

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

COMITATO RISTRETTO:

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. C. 1178 Iacono ed altri	89
--	----

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dei seguenti trattati: <i>a)</i> Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo dello Stato del Qatar sui servizi aerei, con Allegato, fatto a Roma il 24 settembre 2002, con Accordo per l'introduzione di emendamenti, fatto a Roma il 16 aprile 2012; <i>b)</i> Accordo sui servizi di trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, con Allegati, fatto ad Algeri il 22 gennaio 2013; <i>c)</i> Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, con Allegati, fatto a Roma il 21 giugno 2013; <i>d)</i> Accordo di cooperazione nel campo dei trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, fatto ad Algeri il 14 novembre 2012; <i>e)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Kosovo sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Pristina il 24 luglio 2014; <i>f)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Moldova sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 19 settembre 1997; <i>g)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di sua altezza serenissima il Principe di Monaco concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Roma l'8 novembre 2012; <i>h)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Montenegro sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 12 marzo 2014; <i>i)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Serbia sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto ad Ancona il 15 ottobre 2013; <i>l)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Azerbaijan sul trasporto marittimo, fatto a Roma il 14 luglio 2014; <i>m)</i> Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Andorra concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Bruxelles il 19 maggio 2015. C. 3917 Governo (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	89
--	----

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV). Nomina n. 75 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento e rinvio</i>)	93
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	95

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	95
ALLEGATO 1 (<i>Proposte emendative presentate</i>)	100
ALLEGATO 2 (<i>Proposte emendative approvate</i>)	108

INTERROGAZIONI:

5-08222 De Lorenzis: Situazione e prospettive della società Mistral Air con riguardo ai rapporti con Alitalia e alle ricadute occupazionali	98
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	110
5-08288 Tullo: Efficienza dei collegamenti ferroviari al servizio dell'area ligure delle Cinque Terre	98
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	112
5-08114 Labriola: Misure per il rilancio dell'aeroporto di Taranto, con particolare riguardo all'avvio del servizio di trasporto passeggeri	98
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	113
5-08411 Martella: Rischi per la sicurezza dei dipendenti delle ferrovie e dei passeggeri conseguenti alle frequenti aggressioni che si verificano sui treni e nelle stazioni, con particolare riguardo alla stazione di Venezia	99
<i>ALLEGATO 6 (Testo della risposta)</i>	114
5-08634 De Lorenzis: Possibilità per le imprese ferroviarie di integrare la disciplina in materia di sicurezza, anche ai fini di un'applicazione omogenea della stessa	99
<i>ALLEGATO 7 (Testo della risposta)</i>	115
5-08949 Spessotto: Soppressione di corse e riduzione di carrozze da parte di Trenitalia nelle tratte a lungo raggio per carenza di personale	99
<i>ALLEGATO 8 (Testo della risposta)</i>	116

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 28 settembre 2016.

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

C. 1178 Iacono ed altri.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 13.50 alle 14.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 28 settembre 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO.

La seduta comincia alle 14.30.

Ratifica ed esecuzione dei seguenti trattati: *a)* Accordo fra il Governo della Repubblica italiana e il Governo dello Stato del Qatar sui servizi aerei, con Allegato, fatto a Roma il 24 settembre 2002, con Accordo per l'introduzione di emendamenti, fatto a Roma il 16 aprile 2012; *b)* Accordo sui servizi di

trasporto aereo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, con Allegati, fatto ad Algeri il 22 gennaio 2013; *c)* Accordo sui servizi aerei tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, con Allegati, fatto a Roma il 21 giugno 2013; *d)* Accordo di cooperazione nel campo dei trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, fatto ad Algeri il 14 novembre 2012; *e)* Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Kosovo sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Pristina il 24 luglio 2014; *f)* Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Moldova sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 19 settembre 1997; *g)* Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di sua altezza serenissima il Principe di Monaco concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Roma l'8 novembre 2012; *h)* Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del Montenegro sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Roma il 12 marzo 2014; *i)* Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica

di Serbia sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto ad Ancona il 15 ottobre 2013; l) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Azerbaijan sul trasporto marittimo, fatto a Roma il 14 luglio 2014; m) Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Principato di Andorra concernente la regolamentazione del trasporto internazionale di viaggiatori e di merci su strada, fatto a Bruxelles il 19 maggio 2015.

