti dovuti e di gestire le relative comunicazioni, piuttosto che imporre per legge gli importi da applicare ed eventuali soglie di tolleranza.

Martina NARDI (SEL) ribadisce a nome del proprio gruppo il sostegno alla risoluzione presentata dal collega Mognato, che indica la strada appropriata per affrontare la questione in esame. Per quanto riguarda i contenuti della risoluzione di cui è primo firmatario l'onorevole Cristian Iannuzzi, rileva che alcuni degli interventi in essa richiesti, e, in particolare, la previsione che l'organo accertatore lasci sul veicolo il preavviso di sanzione già adesso sono effettuati dai comuni di propria iniziativa. Ritiene preferibile mantenere tali attività nell'autonomia di gestione dei comuni, piuttosto che prevederle in modo uniforme per legge. Anche per quanto riguarda gli importi delle sanzioni e le relative modalità di applicazione, occorre

a suo giudizio rispettare l'autonomia dei singoli comuni e tener conto delle loro valutazioni. In sostanza ritiene che la risoluzione presentata dal collega Cristian Iannuzzi e da altri deputati del gruppo Movimento 5 Stelle prefiguri una regolazione per legge burocratica e farraginoso, che può risultare in contrasto sia con gli interessi dei cittadini sia con l'opportunità di lasciare agli enti locali adeguati margini di discrezionalità.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO richiama i contenuti della risposta fornita dal Governo nella seduta del 20 marzo all'interrogazione presentata sul tema in esame dall'onorevole Mognato, che ha suscitato molta attenzione anche sugli organi di stampa. Ribadisce che, come chiarito dal parere espresso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in una nota del luglio 2007, alla quale si è conformata anche l'interpretazione del Ministero dell'interno, con successive note del 2010, in caso di sosta illimitata tariffata, il pagamento in misura insufficiente non costituisce una violazione delle norme di circolazione stradale, ma un'adempimento contrattuale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha altresì precisato che in tal caso sono dovute, in aggiunta al mancato pagamento e al rimborso delle spese per il recupero dello stesso, eventuali penali da stabilire con apposito regolamento comunale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è pertanto limitato a ribadire l'interpretazione che già da tempo aveva fornito. È evidente peraltro che la questione è oggetto di interessi contrastanti, quali quelli, da un lato, degli utenti, di cui si sono fatte portavoce le associazioni dei consumatori, che sono intervenute per sostenere l'interpretazione del Ministero, e, dall'altro, dei comuni rappresentati dall'ANCI. Auspica pertanto che si possa pervenire a una soluzione condivisa da tutti i soggetti coinvolti, alla quale gli atti di indirizzo in esame potranno fornire un utile contributo.

In particolare, con riferimento alla risoluzione di cui è primo firmatario l'ono-

revole Mognato, esprime l'assenso del Governo a condizione che il dispositivo sia riformulato nel senso di specificare che l'apposita circolare interpretativa, di cui si richiede l'adozione, sia una circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con riferimento alla risoluzione di cui è primo firmatario l'onorevole Cristian Iannuzzi, esprime l'assenso del Governo a condizione che sia riformulata la premessa, espungendo le parti in cui si sostiene che «la soluzione del Ministero contrasta con i principi comunitari» e, successivamente, che «la soluzione civilistica proposta dal Ministero crea un vuoto di tutela e un conseguente *vulnus* all'interesse pubblico, dando la stura a comportamenti opportunistici di utenti che scelgano scientemente di pagare la tariffa minima».

Michele MOGNATO (PD) accoglie la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo della risoluzione di cui è primo firmatario.

Cristian IANNUZZI (M5S) accoglie la riformulazione proposta dal rappresentante del Governo della risoluzione di cui è primo firmatario.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione Mognato assume il numero 8-00046 (*vedi allegato 1*).

Pone quindi in votazione il nuovo testo della risoluzione.

La Commissione approva il nuovo testo della risoluzione Mognato n. 7-00320 che assume il numero 8-00046 (*vedi allegato 1*).

Michele MOGNATO (PD), alla luce delle considerazioni svolte nella discussione, dichiara l'astensione del proprio gruppo sulla risoluzione Cristian Iannuzzi n. 7-00323.

