

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti. Nuovo testo C. 2520 Quintarelli ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	103
ALLEGATO 1 (<i>Emendamenti del relatore</i>)	108
Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti. C. 2721 Tullo ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	105
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative</i>)	109
INTERROGAZIONI:	
5-06599 Sgambato: Ampiezza dei locali atti allo svolgimento dei compiti di revisione dei veicoli a motore	106
ALLEGATO 3 (<i>Testo della risposta</i>)	111
5-06982 Spessotto: Difficoltà nell'applicazione da parte dei comuni della normativa relativa al contrassegno per la mobilità delle persone invalide	106
ALLEGATO 4 (<i>Testo della risposta</i>)	112
5-07121 De Lorenzis: Necessità di un potenziamento del servizio ferroviario verso la Puglia, con particolare riguardo ai mesi estivi	106
ALLEGATO 5 (<i>Testo della risposta</i>)	114
5-07251 Nizzi: Cause e responsabilità dell'incidente che ha interessato un aereo di linea in fase di atterraggio presso l'aeroporto di Catania il 17 dicembre 2015	107
ALLEGATO 6 (<i>Testo della risposta</i>)	115
5-07252 De Lorenzis: Criticità per imprese ed enti pubblici che hanno stipulato convenzioni con società di trasporto derivanti dall'introduzione del meccanismo dello <i>split payment</i> ..	107
ALLEGATO 7 (<i>Testo della risposta</i>)	116
AVVERTENZA	107

SEDE REFERENTE

Mercoledì 3 febbraio 2016. — 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 14.40.

Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti.
Nuovo testo C. 2520 Quintarelli ed altri.
(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 24 novembre 2015.

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.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, comunica che sono pervenuti i pareri delle Commissioni competenti in sede consultiva sul testo risultante dall'esame degli emendamenti.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, per quanto concerne i pareri espressi dalle Commissioni competenti in sede consultiva, segnala che le Commissioni Affari costituzionali, Giustizia, Bilancio, Cultura e Attività produttive hanno espresso parere favorevole, senza condizioni né osservazioni.

La Commissione Politiche dell'Unione europea ha espresso parere favorevole con una condizione, con la quale si richiede di riconsiderare la formulazione del testo in esame alla luce del Regolamento dell'Unione europea 2015/2120 riguardante l'accesso a un'Internet aperta, al fine di evitare sovrapposizioni tra disposizioni normative nella materia oggetto della proposta di legge.

Al riguardo segnala che il Regolamento richiamato nel parere è stato approvato di recente, dal momento che porta la data del 25 novembre 2015, per cui risulta successivo alla predisposizione della proposta di legge. Il Regolamento affronta sia il tema dell'accesso a un'Internet aperta, sia il tema della disciplina del *roaming*, che non è oggetto della proposta di legge.

Per quanto riguarda il tema dell'accesso a un'Internet aperta, il Regolamento, da un lato, lo affronta in una prospettiva più ampia, dall'altro, non interviene sugli aspetti specifici che sono oggetto della proposta di legge in esame. Ciò risulta in modo evidente da un dettagliato testo a fronte tra la proposta di legge e il Regolamento, predisposto dagli uffici, che invita i colleghi a consultare sull'applicazione GeoComm.

Fa presente di aver predisposto, per accogliere la condizione contenuta nel parere

della Commissione Politiche dell'Unione europea, alcuni emendamenti che sono finalizzati a esplicitare il coordinamento tra il testo in esame e il Regolamento dell'Unione europea (*vedi allegato 1*).

Si tratta pertanto di emendamenti di carattere formale, che non modificano il contenuto delle disposizioni della proposta di legge già esaminate dalla Commissione. Segnala, in particolare, che con l'emendamento 4-ter.100 si propone di integrare le disposizioni sanzionatorie già contenute nel testo della proposta di legge che è stato trasmesso per il parere, al fine di prevedere anche la sanzione per le violazioni degli obblighi previsti dal Regolamento n. 2015/2120. L'articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento affida infatti agli Stati membri il compito di stabilire le norme relative alle sanzioni da irrogare in caso di violazione degli articoli del Regolamento recanti le misure per l'accesso a un'Internet aperta.