C. 3917 Governo.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata a esaminare, in sede consultiva, il disegno di legge C. 3917 concernente la ratifica ed esecuzione di ben undici trattati internazionali su materie di interesse della Commissione.

In particolare, sei accordi riguardano la regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci su strada (con Kosovo, Moldova, Principato di Monaco, Montenegro, Serbia e Andorra), tre sono relativi al trasporto aereo (ancora con l'Algeria e poi con Qatar e Vietnam) e due vertono sul trasporto marittimo (con Azerbaijan e Algeria).

I sei accordi concernenti la regolamentazione reciproca dell'autotrasporto merci e passeggeri mirano ad offrire un fondamento normativo, secondo il principio della reciprocità, all'attività degli autotrasportatori che operano tra i territori delle due Parti contraenti; in tal modo si vuole contribuire alla regolarità e allo sviluppo dei viaggi e dell'interscambio di merci tra i due Paesi.

Anzitutto, si stabilisce che i vettori sono autorizzati al trasporto di viaggiatori e merci tra i due Paesi contraenti o anche in transito nel territorio dell'altra Parte.

Per quanto concerne il trasporto di viaggiatori, questo viene distinto in regolare ed occasionale.

I trasporti regolari con autobus vengono sottoposti al regime dell'autorizzazione preventiva, e sono organizzati in collaborazione tra le competenti Autorità delle Parti contraenti secondo le decisioni della Commissione mista istituita quale sede di consultazione e collaborazione: le Autorità competenti si scambiano autorizzazioni al percorso nel proprio territorio. Tali permessi sono necessari anche per il semplice transito nel territorio dell'altra Parte contraente con destinazione verso un paese terzo, transito che non prevede tuttavia salita o discesa di passeggeri nel corso di esso.

I trasporti occasionali con autobus vengono sottoposti ad autorizzazione specifica, sulla base della domanda indirizzata all'Autorità competente del proprio Stato. Sono però esenti da tali autorizzazioni alcuni trasporti occasionali tipici dei viaggi turistici, quali il trasporto di uno stesso gruppo nel territorio dell'altra Parte contraente e ritorno, e il trasporto di un gruppo di viaggiatori nel territorio dell'altra Parte contraente, con ritorno a vuoto nel paese di immatricolazione.

Per quanto concerne i trasporti di merci, sono anch'essi sottoposti al regime dell'autorizzazione preventiva: essa è valida per un viaggio di andata e ritorno e non è cedibile ad altre imprese, ha una durata determinata e dà diritto ad effettuare carichi anche nel viaggio di ritorno, con l'utilizzo di un veicolo o di un complesso di veicoli. Esiste tuttavia una serie di tipologie di trasporto, per le quali l'autorizzazione non è necessaria: la Commissione mista potrà comunque apportare variazioni a tale elenco. Non sono inoltre soggetti ad autorizzazione i trasporti di merci in mero transito nel territorio dell'altra Parte contraente, per i quali non è previsto né carico né scarico di merci in detto territorio di transito. Resta in ogni

caso vietato il servizio merci con inizio e destinazione nel territorio dell'altra Parte contraente, nonché, di norma, il trasporto di merci tra il territorio dell'altra Parte contraente e un paese terzo (o viceversa). Gli accordi contengono anche norme specifiche in materia doganale e fiscale oltre che l'istituzione di una Commissione mista per la corretta esecuzione di ciascun accordo. Negli articoli finali sono previste le disposizioni che devono essere seguite per l'entrata in vigore dell'Accordo bilaterale, nonché la durata dello stesso.

I tre accordi bilaterali nel campo dei servizi di trasporto aereo entrano nel solco di numerosi altri accordi simili che l'Italia ha stipulato nel corso degli anni.