Martina NARDI (SEL), alla luce delle considerazioni svolte nella discussione, dichiara l'astensione del proprio gruppo

sulla risoluzione Cristian Iannuzzi n. 7-00323.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che il nuovo testo della risoluzione Cristian Iannuzzi assume il numero 8-00047 (*vedi allegato 2*).

Pone quindi in votazione il nuovo testo della risoluzione.

La Commissione approva il nuovo testo della risoluzione Cristian Iannuzzi n. 7-00323 che assume il numero 8-00047 (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 1° aprile 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 14.40.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Atto n. 84.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

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

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO, *presidente*, in sostituzione del relatore, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimere il

parere al governo sullo schema di regolamento di delegificazione recante modifiche ai due decreti del Presidente della Repubblica n. 34 e 35 del 2009 i quali rispettivamente recano lo statuto e il regolamento di organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Ricorda che l'Agenzia è stata istituita dall'articolo 4 del decreto legislativo n. 162/2007, in attuazione della direttiva 2004/49/CE, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale. Essa è dotata di personalità giuridica ed è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico e decisionale, da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione ed ente appaltante. È sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tra i compiti dell'Agenzia giudica meritevoli di menzione la definizione del quadro normativo in materia di sicurezza, l'emanazione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza e la vigilanza sulla loro applicazione e l'autorizzazione alla messa in servizio del materiale rotabile e dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario.

Passando ad una breve sintesi del contenuto del provvedimento in esame, rileva che l'articolo 1 dello schema di regolamento di delegificazione prevede, al comma 1, lettera *a*), che il contratto di durata triennale del direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie possa essere rinnovato per non più di due volte, mentre la normativa vigente prevede che non possa essere rinnovato più di una volta. Ciò attraverso una modifica dell'articolo 4, comma 4, dello Statuto dell'Agenzia (decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2009). In proposito osserva che la relazione illustrativa afferma che la modifica si rende necessaria per «garantire la continuità di direzione e di coordinamento, nell'attuale fase di crescita dell'organismo in considerazione della specifica competenza tecnico-scientifica necessaria per la gestione dello stesso». Nella relazione si afferma infatti che a fronte di un organico originariamente pre-

visto di 205 unità, l'Agenzia ha fin qui operato con 98 unità di personale (92 nei ruoli e 6 comandati) e solo recentemente, con le delibere dell'Agenzia n. 1 e 2/2013, relative rispettivamente alla programmazione triennale di fabbisogno e alla ridefinizione della dotazione organica, è stato avviato l'iter per l'acquisizione di nuove 60 unità di personale.

La successiva lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1 prevede un ampliamento dei compiti del direttore dell'Agenzia, attraverso una modifica del comma 6 dell'articolo 4 dello Statuto. In particolare si prevede che il direttore adotti, sentito il comitato direttivo, gli atti occorrenti per adeguare alle esigenze funzionali l'organizzazione dell'Agenzia, nei limiti delle risorse dell'Agenzia stessa e fatto salvo il numero dei settori previsto dal regolamento n. 35 del 2009, anche individuando il numero degli uffici e le sedi e le unità operative anche all'estero. Gli atti sono trasmessi all'approvazione del Ministero vigilante (cioè il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), e si intendono approvati, in assenza di osservazioni, decorsi sessanta giorni dalla ricezione.

In proposito, ricorda che il citato regolamento è il regolamento di organizzazione dell'Agenzia, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 35/2009. Il regolamento individua sei settori di attività: il settore amministrazione, affari legali e finanza; il settore monitoraggio, banche dati e rapporti istituzionali; il settore norme di esercizio; il settore standard tecnici; il settore autorizzazioni e certificazioni e il settore ispettorato e controlli. La disposizione sostituita prevede che, con atti regolamentari interni, da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti siano individuate le misure necessarie per adeguare alle esigenze funzionali l'organizzazione dell'Agenzia, anche tramite l'individuazione di sedi periferiche e di sedi operative all'estero.