Preannuncia, in ultimo, la propria intenzione, una volta concluso l'esame degli emendamenti, di chiedere alla Presidenza il trasferimento alla sede legislativa del testo in esame, verificando la sussistenza delle condizioni previste.

Mirella LIUZZI (M5S) ritiene condivisibile la condizione posta nel parere reso dalla Commissione Politiche dell'Unione europea e preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo sugli emendamenti volti al suo recepimento.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, avverte che in data 1° febbraio è stata assegnata alla Commissione la proposta di legge Sibia ed altri C. 3514 recante Modifica al codice delle comunicazioni elettroniche di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, per la diminuzione del divario digitale e altre disposizioni per la diffusione dell'accesso gratuito e aperto alla rete *internet* mediante connessioni a banda larga e ultralarga. Per quanto nel titolo si faccia riferimento all'accesso

aperto alla rete *internet*, il contenuto della proposta ha ad oggetto contributi per le infrastrutture a banda larga e ultralarga. Ritiene pertanto che non ci siano le condizioni per procedere all'abbinamento. Rivela quindi che, in assenza di un rappresentante del Ministero competente, che esprima il proprio parere sugli emendamenti del relatore, non ritiene opportuno procedere alla votazione degli emendamenti stessi.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti.

C. 2721 Tullo ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

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

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, comunica che il termine per la presentazione di emendamenti è scaduto il 27 gennaio scorso ed è stata presentata una sola proposta emendativa (*vedi allegato 2*). Avverte altresì che, conformemente alle decisioni assunte dall'Ufficio di Presidenza, è stata richiesta alle associazioni delle categorie professionali coinvolte una nota scritta sulla propria posizione in merito a eventuali interventi normativi sulla materia dei servizi tecnico-nautici. Le note scritte che sono pervenute sono state rese immediatamente disponibili sull'applicazione GeoComm.

Alberto PAGANI (PD) fa presente che lo scopo della proposta emendativa è quello di procedere alla modifica della disciplina relativa ai servizi tecnico-nautici, fortemente attesa dal settore. Ricorda che i servizi tecnico-nautici hanno carattere di servizio pubblico e sono sottoposti all'autorità marittima e portuale, con tariffe stabilite dalla legge n. 84 del 1994. Fa

presente che la proposta emendativa va nella medesima direzione richiesta dalle note scritte pervenute da parte delle organizzazioni rappresentative dei soggetti che prestano e ricevono tali servizi. Invita, quindi, il Governo ad effettuare un'attenta valutazione di tale proposta, al fine di poter addivenire prontamente alla definizione di una più efficace regolamentazione sia in materia di responsabilità dei piloti dei porti che di servizi tecnico-nautici.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede alla presidenza che non si proceda alla votazione di tale proposta emendativa nella seduta odierna, al fine di permettere ai Gruppi di effettuare i necessari approfondimenti.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, nel condividere le considerazioni svolte dal collega Pagani, ribadisce che la proposta emendativa da questi presentata interviene su un settore che è centrale nell'attività del porto e va nella direzione delle richieste formulate al riguardo dalle associazioni di categoria.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO condivide l'invito del presentatore a una attenta valutazione della proposta emendativa, sulla quale ritiene necessario effettuare una ulteriore riflessione. Evidenzia, infatti, che dal punto di vista tecnico emergono problemi di coordinamento con il recente schema di decreto legislativo di attuazione della legge n. 124 del 2015, cosiddetta « legge Madia » in materia di razionalizzazione di Autorità portuali, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016, che modifica l'intero impianto della legge n. 84 del 1994. Ritiene che quella sia la sede più opportuna per intervenire in maniera organica e coerente sulla citata legge n. 84, tenuto conto che lo schema di decreto prevede anche la modifica dell'articolo 14, su cui interviene la proposta emendativa. Evidenzia in ultimo che l'*iter* di approvazione del decreto legislativo di razionalizzazione delle Autorità portuali prevede l'acquisizione dei pareri delle

competenti Commissioni parlamentari, che in quella sede potranno quindi esprimersi riguardo al tema oggetto della proposta emendativa.