Tali ultimi trattati tengono conto delle disposizioni del regolamento CE n. 847 del 29 aprile 2004 ha apportato sostanziali innovazioni e una omogeneizzazione a livello europeo nella normativa di settore. Per tale ragione l'accordo stipulato col Qatar (datato 2002) è accompagnato da un protocollo emendativo volto a tenere conto del mutato quadro della regolamentazione europea.

Gli accordi bilaterali sui servizi di trasporto aereo, definiscono in primo luogo le modalità di esercitare i diritti e le facoltà delle Parti di sviluppare operazioni aeronautiche internazionali nell'ambito della tabella delle rotte normalmente allegata agli accordi stessi. Vi sono poi disposizioni generali sulle leggi e i regolamenti concernenti l'ingresso, lo stazionamento e l'uscita dal territorio di ciascuna delle Parti degli aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale e disposizioni sugli equipaggi degli aeromobili, sui passeggeri e sugli spedizionieri oltre al riconoscimento reciproco della certificazione di navigabilità degli aeromobili, nonché delle licenze rilasciate da ciascuna delle Parti stesse.

Negli accordi sono poi previsti casi nei quali le Parti contraenti hanno il diritto di rifiutare, revocare, limitare o sospendere l'autorizzazione di esercizio, anche eventualmente in riferimento a un singolo vettore aereo designato dall'altra Parte.

Particolarmente rilevanti sono poi le previsioni riguardanti la sicurezza aerea, come anche quelle relative alla protezione della navigazione aerea contro atti illeciti. Sono inoltre disciplinati i diritti di sorvolo e di scalo sui rispettivi territori e il diritto all'operatività di servizi aerei internazionali regolari sulle rotte specificate negli allegati a ciascun accordo. Viene infine sostanzialmente vietata l'attività di cabotaggio nei servizi aerei nel territorio dell'altra Parte contraente.

È previsto che ciascuna Parte contraente designi uno o più vettori aerei per operare nelle rotte specificate in ciascun accordo che potranno effettivamente espletare subordinatamente ad un'autorizzazione emessa nel più breve tempo possibile da ciascuna delle Parti contraenti. All'interno dei principi di concorrenza, comunque, i vettori designati dovranno rispettare alcuni requisiti standard per rispondere alle esigenze del pubblico nonché le esigenze di traffico tra i due territori.

Le disposizioni prevedono contatti regolari tra le rispettive Autorità aeronautiche in ordine alle autorizzazioni ad operare e per l'approvazione dei programmi di ciascun vettore opportunamente designato. Le Parti, inoltre, si consulteranno regolarmente per la verifica delle condizioni di applicazione di ciascun accordo, che è completato dalle consuete disposizioni in materia di interpretazione e applicazione, e di eventuale contenzioso, nonché di modalità di entrata in vigore, revisione e denuncia degli accordi medesimi.

I due accordi in materia di trasporti marittimi definiscono in primo luogo la sfera di applicazione dei medesimi, identificata nei trasporti marittimi internazionali operati per conto delle Parti contraenti, ovvero nei trasporti marittimi tra il territorio delle Parti e paesi terzi: restano esclusi dall'ambito di applicazione di ciascun accordo le attività di cabotaggio nazionale e di navigazione interna al territorio di ciascuna delle due Parti. L'accordo si applica alle «navi di una Parte contraente» alle «navi utilizzati dalle

compagnie marittime di una Parte contraente» Per tutti gli accordi viene individuata un'Autorità competente per l'attuazione dell'accordo medesimo.

Nei diversi accordi si riafferma il principio della libertà della navigazione, da cui discende l'impegno delle Parti ad eliminare ogni ostacolo allo sviluppo degli scambi marittimi tra i due Paesi da cui deriva la parità di trattamento tra le navi dell'altra parte e le proprie navi di bandiera e da cui deriva l'impegno reciproco a ridurre al massimo la durata della permanenza dei container nelle infrastrutture portuali, agevolando allo scopo le formalità doganali e quelle collegate ai profili della salute pubblica. La parità di trattamento vale anche nel caso in cui una nave dell'altra Parte contraente subisca un incidente marittimo in un porto o comunque nelle acque territoriali dell'altra Parte contraente.