Al riguardo, segnala che, come segnalato anche nel parere del Consiglio di Stato, l'articolo 4, comma 6, lettera *a*) del decreto legislativo n. 162/2007 (istitutivo

dell'Agenzia) prevede che con regolamento di delegificazione si provveda, tra le altre cose, « all'assetto organizzativo, centrale e periferico dell'Agenzia ». In tal senso andrebbe verificata la coerenza con tale previsione della disposizione in commento, che rimette invece parti significative dell'assetto dell'Agenzia a decisioni sostanzialmente autonome del Direttore.

L'articolo 2 sostituisce il comma 3 dell'articolo 1 del citato regolamento di organizzazione dell'Agenzia, prevedendo che con atti adottati dal direttore dell'Agenzia, sentito il comitato direttivo e approvati dal Ministero vigilante, siano determinati i compiti degli uffici. Anche in questo caso gli atti si intendono approvati decorsi sessanta giorni dalla data di ricezione da parte del Ministero, in assenza di osservazioni. Sottolinea che la norma vigente prevede invece che con atti regolamentari adottati dal direttore dell'Agenzia, sentito il comitato direttivo, e approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si provvede alla definizione dei compiti degli uffici, mentre con regolamento di delegificazione ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988 (in coerenza quindi con l'articolo 4 del decreto legislativo n. 162 del 2007 sopra richiamato) si provvede all'individuazione degli uffici periferici e all'istituzione di unità operative all'estero, anche tenendo conto delle intese con le società del gruppo Ferrovie dello Stato Spa per l'utilizzo di immobili di tali società per i compiti istituzionali dell'Agenzia, intese previste dall'articolo 4, comma 9, del decreto legislativo n. 162 del 2007. Si deve tenere conto, inoltre, per l'istituzione di unità operative all'estero, presso le sedi di rappresentanza delle organizzazioni internazionali in materia di sicurezza del trasporto ferroviario.

In proposito, rinvia alle osservazioni appena formulate in ordine all'abbandono dello strumento del regolamento di delegificazione, a vantaggio di decisioni sostanzialmente autonome del direttore, per la regolazione di aspetti importanti della vita dell'Agenzia, come l'istituzione di unità operative all'estero. Più in generale, os-

serva che andrebbe valutata attentamente l'opportunità di introdurre un meccanismo di silenzio-assenso da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in luogo dell'esplicita approvazione attualmente prevista, per la delimitazione dei compiti degli uffici.

L'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Dal punto di vista formale, segnala infine che all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), numero 1) capoverso *i*) il riferimento al « regolamento 25 febbraio 2009, n. 35 » andrebbe sostituito con quello al « regolamento di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 35 ». Peraltro, poiché la citata lettera *b* contiene solo la sostituzione della lettera *i*) del comma 6 dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 34/2009 non appare necessario il ricorso al numero 1 per la partizione della lettera.

Arianna SPESSOTTO (M5S) riguardo alla possibilità di rinnovare l'incarico del direttore dell'Agenzia per due mandati, anziché per uno, prevista all'articolo 1, comma 1, lettera *a*) del provvedimento in esame, ritiene preferibile che si preveda una apposita deroga per il direttore attualmente incaricato piuttosto che una modifica dello Statuto dell'Agenzia, che renderebbe permanente una misura che è motivata da esigenze contingenti. Quanto alla modifica proposta alla lettera *b*) del medesimo comma, come anche a quella di cui all'articolo 2, chiede al Governo chiarimenti sia rispetto alla modifica della dicitura originaria, che prevedeva la dizione « atti regolamentari interni » in luogo di « atti » sia in ordine al merito della disposizione proposta, anche alla luce di quanto evidenziato nel parere del Consiglio di Stato, che ha ricordato che il decreto istitutivo dell'Agenzia ha previsto un regolamento di delegificazione per provvedere all'assetto organizzativo centrale e periferico dell'Agenzia. Chiede inoltre se l'attribuzione al direttore della funzione di individuazione degli uffici e delle sedi e unità operative anche all'estero prelude ad una volontà dell'Agen-