Alberto PAGANI (PD), tenuto conto delle considerazioni del rappresentante del Governo, chiede l'accantonamento dell'articolo aggiuntivo 2.01 a propria firma.

La Commissione accantona l'articolo aggiuntivo Pagani 2.01.

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

La seduta termina alle 15.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 3 febbraio 2016. — 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 15.

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.

5-06599 Sgambato: Ampiezza dei locali atti allo svolgimento dei compiti di revisione dei veicoli a motore.

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

Camilla SGAMBATO (PD), replicando, si ritiene soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, che ringrazia.

5-06982 Spessotto: Difformità nell'applicazione da parte dei comuni della normativa relativa al contrassegno per la mobilità delle persone invalide.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta di cui si ritiene soddisfatta, dal momento che fornisce una interpretazione chiara e supera i numerosi dubbi interpretativi che in precedenza avevano ingenerato una forte confusione. Sottolinea infatti che erano stati manifestati disagi da parte dei soggetti titolari del contrassegno in ordine all'incertezza sulla durata di validità dello stesso ed esprime apprezzamento sull'intervento effettuato dal Ministro Delrio e dal Presidente dell'ANCI, anche a seguito delle dirette sollecitazioni pervenute da parte di cittadini ed associazioni.

5-07121 De Lorenzis: Necessità di un potenziamento del servizio ferroviario verso la Puglia, con particolare riguardo ai mesi estivi.

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

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. In ordine ai servizi ferroviari rientranti nel perimetro del servizio universale, infatti, avrebbe auspicato una posizione più forte da parte del Governo, anche in ragione della contribuzione versata dallo Stato per tali servizi. Quanto invece ai servizi a mercato, esprime sorpresa per la scarsa reattività della società Trenitalia riguardo all'incremento della domanda che si verifica durante i mesi

estivi e auspica pertanto che in vista della prossima stagione venga intensificato il servizio ferroviario da e verso la Puglia in modo da far fronte alle esigenze degli utenti.

5-07251 Nizzi: Cause e responsabilità dell'incidente che ha interessato un aereo di linea in fase di atterraggio presso l'aeroporto di Catania il 17 dicembre 2015.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Settimo NIZZI (FI-PdL), nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, auspica che sia stato risolto il problema tecnico in essa evidenziato, relativo allo stato di efficienza delle chiavi torsionometriche usate per la manutenzione dei velivoli della compagnia Meridiana. Pur riponendo una notevole fiducia nella citata compagnia, giudica l'evento occorso assai grave, seppur fortunatamente senza danni alle persone, e meritevole di forte attenzione da parte del Governo. Nel prendere atto che è ancora in corso l'inchiesta di sicurezza aperta dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, si riserva di presentare ulteriori atti di sindacato ispettivo volti ad approfondire gli esiti della questione.

5-07252 De Lorenzis: Criticità per imprese ed enti pubblici che hanno stipulato convenzioni con società di trasporto derivanti dall'introduzione del meccanismo dello *split payment*.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta con la quale si fa chiarezza sulla problematica sollevata nell'atto di sindacato ispettivo. In particolare prende atto favorevolmente della possibilità che la questione possa essere risolta attraverso un adeguamento delle prassi aziendali, il che rende la soluzione senz'altro più tempestiva di quella che si sarebbe avuta nel caso si fosse dovuti intervenire a livello normativo.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.30.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

ALLEGATO 1

**Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet
per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti
(C. 2520 Quintarelli ed altri).**

EMENDAMENTI DEL RELATORE

ART. 1.

Al comma 1, lettera a), dopo le parole: rete internet aggiungere le seguenti: , nell'ambito delle reti di comunicazione elettronica, come definite dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2002/21/CE.

1. 100. Il Relatore.

ART. 2.

Al comma 1, premettere le seguenti parole: Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 4 del Regolamento (CE) 25 novembre 2015, n. 2015/2120,.

2. 100. Il Relatore.

ART. 3.