È prevista una serie di facilitazioni in materia di ingresso, soggiorno e transito nel territorio di ciascuna delle Parti contraenti da parte di marittimi imbarcati su unità navali dell'altra Parte, con diverse procedure a seconda che si tratti di cittadini di quella Parte contraente o di cittadini di paesi terzi ed è disciplinata la fattispecie concernente la commissione di reati a bordo delle navi di ciascuna parte contraente. È inoltre disciplinato inoltre il tema della formazione nel settore marittimo, rispetto al quale le Parti si impegnano a coordinare le proprie attività in materia mediante scambi di informazioni e di esperienze.

Appare rilevante la disposizione in forza della quale, fatto salvo l'adempimento dei previsti obblighi fiscali, ciascuna delle Parti concede alle società di navigazione dell'altra Parte il diritto di utilizzare i redditi realizzati nel proprio territorio e di trasferirli liberamente nel territorio di origine: tale facoltà si estende alle somme eventualmente riconosciute a titolo di risarcimento per danni subiti durante le operazioni portuali. Anche con riguardo a tale gruppo di accordi è previsto un Comitato congiunto volto a favorire la migliore attuazione dell'accordo e a risolvere

in via amichevole eventuali controversie sull'interpretazione o l'applicazione dell'accordo.

Infine, si sofferma anche sul contenuto del disegno di legge, i cui cinque articoli recano l'autorizzazione alla ratifica (articolo 1), l'ordine di esecuzione degli undici accordi bilaterali (articolo 2), la clausola di invarianza finanziaria (articolo 4) e l'entrata in vigore (articolo 5). La copertura finanziaria degli accordi è disciplinata dall'articolo 3: i tre accordi concernenti il trasporto aereo non presentano oneri mentre gli altri 8 complessivamente presentano un costo di circa 33 mila euro annui valutati per gli anni 2016 e 2018. Mentre gli oneri autorizzati per il 2017 riguardano i servizi di interpretariato e sono pari a 13.600 euro.

Considerata la natura di tali accordi propone pertanto di esprimere parere favorevole.

Arianna SPESSOTTO (M5S) evidenzia come il disegno di legge in esame presenti un contenuto tutt'altro che univoco, atteso che si compone di ben undici accordi internazionali, alcuni dei quali sono peraltro stati stipulati con Paesi la cui situazione politica interna desta certamente inquietudine.

Ritenendo quindi che non si possa dedicare ad un siffatto provvedimento un'unica seduta, invita il Presidente a valutare l'opportunità di concedere ai deputati uno spazio di riflessione e di approfondimento adeguato, rinviandone la trattazione.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, pur premettendo di non avere obiezioni di principio ad una richiesta di rinvio, tiene a precisare che l'esame della Commissione non può esulare dalle competenze specifiche di quest'organo parlamentare, su cui a suo giudizio, la relazione del collega si è soffermata in modo esaustivo.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, si associa alle considerazioni del presidente, ricordando che è prassi della Commissione concludere in un'unica se-

duta atti di analogo tenore, una volta acquisiti gli elementi riferiti ai propri ambiti di competenza e verificata l'assenza di ogni questione problematica.

Arianna SPESSOTTO (M5S) insiste sulla richiesta di rinvio della votazione sul parere del relatore alla prossima seduta, in ragione della necessità di approfondire i contenuti del provvedimento.

Vincenzo GAROFALO, *presidente*, osserva come l'inserimento del punto all'ordine del giorno fosse stato preannunciato fin dalla settimana scorsa, così da assicurare tempi adeguati per ogni utile approfondimento. In ogni caso, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 28 settembre 2016. — Presidenza del vicepresidente Vincenzo GAROFALO, indi del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.40.

Proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV).