zia di aprire nuovi sedi estere. Infine, quanto alla clausola di invarianza finanziaria, chiede al Governo rassicurazioni, dal momento che viene prevista l'assunzione di ulteriori risorse umane in vista del raggiungimento dell'organico previsto, pari a 205 unità. In ultimo esprime preoccupazioni riguardo alla genericità delle note inviate dall'Agenzia per la sicurezza ferroviaria agli operatori del trasporto ferroviario successivamente al tragico incidente occorso a Viareggio. Osserva al riguardo che lasciare margini di indeterminatezza nella regolamentazione da parte dell'Agenzia significa di fatto rimettere la regolamentazione nelle mani degli operatori ferroviari che possono interpretare e applicare tali regole in modo difforme, mettendo a rischio la sicurezza ferroviaria.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO osserva che lo schema di regolamento, nell'introdurre modifiche sia allo Statuto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (A.N.S.F.) adottato con decreto del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34, che all'organizzazione regolamentata con decreto del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 35, chiarisce alcuni ambiti dell'autonomia gestionale già attribuita al Direttore dell'Agenzia dai citati regolamenti, al fine di assicurare una continuità di direzione e gestione, nonché armonizzare e semplificare le norme relative all'individuazione degli uffici, consentendo una flessibilità organizzativa più aderente alle caratteristiche operative proprie di un organismo cui sono attribuiti compiti delicati, con prevalente contenuto tecnico, in materia di sicurezza ferroviaria.

In particolare rileva che l'articolo 1 introduce la modifica dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 34/09 prevedendo che il contratto individuale che determina il trattamento giuridico ed economico del Direttore dell'Agenzia possa essere rinnovato, anziché una sola volta, non più di due volte (articolo 1, comma 1, lettera *a*) e semplificando alcune procedure organizzative in-

terne all'Agenzia (articolo 1, comma 1, lettera *b*). Osserva che la modifica di cui alla lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 1 si rende necessaria per garantire la continuità di direzione e coordinamento, in particolare nell'attuale fase di crescita dell'organismo, in considerazione della specifica competenza tecnico-scientifica necessaria per la gestione dello stesso mentre la modifica indicata alla lettera *b*) interviene per chiarire quanto già disposto dal richiamato articolo 4, prevedendo che il direttore, nei limiti delle risorse finanziarie già attribuite all'Agenzia, sentito il Comitato direttivo, possa adottare gli atti occorrenti per adeguare, nel rispetto del limite dei sei settori previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 35 del 2009, l'organizzazione dell'Agenzia medesima, anche tramite l'individuazione del numero degli uffici di cui si compongono i settori, nonché l'individuazione di sedi periferiche ed operative anche all'estero.

Quanto all'articolo 2 fa presente che esso prevede: la riformulazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 35 del 2009, nel senso di attribuire al direttore, sentito il Comitato direttivo ed a seguito di approvazione del Ministero vigilante, il potere di adozione di atti di organizzazione per la definizione dei compiti degli uffici; la soppressione del secondo periodo del medesimo comma 3, che attualmente prevede l'individuazione degli uffici periferici e di istituzione di unità operative anche all'estero tramite decreto del Presidente della Repubblica (ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988).

Infine fa presente che l'articolo 3 prevede che le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 possano trovare attuazione nei limiti degli attuali stanziamenti di bilancio e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Arianna SPESSOTTO (M5S) ribadisce le richieste di chiarimento precedentemente formulate.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ritiene che le modifiche appor-

tate dal provvedimento non autorizzino a pensare all'istituzione di sedi estere da parte dell'Agenzia e sottolinea che gli atti approvati dal direttore sono di natura amministrativa e non normativa.

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

La seduta termina alle 14.50.

ALLEGATO 1

7-00320 Mognato: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

il Ministero dell'interno, con proprio parere del 26 agosto 2003, aveva previsto che in caso di sosta di un autoveicolo su stallo a pagamento oltre l'orario autorizzato dal contrassegno esposto si desse luogo alla procedura di infrazione prevista dal codice della strada;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propria nota prot. n. 74779 del 30 luglio 2007, ha invece chiarito che la fattispecie di cui sopra non si configura come violazione del codice della strada, bensì come inadempimento contrattuale, e che quindi è dovuto dal cittadino in questo caso soltanto il pagamento della differenza eccedente quanto attestato dal contrassegno di sosta, integrato da eventuale penalità da stabilire con regolamenti comunali;

