

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del Commissario incaricato della gestione commissariale della società Ferrovie del sud-est e servizi automobilistici Srl sull'attività commissariale relativa alla gestione della citata società e sulle prospettive della società stessa 122

RISOLUZIONI:

7-01052 Meta: Adeguamento delle dotazioni tecnologiche di sicurezza delle reti ferroviarie regionali (*Seguito della discussione e rinvio*) 122

SEDE REFERENTE:

Istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada. C. 3837 Minnucci (*Esame e rinvio*) 123

SEDE CONSULTIVA:

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate. Nuovo testo unificato C. 72 Realacci e abb. (Parere alla VIII Commissione) (*Seguito dell'esame e rinvio*) 126

ALLEGATO (*Proposta di parere della relatrice*) 128

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 26 luglio 2016.

Audizione del Commissario incaricato della gestione commissariale della società Ferrovie del sud-est e servizi automobilistici Srl sull'attività commissariale relativa alla gestione della citata società e sulle prospettive della società stessa.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13 alle 14.15.

RISOLUZIONI

Martedì 26 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Inter-

viene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.15.

7-01052 Meta: Adeguamento delle dotazioni tecnologiche di sicurezza delle reti ferroviarie regionali. (*Seguito della discussione e rinvio*).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta del 21 luglio scorso.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che sono state presentate le risoluzioni n. 7-01060 De Lorenzis e n. 7-01061 Franco Bordo che, vertendo sul medesimo argomento, saranno discusse congiuntamente.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte altresì che è stata presentata in data odierna una risoluzione a prima firma Garofalo sul medesimo argomento, che non risulta ancora pubblicata.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ribadisce il parere favorevole del Governo sulla risoluzione a prima firma del presidente Meta. Quanto alle risoluzioni a prima firma Bordo e De Lorenzis si riserva di intervenire in una successiva seduta. Riguardo alla questione oggetto delle risoluzioni, fa presente che in data 3 agosto è prevista, nell'ambito della riunione della Conferenza Stato-regioni, l'esame del decreto ministeriale con cui si individuano, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 112 del 2015, le reti ferroviarie regionali da assoggettare alla normativa dell'Unione europea, anche per quanto concerne i profili di sicurezza. Nell'ambito di tale esame potranno essere anche definite l'ordine di grandezza delle risorse finanziarie necessarie per l'adeguamento degli *standard* di sicurezza di tali reti.

Michele Pompeo META, *presidente*, nella convinzione che un testo unitario possa rappresentare la soluzione migliore al fine di definire indirizzi chiari al Governo volti alla soluzione di una questione che ormai si configura come una vera e propria emergenza, chiede al Governo la disponibilità a svolgere la discussione nella giornata di domani, potendo, nel frattempo, i Gruppi parlamentari lavorare all'ipotesi di un testo condiviso.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO assicura la disponibilità del Governo a proseguire la discussione delle risoluzioni in oggetto e dell'ulteriore riso-

luzione presentata dal deputato Garofalo nella giornata di domani.

Mario TULLO (PD) ritiene opportuno che si proceda alla votazione della risoluzione a prima firma Meta sulla quale il Governo ha già espresso la propria condivisione.

Michele ANZALDI (PD) si associa alle considerazioni del collega Tullo.

Michele Pompeo META, *presidente*, stante anche la disponibilità manifestata dal Governo, ribadisce l'opportunità che si verifichino le condizioni per procedere alla redazione di un testo unitario e condiviso. Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

SEDE REFERENTE

Martedì 26 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.30.

Istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada.

C. 3837 Minnucci.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che in data 22 luglio è stata presentata la proposta di legge C. 3990 Biasotti ed altri vertente sul medesimo argomento, che tuttavia non risulta ancora assegnata alla Commissione.

Emiliano MINNUCCI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare la proposta di legge A.C. 3837 concernente l'istituzione della Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada. La proposta di legge si compone di un articolo unico con il quale si dispone che la Repubblica riconosce la terza domenica di novembre come Giornata nazionale delle vittime della strada. A questo proposito ricorda che la terza domenica di novembre è stata riconosciuta come Giornata mondiale delle vittime della strada da parte delle Nazioni Unite con la risoluzione n. 60/5, adottata dall'Assemblea generale il 26 ottobre 2005, quale « giusto riconoscimento per le vittime della strada e per le loro famiglie » e gli Stati membri e la comunità internazionale sono stati invitati a riconoscerla a loro volta. Analizzando l'articolato della proposta, rileva che il comma 1 prevede che si promuova ogni iniziativa utile a migliorare la sicurezza stradale e a informare gli utenti, in particolare i giovani, sulle gravi conseguenze di modalità di guida non rispettose del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285). Non vengono disciplinate le modalità con cui saranno fornite tali informazioni, anche al fine di lasciare il massimo grado di libertà alle istituzioni che intendano assumere le iniziative indicate.