Apportare le seguenti modificazioni:

a) al comma 1 premettere le seguenti parole: « In coerenza con gli orientamenti

attuativi relativi all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) 25 novembre 2015, n. 2015/2120, »;

b) al comma 2, premettere le seguenti parole: « In coerenza con gli orientamenti attuativi relativi all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento (CE) 25 novembre 2015, n. 2015/2120, »;

c) al comma 5, premettere le seguenti parole: « In conformità con quanto stabilito dall'articolo 5 del Regolamento (CE) 25 novembre 2015, n. 2015/2120, ».

3. 100. Il Relatore.

ART. 4-TER.

Al comma 2, dopo le parole: in violazione dell'articolo 3 aggiungere le seguenti: nonché degli articoli 3, 4 e 5, paragrafo 2, del Regolamento (CE) 25 novembre 2015, n. 2015/2120,.

4-ter. 100. Il Relatore.

ALLEGATO 2

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti (C. 2721 Tullo ed altri).**PROPOSTE EMENDATIVE**

ART. 2.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis. (Modifica della legge n. 84 del 1994 in materia di servizi tecnico-nautici) All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera a), il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambienti portuali e a bordo delle navi»;

b) al comma 1-bis, il secondo, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva la validità dei vigenti provvedimenti disciplinanti l'obbligatorietà dei suddetti servizi, tali provvedimenti possono essere modificati su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'Autorità portuale, ove istituita, previa acquisizione del parere delle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La proposta è approvata in via definitiva con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa comunicazione all'Autorità portuale, ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta di altri trenta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione

territoriale di un'Autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici sono proposte dall'autorità marittima d'intesa con l'Autorità portuale, previa acquisizione dei pareri delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi e sono approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda la disciplina dell'accesso al servizio, restano ferme le modalità del concorso pubblico per piloti, ormeggiatori e barcaioli, secondo la normativa vigente, nonché i poteri dell'autorità marittima in relazione alla organizzazione dei servizi. Per quanto concerne i servizi di rimorchio, l'accesso è disciplinato in base alle procedure di selezione dell'erogatore universale del servizio, definite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione delle disposizioni dell'articolo 30 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. I vigenti criteri e meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere modificati attraverso un'istruttoria, condotta dallo stesso Ministero, alla quale partecipano il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e, con funzioni consultive, le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché la rappresentanza associativa nazionale delle Autorità portuali»;

c) il comma 1-ter è sostituito dai seguenti:

« 1-ter. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, ormeggio e battellaggio, di cui al comma 1-bis, relative ai singoli porti, sono stabilite, in conformità ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-bis, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale, alla quale partecipano l'autorità marittima e l'Autorità portuale, laddove istituita, che potranno essere rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e dalla rappresentanza associativa nazionale delle Autorità portuali. Alla predetta istruttoria partecipano, con funzioni meramente consultive, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. L'istruttoria ministeriale perviene ad una proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima d'intesa con l'Autorità portuale, previa acquisizione dei pareri delle citate rappresentanze unitarie nazionali. La proposta di variazione è sottoposta all'approvazione definitiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche tenendo conto dei pareri dalle citate rappresentanze nazionali. Analoga procedura è seguita per i successivi adeguamenti tariffari. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, la variazione tariffaria è adottata dall'autorità marittima sulla base di disposizioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La

medesima istruttoria tariffaria si applica per la determinazione delle tariffe del servizio di rimorchio, nel caso in cui la concessione del servizio sia stata rilasciata entro il 31 dicembre 2013. Nel caso in cui la concessione del servizio di rimorchio sia stata rilasciata successivamente al 31 dicembre 2013, le relative tariffe sono determinate sulla base della disciplina relativa alle procedure di selezione dell'erogatore universale del servizio; tale disciplina individua altresì le modalità di adeguamento tariffario, ferma restando la verifica della correttezza degli adeguamenti ad opera delle rappresentanze nazionali unitarie degli erogatori del servizio e degli utenti dello stesso.

1-quater. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee ».

Conseguentemente, al titolo della proposta di legge sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: e modifiche alla legge n. 84 del 1994 in materia di servizi tecnico-nautici.

2. 01. Pagani, Oliaro, Garofalo.