il rappresentante del Governo, in risposta all'interrogazione Mognato e altri n. 5-02362, nella seduta della IX Commissione del 20 marzo 2014, ha precisato che, ai sensi dell'articolo 157, comma 6, del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), nei luoghi ove la sosta è permessa per un tempo limitato è fatto obbligo ai conducenti di segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio; in tali luoghi pertanto la mancata indicazione dell'orario di inizio costituisce un'infrazione del

codice della strada, mentre non costituisce infrazione il protrarsi della sosta oltre il termine per il quale è stato effettuato il pagamento;

per questa ultima fattispecie le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali, devono essere stabilite con apposito regolamento comunale, secondo le indicazioni e le limitazioni stabilite dal codice civile, dal codice del consumo, nonché dall'articolo 17, comma 132, della legge n. 127 del 1997, e possono essere affidate al gestore del servizio;

il rappresentante del Governo ha altresì precisato che su questa interpretazione normativa, inizialmente avanzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha successivamente convenuto anche il Ministero dell'interno, correggendo con successive note del 18 gennaio 2010 e del 28 agosto 2010 il precedente parere del 2003; il rappresentante del Governo si è inoltre detto disponibile a intervenire con le ulteriori azioni del caso per meglio chiarire le argomentazioni espresse nella risposta all'interrogazione, fermo restando che non si ravvisa la necessità di ulteriori interventi normativi;

nonostante i chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo, permangono interpretazioni difformi, come segnalato

anche dalla presa di posizione dell'ANCI dello scorso 24 marzo,

impegna il Governo

a intervenire urgentemente con apposita circolare interpretativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di rendere nota in modo inoppugnabile la

corretta interpretazione normativa in merito alla sosta di autoveicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato e assicurare pertanto, da parte dei soggetti preposti, un trattamento uniforme di tale fattispecie.

(8-00046) « Mognato, Oliaro, Tullo, Vitelli, Furnari, Quaranta, Berretta, Nardi ».

ALLEGATO 2

7-00323 Cristian Iannuzzi: Sosta dei veicoli su stalli a pagamento oltre l'orario autorizzato.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,
premessi che:

la disciplina sulla sosta degli autoveicoli è stata di recente oggetto di un vivace contrasto interpretativo in ordine al regime sanzionatorio applicabile. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'associazione nazionale comuni italiani, in contrasto fra loro, hanno fornito due approdi interpretativi divergenti;

il caso controverso, specificamente, riguarda l'esatta individuazione della sanzione per l'ipotesi in cui un soggetto parcheggi il suo veicolo in un'area riservata soggetta a sosta regolamentata e provveda al regolare pagamento del titolo di sosta, ma non rispetti i limiti temporali previsti;

in linea generale l'ANCI opta per un regime sanzionatorio di stampo pubblicitario, con l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria, mentre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti invece non ritiene applicabile la sanzione amministrativa, sostenendo che l'ipotesi in esame rappresenti un illecito civile, soggetto alla sanzione privatistica dell'inadempimento contrattuale;

l'assetto normativo che ha dato origine al contrasto presenta dei profili di contraddittorietà e difetta di organicità e chiarezza normativa. I principali elementi di confusione sono, a detta dei proponenti, determinati dalla apparente sovrapposizione di una serie di norme in contrasto fra loro. I precetti in contrasto sono rappresentati dagli articoli 7, commi 1, lettera f), 14 e 15 e l'articolo 157, commi 6 e 8 del

codice della strada, oltre che dall'articolo 17, comma 132 della legge n. 127 del 1997;

nel citato groviglio di norme, a fronte di duplicazioni e contrasti, di fatto non esiste alcuna disposizione che esplicitamente disciplini la fattispecie della sosta effettuata con ticket regolarmente acquistato ma poi scaduto. L'assenza di tale disposizione esplicita, oltre ai citati conflitti, è la principale causa del contrasto;

la vigente disciplina presenta palesi profili di contrasto con le disposizioni costituzionali e comunitarie. Ad assetto vigente, non risulta possibile offrire una lettura costituzionalmente e comunitariamente univoca, orientata a sanare tali contrasti e tali illegittimità;