Il comma 2 prevede alcuni esempi delle iniziative possibili. Si stabilisce, in particolare, che, in occasione della Giornata nazionale, siano organizzati, nelle scuole di ogni ordine e grado, cerimonie, convegni e altri incontri pubblici finalizzati a tenere vivo il ricordo delle vittime e manifestare la partecipazione al dolore dei feriti, delle famiglie, degli amici e delle comunità di cui le vittime facevano o fanno parte; a rendere omaggio al coraggio e all'abnegazione dei componenti delle

squadre di emergenza, degli operatori delle Forze di polizia e dei sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni causate dagli incidenti stradali; a riflettere sul dolore provocato dalla morte e dal ferimento di milioni di persone nel mondo a causa di incidenti stradali; a informare sulle gravi conseguenze degli incidenti stradali, anche in termini economici, per le famiglie e per le comunità; e, infine, a sensibilizzare, in particolare i giovani, sul valore della vita umana e sulle drammatiche condizioni in cui versano molti sopravvissuti.

Con riguardo alle motivazioni dell'iniziativa legislativa in questione sottolinea che essa si pone nel solco del costante impegno della Commissione sul tema della sicurezza stradale, impegno tanto più urgente e necessario alla luce dei recentissimi dati OCSE che, pur con alcune luci, non sembrano del tutto incoraggianti sotto il profilo della sicurezza sulle nostre strade. A tali dati, che si riferiscono al 2014, si aggiungono quelli provvisori diffusi dall'ISTAT il 19 luglio scorso, che offrono un quadro informativo sugli incidenti stradali che sono accaduti nell'anno 2015. I dati OCSE relativi all'Italia contenuti nel « *Road safety annual report 2016* », pubblicato nel mese corrente, sono riferiti all'intero anno 2014 e indicano un numero ancora elevato di incidenti stradali. Si tratta infatti di circa 177.000 incidenti, (numero che registra un calo del 2,5 per cento rispetto al 2013), con 3.381 persone decedute nel 2014 (quasi lo stesso numero del 2013, anno in cui erano morte 3.401 persone). Tali cifre collocano l'Italia ancora al di sopra della media europea dei decessi. Pur potendo esprimere soddisfazione per la fortissima riduzione degli incidenti stradali in generale che si è registrata dal 2000 ad oggi, in particolare per quanto riguarda gli incidenti mortali – le vittime si sono infatti ridotte da 7.061 nel 2000 a 4.114 nel 2010, a 3.381 del 2014 – manifesta preoccupazione riguardo alla ripresa del numero dei morti, come risulta dal quadro, sia pur provvisorio, diffuso dall'ISTAT, relativo al 2015, anno in cui,

per la prima volta dopo 15 anni di calo ininterrotto, la tendenza ad una riduzione del numero delle vittime si arresta, in quanto si registra, al contrario, un incremento dei morti sulla strada, che passano a 3.419, con un incremento di 38 decessi rispetto all'anno 2014 (1,1 per cento in più). Per quanto concerne il numero complessivo degli incidenti stradali, anche nel 2015 si registrerebbe, sulla base dei dati dell'ISTAT, una diminuzione da circa 177 mila del 2014 a circa 173 mila nel 2015.

Sull'aumento del numero di vittime in Italia, secondo le anticipazioni ISTAT pesa l'incremento di morti registrato su autostrade (comprensive di tangenziali e raccordi autostradali) e strade extraurbane (305 e 1.619 morti, che comportano, rispettivamente, un incremento del 6,3 per cento e dell'1,9 per cento sull'anno precedente). Una lieve flessione si registra, di contro, sulle strade urbane (1.495 morti, con una riduzione dello 0,7 per cento rispetto al 2014), dopo la crescita del 5,4 per cento tra il 2013 e il 2014. Fanno eccezione i grandi Comuni, per i quali, nel complesso, il numero di morti nell'abitato aumenta dell'8,6 per cento.