ALLEGATO 3

5-06599 Sgambato: Ampiezza dei locali atti allo svolgimento dei compiti di revisione dei veicoli a motore.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In merito ai contenuti dell'articolo 239, commi 3 e 4, del d.P.R. n. 495/1992 (Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada), circa i requisiti dei locali delle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 80, comma 8, del Codice della strada, con circolare MIT del 19 febbraio 1997 sono stati forniti agli operatori interessati, istruzioni e chiarimenti in merito ai locali destinati alle operazioni di revisione. In particolare, il punto 6 richiama il citato articolo 239 che prevede precisi requisiti dimensionali solo per i locali delle imprese per le quali sono rilasciati gli atti di concessione (oggi autorizzazione) e non detta invece prescrizioni di alcun genere in ordine ai locali destinati a ricevere le attrezzature di cui all'Appendice X del Titolo III del citato Regolamento, qualora le stesse non siano installate nei locali di officina, limitandosi semplicemente a prevedere che le imprese devono essere dotate di tali attrezzature. Si ritiene, pertanto, che le attrezzature in esame possano essere installate in spazi che, valutati comunque idonei ai sensi decreto legislativo n. 626/94 anche ai fini della valutazione del rischio e per la tutela della igiene e della sicurezza del lavoro, siano inoltre adatti a garantire, con le loro caratteristiche di protezione, che le attrezzature in essi contenute conservino nel tempo le caratteristiche di idoneità previste in sede di omologazione. Gli spazi in questione dovranno pertanto essere dotati almeno di copertura atta a riparare le

attrezzature dagli agenti atmosferici oltreché essere stati ritenuti idonei secondo la modalità di cui al punto 2 della circolare stessa (Certificato di idoneità ambientale U.S.L.).

Sulla base anche di dette istruzioni, gli uffici provinciali della motorizzazione hanno proceduto al controllo tecnico sulle idoneità di locali, attrezzature e strumentazioni propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione da parte della Provincia.

Si conferma, pertanto, quanto dichiarato con la citata nota dalla Direzione generale territoriale del Sud.

L'impresa interessata all'esercizio della revisione deve comunque produrre all'ente Provinciale deputato al rilascio dell'autorizzazione, completa documentazione attestante l'agibilità dei locali rilasciata dal Comune, nonché provvedere agli adempimenti connessi al decreto legislativo n. 81/2008 e alla autorizzazione sanitaria per l'esecuzione della attività di autoriparazione/revisione veicoli, rilasciata dal Comune o ASL competente.

Alla luce del dettato normativo e delle precisazioni contenute nella circolare di cui sopra, le attrezzature previste per la revisione degli autoveicoli debbono essere poste nel centro revisioni, intendendo con tale accezione anche l'eventuale tettoia esterna ai locali officina, fatti salvi i requisiti di idoneità, salubrità e igiene di cui alle certificazioni di rito richieste per il rilascio dell'autorizzazione provinciale.

ALLEGATO 4

5-06982 Spessotto: Difformità nell'applicazione da parte dei comuni della normativa relativa al contrassegno per la mobilità delle persone invalide.

TESTO DELLA RISPOSTA

In merito alla perentorietà o meno del termine di cui al d.P.R. n. 151/2012, ricordo che l'articolo 3, comma 1, prevede che la sostituzione del contrassegno invalidi con il nuovo contrassegno di parcheggio per disabili deve avvenire entro tre anni dalla data di entrata in vigore del regolamento stesso, salvo che le amministrazioni comunali non decidano tempi più contenuti. I comuni garantiscono, comunque, in tale periodo, il rinnovo dei contrassegni invalidi già rilasciati con il nuovo contrassegno di parcheggio per disabili. Inoltre, il comma 2 dispone che nel periodo transitorio di tre anni conservano validità le autorizzazioni e i corrispondenti contrassegni invalidi già rilasciati.

Inoltre, il comma 3 prevede che, entro tre anni dalla data di entrata in vigore del regolamento, la segnaletica stradale oggetto degli adempimenti di cui all'articolo 2 deve essere adattata alle intervenute modifiche. In caso di sostituzione, i nuovi segnali e il simbolo di accessibilità devono essere conformi alle norme del regolamento stesso.