Nomina n. 75.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, illustrando la proposta di nomina del professor Bruno Franchi a presidente dell'Agenzia Nazionale Sicurezza del Volo (ANSV), ricorda preliminarmente che l'Agenzia, istituita con il decreto legislativo n. 66/1999, in attuazione della direttiva comunitaria 94/56/CE, è un'istituzione pubblica, caratterizzata da ampia autonomia, posta in posizione di terzietà rispetto al sistema aviazione civile.

All'ANSV sono attribuite funzioni concernenti lo svolgimento di inchieste tecniche relative agli incidenti ed agli inconvenienti occorsi ad aeromobili dell'aviazione civile, con emanazione, se necessario, di opportune raccomandazioni di sicurezza nonché la predisposizione di studi e indagini al fine di favorire il miglioramento della sicurezza del volo.

Non rientrano pertanto fra le attribuzioni dell'Agenzia compiti di regolazione, controllo e gestione del sistema aviazione civile.

Con il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 189, è stato adottato il Regolamento di riordino dell'ANSV, finalizzato ad una razionalizzazione degli organi ed a un contenimento della spesa dell'ente. È stato quindi ridotto da quattro a tre il numero dei componenti del collegio. Gli organi dell'ANSV risultano pertanto: il presidente; il collegio, composto di tre membri; il collegio dei revisori dei conti, anch'esso composto di tre membri.

L'articolo 2 definisce le procedure di nomina degli organi: il presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri. I membri del collegio sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta, rispettivamente, due del Ministro delle infrastrutture e trasporti, uno del Ministro dell'interno ed uno del Ministro della giustizia.

Il presidente ed i membri del collegio sono nominati previo parere delle competenti commissioni parlamentari, rimangono in carica cinque anni e possono

essere confermati per una volta, ma tale ultima disposizione sul limite dei due mandati non trova applicazione in sedi di prima applicazione, in virtù della disciplina transitoria prevista dall'articolo 6 del citato regolamento di riordino.

Per quanto riguarda il profilo professionale del candidato, ricorda che il professor Franchi è professore associato di diritto aeronautico presso la Facoltà di giurisprudenza dell'Università di Modena e Reggio Emilia. Nel 1993 è stato nominato membro della Commissione ministeriale di studio per la sicurezza aerea, incaricata di verificare lo stato di attuazione delle misure di sicurezza negli aeroporti italiani nonché di elaborare e aggiornare proposte dirette al miglioramento del sistema di sicurezza nel settore dell'aviazione civile, con particolare riguardo alla sicurezza del volo.

Dal 1990 al 1999 è stato membro, in qualità di esperto giuridico, della Commissione sicurezza volo dell'Aero Club d'Italia, ente di diritto pubblico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 ottobre 2002 è stato nominato membro della Commissione di studio per l'elaborazione delle modifiche da apportare alla parte aeronautica del codice della navigazione.

È autore di numerose pubblicazioni, nonché promotore di iniziative scientifiche, in materia di diritto aeronautico e sicurezza del volo.

Con decreto del Presidente della Repubblica 14 ottobre 1999 è stato nominato per la prima volta presidente dell'Agenzia. È stato quindi nominato commissario straordinario dell'ANSV con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 dicembre 2004. Con decreto del Presidente della Repubblica 7 febbraio 2005 è stato confermato presidente dell'Agenzia per un secondo mandato. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 2010, infine, è stato nuovamente nominato Commissario straordinario dell'ANSV, per poi ricevere il 3 febbraio 2011 il terzo mandato alla carica di presidente dell'Agenzia.

Ricorda infine ai colleghi che la presente proposta di nomina è stata già esaminata dall'omologa Commissione del Senato lo scorso 21 settembre e che è stata approvata all'unanimità con una sola astensione (15 voti favorevoli e una scheda bianca).

Nel rimarcare la competenza, la passione e la dedizione che ha sempre mostrato nello svolgimento del suo incarico, propone alla Commissione di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina del professor Bruno Franchi.