Osserva che tali dati segnalano, e, purtroppo, l'OCSE lo conferma, l'utilizzo ancora altamente insoddisfacente da parte degli Italiani dei mezzi di protezione individuale, in particolare delle cinture di sicurezza. L'OCSE riferisce ad esempio che, da un sondaggio condotto tra il 2010 ed il 2014, solo il 20 per cento degli italiani interpellati ha dichiarato di usare le cinture di sicurezza sui sedili posteriori, peraltro obbligatorie dal 1994. Ulteriori rilevazioni empiriche condotte da riviste specialistiche del settore automobilistico hanno confermato che nelle aree urbane l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza da parte dei passeggeri sui sedili anteriori, nonché sui sedili posteriori, è largamente disatteso, anche in presenza di bambini. L'OCSE cita altri studi in materia, che dal 2011 al 2014 stanno tentando di monitorare il non utilizzo dei seggiolini per i bambini: si stima un non utilizzo dei seggiolini di ritenuta per bambini che va dal 22 per cento al 34 per cento nelle varie

regioni d'Italia. Osserva che questo comportamento, unitamente all'uso non corretto dei telefoni cellulari alla guida, si configura come una causa crescente di incidentalità da arginare attraverso campagne educative mirate volte a sensibilizzare l'utenza. In tal senso ritiene che la giornata istituita dalla proposta di legge in esame possa costituire la cornice migliore nella quale avviare tali iniziative.

Quanto alle categorie di vittime, fa presente che, secondo i più recenti dati ISTAT, l'aumento della mortalità nel 2015 ha riguardato in particolar modo gli utenti delle due ruote a motore (+7,2 per cento) e i pedoni (+4 per cento). Per i pedoni si tratta del secondo aumento consecutivo (+4,9 per cento tra il 2014 e il 2013). Risultano in calo gli automobilisti deceduti (-1,7 per cento) così come i conducenti di ciclomotori (-5,4 per cento) e i ciclisti (-8,8 per cento), che tornano ai livelli di mortalità del 2013. Tali dati devono infatti tenere conto delle tendenze degli anni precedenti: nel 2014 sulla base dell'analisi OCSE, si era infatti, registrata una significativa riduzione dei decessi per i conducenti di ciclomotori (-3,3 per cento) e di motociclette (-10,4 per cento), mentre si riscontrava un aumento dell'8,8 per cento del numero dei ciclisti deceduti.

Giudica necessario, come emerge dai dati sinteticamente richiamati, che il tema della sicurezza stradale mantenga una posizione centrale sia rispetto all'interesse dell'opinione pubblica, sia rispetto alle politiche che si intendono adottare. Sotto questo profilo l'istituzione di una giornata dedicata alle vittime della strada, che possa portare a divulgare i dati, anche quelli meno positivi, sensibilizzando la pubblica opinione e favorendo una ampia attività educativa, rivolta a tutti i cittadini, e in particolare ai bambini e ai giovani, appare essere pienamente coerente con le molte iniziative che la Commissione negli anni ha intrapreso su questo tema.

Auspica pertanto un esame condiviso e costruttivo della proposta di legge in esame da parte di tutti i Gruppi parlamentari, in modo che possa essere colta pienamente l'occasione di tornare ad in-

tervenire sul tema della sicurezza stradale, richiamando su di esso l'attenzione della pubblica opinione con una iniziativa che può avere un forte impatto, anche, come dicevo, sotto il profilo educativo. Per questa ragione auspica altresì che si possa pervenire ad una rapida approvazione della proposta di legge in entrambi i rami del Parlamento.

Diego DE LORENZIS (M5S) condivide le finalità e i contenuti della proposta di legge in esame. Osserva che pur non costituendo questa una misura atta a risolvere il problema dell'incidentalità e della mortalità stradale, anche per l'assenza di risorse tali da permettere alle istituzioni di promuovere le iniziative di informazione e sensibilizzazione ivi previste, in ogni caso si tratta di una misura pienamente condivisa che può costituire un primo passo nella direzione seguita dalla Commissione. Auspica tuttavia che possano essere esaminati prontamente dalla Commissione tutti i provvedimenti in materia di sicurezza stradale presentati dai Gruppi parlamentari, le cui misure operative potranno dare un contributo concreto ed efficace alla riduzione del numero degli incidenti e dei morti sulle strade.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Michele Pompeo META, *presidente*, non essendovi deputati che chiedono di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, nella quale si procederà, dopo che sia stata assegnata, all'abbinamento della proposta di legge C. 3990 Biasotti.

La seduta termina alle 14.40.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 26 luglio 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.35.

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate.

Nuovo testo unificato C. 72 Realacci e abb.

(Parere alla VIII Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 21 luglio.