Sulla base di tali disposizioni, le amministrazioni comunali avrebbero dovuto concludere la sostituzione dei vecchi contrassegni che, non essendo conformi al modello europeo, dovrebbero cessare di validità.

Anche il periodo transitorio per l'adeguamento – su scala nazionale – della segnaletica stradale orizzontale e verticale relativa alla mobilità delle persone diversamente abili (rappresentazione grafica e cromatica del nuovo contrassegno) da parte dei comuni è ormai scaduto; esso

doveva attuarsi in larga parte all'interno delle ordinarie procedure di manutenzione.

Ad ogni modo, i competenti uffici del MIT ritengono che, nel caso in cui un comune non abbia ancora provveduto alla sostituzione della segnaletica orizzontale e verticale, possa considerarsi valida la previsione di cui all'articolo 77, comma 5, del d.P.R. n. 495/1992 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada), in base al quale è consentito il permanere in opera di segnali già installati che presentano solo lievi difformità rispetto a quelli previsti, purché siano garantite le condizioni di cui agli articoli 79, commi da 1 a 8, e 8 1.

Devo evidenziare che, nell'ambito degli abituali strumenti di monitoraggio a disposizione, costituiti da informazioni ricevute dall'utenza o da enti, ai competenti uffici del MIT non sono state segnalate particolari criticità.

Il MIT, dovendo comunque procedere alla verifica dell'impatto della regolamentazione riguardante il raggiungimento degli obiettivi previsti dal d.P.R. n. 151/2012, in prossimità della scadenza del periodo transitorio, ha invitato l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) a fornire ogni possibile utile informazione circa l'avvenuta sostituzione dei contrassegni e l'uniforme adeguamento della segnaletica da parte delle amministrazioni comunali. Sono emersi limitati casi di ritardo negli adempimenti previsti.

Pertanto, proprio oggi il Ministro Delrio e il Presidente Fassino hanno invitato i sindaci a voler prontamente effettuare una

verifica dello stato delle procedure presso gli uffici competenti e, ove necessario, intraprendere ogni opportuna azione volta al loro sollecito completamento; ciò nella considerazione degli aspetti di rilevanza sociale della tematica e i possibili riflessi in termini di limitazione o disagio per la mobilità delle persone invalide che possono essere determinati dalla mancata o parziale attuazione della normativa.

Do quindi lettura del comunicato stampa, pubblicato sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

« Contrassegni blu per disabili, Fassino e Delrio scrivono ai sindaci ».

Un invito a effettuare una verifica dell'attuazione e a completare le procedure di sostituzione dei contrassegni di parcheggio per disabili con i nuovi contrassegni blu, conformi al modello europeo. È questo l'invito rivolto a tutti i Sindaci italiani in una lettera inviata loro dal Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Graziano Delrio e dal Presidente dell'ANCI, Piero Fassino.

Dopo aver ricordato che « con il decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 30 giugno 2012 (*Gazzetta Ufficiale* n. 203 del 31 agosto 2012) è stato introdotto il nuovo contrassegno di parcheggio per disabili conforme al modello europeo mettendo a disposizione dei Co-

muni un periodo di tre anni, scaduto il 15 settembre 2015, per provvedere agli adempimenti necessari riguardanti la sostituzione dei contrassegni e l'adeguamento della relativa segnaletica » Delrio e Fassino sottolineano che « l'occasione dell'introduzione delle nuove norme ha permesso ai Comuni e alle Città di innovare la gestione semplificando il dialogo tra cittadino/beneficiario ed amministrazione pubblica non solo in relazione al parcheggio, ma anche alla facilitazione della mobilità in aree a traffico regolamentato ».

« Questo – aggiungono – grazie ad un'attenzione da parte dei Comuni che hanno deciso di fare rete e all'ausilio delle nuove tecnologie ».

Tuttavia Delrio e Fassino non possono far a meno di segnalare come risultino anche dei casi, « in verità limitati », in cui sono stati riscontrati dei ritardi.