i principi contenuti nel Libro bianco sui trasporti e nella direttiva in fase di approvazione sulla mobilità urbana prospettano sistemi di gestione della sosta che dovrebbero trovare uniforme applicazione in tutti i Paesi dell'Unione europea;

la soluzione ANCI appare in palese contrasto con il principio di offensività e quindi con gli articoli 25, 27 della Costituzione e al combinato disposto 117 della Costituzione e articolo 6 CEDU, in quanto portano alla punizione di comportamenti eventualmente inoffensivi;

il conflitto reale o apparente fra norme riflette un problema di natura metagiuridica. Da qui l'esigenza di individuare una soluzione concreta che salvaguardi le esigenze privatistiche di tutela del cittadino con quelle pubblicitarie di razionale utilizzo del suolo e di rispetto delle norme di circolazione stradale;

sussiste il rischio effettivo che siano incentivati comportamenti opportunistici di utenti che scelgano scientemente di pagare la tariffa minima, sfruttando le lacune dell'ordinamento. Ciò oltre a mettere in crisi le finalità della sosta regolamentata (contenimento della domanda di mobilità privata), ridurrebbe anche le fonti di sostegno economico alle politiche per la mobilità sostenibile (articolo 7 del codice della strada);

la soluzione pubblicistica proposta dall'ANCI può sacrificare eccessivamente i diritti dei cittadini. Tale opzione interpretativa, infatti, oltre a presentare concreti profili di illegittimità costituzionale, quali ad esempio il principio di offensività, crea nel contempo situazioni di iniquità sostanziale. Situazioni inique possono determinarsi nel caso in cui un soggetto abbia sbagliato il calcolo sull'orario di sosta e « sfori » il tempo consentito anche di pochi minuti. Infatti, per tale ricostruzione interpretativa, rispettando alla lettera il dettato normativo, il soggetto in questo caso va sanzionato. Pertanto, anche la permanenza di un solo minuto in violazione delle norme previste dal codice implica l'applicazione della sanzione piena con il conseguente rischio che, avallando questa ricostruzione, venga conferita eccessiva discrezionalità all'organo accertatore, che si troverà nella situazione di dover decidere se procedere all'irrogazione della sanzione o soprassedere. Oltretutto, ragionando al contrario, vigente questa ricostruzione, il cittadino sarà obbligato a pagare quote orarie di sosta non usufruita, perché, nella valutazione degli orari di sosta, dovrà ricorrere a criteri prudenziali;

nell'ordinamento esistono soglie di tolleranza. Fra tutte, proprio in materia di circolazione stradale e in particolare di

limiti di velocità, si veda l'articolo 1, decreto ministeriale 29 ottobre 1997, secondo il quale nell'impiego di apparecchi automatici per gli accertamenti della velocità deve essere applicata una riduzione pari al 5 per cento con un minimo di 5 chilometri/orari. Nella riduzione è compresa anche la tolleranza strumentale;

nel caso della sosta la stima sui tempi di permanenza è, talvolta, difficile da quantificare in anticipo e quindi se ragioni di tolleranza esistono nel caso dei limiti di velocità, tanto più devono valere in questo in cui le esigenze di sicurezza sono minori e il calcolo è più complesso;

in alcuni comuni è già in vigore la prassi secondo cui l'organo accertatore, nell'immediata scadenza della tariffa di sosta, provvede al deposito del preavviso di ricorso, documento di moral suasion con il quale si ammonisce il trasgressore della futura sanzione,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative per rivedere l'attuale normativa relativa alla sosta tariffata al fine di risolvere i profili di contraddittorietà di cui in parola;

ad assumere iniziative per introdurre un sistema sanzionatorio graduale che tenga conto dei tempi di permanenza illegittimi e stabilisca una soglia di tolleranza non soggetta a sanzione;

ad assumere iniziative per istituire, per legge, una procedura amministrativa che imponga all'organo accertatore di lasciare sul veicolo il preavviso di sanzione.

(8-00047) « Cristian Iannuzzi, Nicola Bianchi, De Lorenzis, Liuzzi, Paolo Nicolò Romano, Dell'Orco, Spessotto ».