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

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita la relatrice a illustrare la propria proposta di parere.

Elisa SIMONI (PD), *relatrice*, illustra la propria proposta di parere favorevole con condizioni *(vedi allegato)*.

Paolo GANDOLFI (PD) rileva che il testo unificato predisposto dalla Commissione ambiente presenta elementi di sovrapposizione con due proposte di legge in corso di esame presso la Commissione Trasporti, vale a dire la proposta di legge in materia di ferrovie turistiche e la proposta di legge in materia di rete ciclabile e mobilità ciclistica. La proposta di parere presentata dalla collega Simoni individua con grande precisione e supera le sovrapposizioni con l'iniziativa legislativa in materia di ferrovie turistiche. Per quanto riguarda invece la proposta di legge concernente la rete ciclabile e la mobilità ciclistica, di cui la Commissione Trasporti ha adottato un nuovo testo base e nella seduta di domani avvierà l'esame e la votazione delle proposte emendative, rileva che il testo in esame reca alcune disposi-

zioni che potrebbero determinare criticità e difficoltà di coordinamento.

Segnala in particolare che all'articolo 1, comma 4, si stabilisce che la rete nazionale di mobilità dolce debba essere sviluppata in coerenza con il sistema nazionale di ciclovie turistiche previsto nella legge di stabilità 2016. In proposito ritiene che sarebbe più opportuno, in coerenza con le previsioni recate dalla proposta di legge in corso di esame da parte della Commissione Trasporti, un riferimento alla rete ciclabile nazionale, anche in considerazione del fatto che le disposizioni della legge di stabilità richiamate al comma 4 dell'articolo 1 in esame sono state introdotte con un apposito emendamento proprio in vista di essere riprese e sviluppate in un testo di legge organico, che è appunto quello al quale la Commissione Trasporti sta lavorando.

Osserva quindi che all'articolo 4, comma 3, del testo in esame, si prevede che la rete nazionale della mobilità dolce sia integrata con specifiche categorie di infrastrutture e di mezzi di trasporto, tra cui le ferrovie in esercizio del trasporto ferroviario locale, prevedendo particolari facilitazioni d'uso, sia tariffarie, sia di carico e di trasporto di biciclette. Al riguardo segnala che le disposizioni dell'articolo 4 riguardano la rete, piuttosto che la gestione del servizio. Per questo, mentre può considerarsi pertinente il riferimento a facilitazioni di carico e di trasporto di biciclette, non gli sembra appropriato nell'ambito del suddetto articolo fare riferimento a facilitazioni tariffarie. A suo giudizio, sarebbe più opportuno che tale riferimento fosse inserito nell'ambito dell'articolo 8, laddove si enumerano gli interventi di valorizzazione della rete di mobilità dolce, tra i quali

potrebbero essere incluse anche iniziative per facilitare l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico locale, anche ferroviario, mediante iniziative volte a pervenire al riconoscimento di facilitazioni tariffarie. In ogni caso occorre tenere presente che la competenza ad adottare facilitazioni tariffarie spetta agli enti locali titolari del servizio di trasporto pubblico.

In conclusione, invita pertanto la collega relatrice a valutare la possibilità di inserire nella propria proposta di parere gli aspetti da lui evidenziati, proprio al fine di assicurare il coordinamento tra il testo unificato in esame e la proposta di legge sulla rete ciclabile e la mobilità ciclistica che la Commissione Trasporti sta predisponendo.

Michele Pompeo META, *presidente*, sottolinea, anche alla luce dell'intervento del deputato Gandolfi, l'esigenza di tutelare le competenze della Commissione, tanto più quando si tratta di materie, quali le ferrovie turistiche o la mobilità ciclistica, sulle quali la Commissione sta esaminando proposte di legge in sede referente. D'altra parte invita la Commissione ad accelerare i tempi di esame delle proposte di legge, in modo da pervenire quanto prima alla conclusione dell'esame stesso e, in un rapporto di collaborazione e trasparenza sia con la Commissione Ambiente sia con il Governo, alla definizione di testi che offrono una disciplina organica delle materie sopra citate.

In considerazione dell'esigenza per la relatrice di valutare le integrazioni della proposta di parere sollecitate dal collega Gandolfi, rinvia il seguito dell'esame alla seduta che sarà prevista per domani.

La seduta termina alle 14.45.

ALLEGATO

Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate (Nuovo testo unificato C. 72 Realacci ed abb.).