Per tale ragione visti « gli aspetti di rilevanza sociale della tematica ed i possibili riflessi in termini di limitazione o disagio per la mobilità delle persone invalide che possono essere determinati dalla mancata o parziale attuazione della normativa » Il Ministro Delrio e il Presidente Fassino invitano i Sindaci « a voler prontamente effettuare una verifica dello stato delle procedure presso gli uffici competenti e, ove necessario, intraprendere ogni opportuna azione volta al loro sollecito completamento ».

ALLEGATO 5

5-07121 De Lorenzis: Necessità di un potenziamento del servizio ferroviario verso la Puglia, con particolare riguardo ai mesi estivi.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione ai servizi ferroviari da e per le regioni del Sud d'Italia – in modo particolare da/per la Puglia durante la stagione estiva – Ferrovie dello Stato Italiane (FS) fa presente quanto segue.

Per quanto concerne i collegamenti rientranti nel servizio universale (treni Intercity e Intercity Notte), va rilevato che questi fanno parte del Contratto di Servizio stipulato tra Trenitalia e lo Stato; caratteristica di tali treni è quella di non essere economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, quindi, lo Stato eroga corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario, inserito anch'esso nel Contratto, definendo altresì la programmazione dei servizi contrattualizzati (numero, tipologia, tariffe e itinerari dei collegamenti).

Per alcuni di questi treni, infatti, durante la scorsa estate è stata incrementata la composizione con l'aggiunta di carrozze sulle rotte maggiormente richieste: in par-

ticolare, per quanto riguarda la Puglia, è stato potenziato il servizio c.d. sdraiato (cucette) sui seguenti treni:

ICN 758/765 Milano-Lecce-Milano;

ICN 752/755 Milano-Lecce-Milano;

ICN 754/757 Torino-Lecce-Torino.

Per ciò che riguarda, invece, i servizi ferroviari a mercato, questi sono effettuati a rischio di impresa senza corrispettivi pubblici integrativi dei ricavi da traffico come i Frecciabianca e Frecciargento, e vengono programmati con composizioni dei treni bloccate; per questi non è stato possibile prevedere collegamenti straordinari aggiuntivi, in quanto i convogli dedicati a tali servizi sono stati tutti impegnati sulle rotte già assegnate, per le quali si rilevano, nel medesimo periodo, condizioni di notevole affluenza dei viaggiatori.

La situazione continuerà ad essere monitorata e sarà valutata anche in occasione del cambio orario di giugno 2016.

ALLEGATO 6

5-07251 Nizzi: Cause e responsabilità dell'incidente che ha interessato un aereo di linea in fase di atterraggio presso l'aeroporto di Catania il 17 dicembre 2015.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione a quanto accaduto il giorno 17 dicembre al velivolo di Air Italy, gruppo Meridiana Fly, in partenza dall'Aeroporto di Catania, l'ENAC precisa che l'aereo effettuava un atterraggio di emergenza a Catania senza conseguenze. L'incidente, infatti, non ha causato feriti fra passeggeri, equipaggio e persone.

La ruota, nella sua corsa, ha tuttavia danneggiato la recinzione perimetrale dell'aeroporto, con danni al sistema di avvicinamento strumentale e luminoso.

La stessa ENAC, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, già il successivo giorno 18 ha provveduto ad acquisire, presso gli uffici dell'Operatore Air Italy, i dati relativi all'evento occorso e ha proceduto alle verifiche preliminari sulla gestione della manutenzione pertinente all'evento occorso.

In data 22 e 23 dicembre 2015, nello svolgimento delle attività di sorveglianza presso l'impresa Meridiana Maintenance, quale fornitore di manutenzione dell'operatore Air Italy, un team ENAC ha effettuato una verifica straordinaria, nel corso della quale ha rilevato delle discrepanze in termini di non corretta gestione dello stato di efficienza di alcune attrezzature (chiavi torsionometriche) usate per la manutenzione. A tale riguardo è stata richiesta l'adozione di appropriate azioni correttive.

Pertanto, sulla base delle discrepanze emerse, l'ENAC ha chiesto di far eseguire,

a scopo cautelativo, una campagna di ispezioni finalizzata alla verifica dei corretti valori di coppia di serraggio degli elementi di fissaggio delle ruote dei carrelli degli aeromobili per i quali Meridiana Maintenance ha in essere contratti di manutenzione. Tali verifiche sono attualmente in corso e sono oggetto di monitoraggio da parte dell'ENAC.