PROPOSTA DI PARERE DELLA RELATRICE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge recanti « Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate » (C. 72 Realacci e abb.),

premessi che:

il provvedimento mira alla realizzazione di una rete nazionale di « mobilità dolce », connotata da un'elevata sostenibilità ambientale ed equiparata – ai fini della pianificazione e della programmazione a livello nazionale e locale, nonché a quella di livello europeo – alle altre reti infrastrutturali nazionali;

le modalità di realizzazione della rete, di cui all'articolo 2, prevedono che essa principalmente derivi dal recupero e dal riutilizzo di infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi equestri, cammini storici, percorsi religiosi, strade bianche, tratturi e strade locali a basso traffico, treni turistici, percorsi *velorail*, alzaie lungo i fiumi, canali ed aree vallive ed altre tipologie che consentono utilizzi sostenibili; sono altresì introdotte misure, sicuramente condivisibili, volte a favorire l'integrazione della rete di mobilità dolce con il trasporto pubblico locale;

per quanto concerne la definizione della rete di mobilità dolce e, in partico-

lare, il riferimento alle ferrovie e ai treni turistici, si evidenzia peraltro l'esigenza che essi non costituiscano parte della rete della mobilità dolce, ma che, come correttamente disposto dall'articolo 4, rientrino tra le infrastrutture che « integrano » la mobilità dolce;

si sottolinea altresì che è in corso di esame da parte di questa Commissione una proposta di legge volta a disciplinare in modo organico l'esercizio del trasporto ferroviario su linee storico-turistiche di particolare pregio dal punto di vista ambientale, culturale, paesaggistico e archeologico; risulta pertanto opportuno non inserire nella proposta di legge in esame disposizioni che interessino in modo specifico tale materia;

in diverse disposizioni del testo in esame si fa riferimento alle ferrovie dismesse. In particolare, l'articolo 2 reca la definizione di ferrovie dismesse, nell'ambito delle infrastrutture da recuperare e riutilizzare ai fini della realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce; l'articolo 4, comma 2, prevede, tra le tipologie di percorsi con le quali realizzare preferibilmente la rete nazionale della mobilità dolce anche le ferrovie dismesse; il successivo articolo 5 disciplina l'utilizzo delle ferrovie dismesse come aree nelle quali sviluppare la mobilità dolce (*greenways*), demandando ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la pubblicazione entro il 31 dicembre di ogni anno dell'elenco di tali linee ferroviarie. Al riguardo si evidenzia l'esigenza di preci-

sare che l'uso delle ferrovie « dismesse » ai fini della mobilità dolce sia limitato ai soli casi nei quali il sedime ferroviario non sia armato o, in ogni caso, si trovi in condizioni di armamento che escludano il ripristino dell'esercizio ferroviario;

l'articolo 7 modifica il codice dei beni culturali prevedendo che anche le ferrovie turistiche, ferrovie sospese e ferrovie dismesse, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza rientrano tra i beni paesaggistici e possano pertanto essere qualificati come beni di notevole interesse pubblico, applicando quindi ad esse la specifica disciplina prevista in tali casi. Si evidenzia tuttavia che le suddette previsioni potrebbero comportare vincoli eccessivi e tali da rendere più difficile l'attivazione e più onerosa la gestione dei percorsi ferroviari turistici;

l'articolo 9, nel definire i compiti e la composizione dell'Osservatorio sulla mobilità dolce, prevede la partecipazione anche di rappresentanti delle associazioni impegnate nella salvaguardia, nella promozione e nella gestione di ferrovie turistiche. Per le ragioni già indicate si segnala l'opportunità di sopprimere tale previsione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 2, sostituire le parole da: « e persegue l'obiettivo » fino a: « garantendo così » con le seguenti: « , e garantendo »;

2) all'articolo 2, comma 1, apportare le seguenti modificazioni:

a) alla lettera b), primo periodo, sopprimere le parole « treni turistici »;

b) alla lettera d), secondo periodo, dopo le parole « dall'esercizio ferroviario, » aggiungere le seguenti: « che non siano armati o, comunque, che siano in condizioni di armamento tali da escludere il ripristino dell'esercizio ferroviario medesimo, »;

3) all'articolo 5, sopprimere il comma 2;

4) all'articolo 7, comma 1, lettera a), sopprimere il capoverso *d-bis*) e apportare le conseguenti modifiche di coordinamento alle lettere b), c) e d);

5) all'articolo 9, comma 3, sopprimere le seguenti parole: « , nonché nella salvaguardia, nella promozione e nella gestione di ferrovie turistiche ».