Nell'ambito, poi, dell'attività di sorveglianza in esercizio e manutenzione dell'ENAC, saranno definite, se del caso, le pertinenti azioni, sulla base dei risultati della descritta campagna di ispezione.

Relativamente all'analisi dell'avaria e alle eventuali raccomandazioni di sicurezza, si farà riferimento alle determinazioni dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV), cioè l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano e soggetto istituzionalmente preposto all'accertamento delle cause degli incidenti/inconvenienti gravi occorsi in Italia ad aeromobili civili, che ha aperto un'inchiesta di sicurezza classificando il citato evento come inconveniente grave.

L'inchiesta è mirata ad accertare le cause dell'evento in un'ottica di prevenzione e quindi di miglioramento della sicurezza del volo; sono in corso di acquisizione le prime evidenze necessarie e le risultanze saranno rese note non appena concluso l'iter.

ALLEGATO 7

5-07252 De Lorenzis: Criticità per imprese ed enti pubblici che hanno stipulato convenzioni con società di trasporto derivanti dall'introduzione del meccanismo dello *split payment*.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'interrogazione parlamentare riferisce di criticità che afferiscono ad aspetti contrattuali tra un'azienda di trasporto pubblico locale e un'azienda sanitaria locale che possono essere regolati liberamente dalle parti in conformità alle normative vigenti in materia fiscale.

Tuttavia, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) – Direzione generale per il clima e l'energia – ha fornito informazioni sulle criticità riscontrate da un'azienda sanitaria locale del Comune di Roma nell'accesso agli incentivi stanziati dal Comune per promuovere l'acquisto a prezzo agevolato di abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale a favore dei dipendenti di enti e aziende che hanno introdotto la figura del *mobility manager* aziendale ed hanno predisposto un piano spostamenti casa-lavoro.

Infatti, il MATTM riferisce di aver assunto informazioni via brevi dai competenti uffici e strutture tecniche di Roma Capitale e dall'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità; quanto evidenziato è da imputarsi alla prassi aziendale adottata da ATAC Spa di emettere la fattura relativa alla vendita degli abbonamenti contestualmente all'avvenuto pagamento degli stessi, in modo tale da emettere una fattura quietanzata. Tale meccanismo, che non comporta particolari problematiche per l'acquisto di abbonamenti da parte di soggetti di diritto privato, può rappresentare una criticità per pubbliche amministrazioni ed enti pubblici, entrambi tenuti ad adottare le procedure amministrative relative al ricevimento della fattura elet-

tronica e al loro pagamento con il meccanismo dello *split payment*, di cui all'articolo 1, comma 629, della legge di stabilità 2015, n. 190 del 23 dicembre 2014. Appare quindi evidente che si è in presenza di una mera prassi aziendale che può essere modificata in qualsiasi momento, non dipendente dagli incentivi posti in essere dal Comune per promuovere la mobilità sostenibile.

Sull'argomento non si dispone di elementi propri del dicastero economico.

Da parte del MIT, ribadisco l'impegno ad incentivare il trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro, affinché l'Italia possa raggiungere *standard* europei; a promuovere misure di sostenibilità, soprattutto quelle con un carattere innovativo, che possono contribuire all'abbassamento delle emissioni inquinanti. Come più volte espresso dal Ministro Delrio è necessario rinnovare il parco mezzi per garantire meno consumi e più accessibilità, occorre sostenere una mobilità nuova per contribuire al cambiamento culturale di cui il nostro Paese ha bisogno, anche attraverso la promozione di ciclabili, ciclovie e cammini.

Segnalo da ultimo che, anche attraverso l'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL istituito presso il MIT, potranno essere svolte attività di monitoraggio e acquisizione dati, a seguito delle quali potranno poi essere valutate le criticità prospettate nell'ambito di quanto disposto con decreto MATTM del 27 marzo 1998 in tema di « mobilità sostenibile nelle aree urbane » e proposte eventuali soluzioni.