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), a nome del proprio Gruppo, esprime parere contrario alla riconferma di Bruno Franchi a Presidente dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, dichiarando che tale posizione è assunta nella consapevolezza del fatto che il suo movimento al Senato ha votato favorevolmente, nonché del valore del dott. Bruno Franchi, sulla cui persona non vi sono obiezioni di sorta. La contrarietà a tale proposta di nomina deriva piuttosto dal rifiuto di un sistema tipicamente italiano di un potere inamovibile, dove sono sempre gli stessi a ricoprire le cariche apicali e non c'è mai un effettivo ricambio della classe dirigente.

Ricorda, al riguardo, che Bruno Franchi, è presidente dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo dal 1999, ovvero dall'istituzione della stessa Agenzia che ha diretto ininterrottamente, godendo di norme *ad personam* e commissariamenti ad hoc, nonostante la norma fissi il limite di soli due mandati. La eventuale nomina per lo svolgimento di un ulteriore mandato da Commissario straordinario confligge con le affermazioni del Consiglio di Stato sulla natura straordinaria della procedura di commissariamento, da cui dovrebbe invece discendere che non può essere nominato presidente chi ne ha ricoperto il ruolo di commissario.

Infine, evidenzia come, durante la gestione del dottor Franchi, il rapporto dell'ICAO abbia evidenziato carenze operative dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, rilevando che ben oltre il cinquanta per cento delle inchieste aperte

non risultano concluse. Tale scarso rendimento dell'Ente non può essere unicamente attribuito alla carenza di investigatori, che pure sussiste, dal momento che l'Agenzia dovrebbe avere in organico dodici investigatori, ma da anni dispone di sole due unità, al punto da ingenerare il sospetto che vi sia una precisa volontà nel mantenere l'Agenzia su questi livelli di produttività.

Per queste ragioni, non essendo tollerabile, a suo giudizio, la prosecuzione di questo stato in cui versa l'Agenzia di cui il dott. Franchi rappresenta il principale responsabile, esprime la posizione della sua parte politica contraria alla nomina.

Ivan CATALANO (Misto) prende atto della posizione espressa dal collega, che non ha potuto omettere di riconoscere la grave carenza di organico dell'Agenzia che, nonostante ciò, si è sempre attestata su elevati livelli di rendimento e di qualità dell'opera di controllo, ad ulteriore testimonianza dell'ottimo operato del dottor Franchi pur in un contesto difficile.

Diego DE LORENZIS (M5S) precisa nuovamente come non vi sia alcuna posizione pregiudizievole contraria alla persona del dottor Franchi, né si è voluto nascondere che la percentuale di istruttorie non concluse è estremamente elevata anche a causa delle carenze di organico.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, intervenendo in replica, osserva preliminarmente come la procedura in esame riguarda la nomina del soggetto chiamato a ricoprire la carica di presidente dell'ANSV e non di commissario straordinario. Ciò avviene nel pieno rispetto delle norme che presiedono al conferimento di tale incarico, comprese quelle che pongono il divieto del secondo mandato, atteso che essa è intervenuta con il riordino dell'Agenzia avvenuto nel 2010 e non può certo operare in senso retroattivo.

Prende atto che al Senato i rappresentanti del MoVimento Cinque Stelle si sono espressi favorevolmente, rimarcando in quella sede doti professionali e compe-

tenza del candidato, con toni certamente diversi da quelli usati dagli esponenti del medesimo gruppo in questa sede.

Infine, manifesta il proprio convincimento sulla bontà della proposta, anche alla luce della positiva esperienza maturata personalmente in qualità di presidente dell'aeroporto di Trieste. Avendo avuto occasione di lavorare con il dottor Franchi, ne ha potuto direttamente apprezzare la competenza e la disponibilità, che è risultata estremamente proficua nel prevenire rischi ed accertare cause di incidenti verificatisi in quel sito.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.10.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 28 settembre 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 15.10.

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 2 agosto 2016.

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

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che entro il termine del 28 luglio 2016 sono state presentate 22 proposte emendative e che successivamente il relatore ha presentato ulteriori 5 proposte emendative ai quali sono stati presentati complessivamente 11 subemendamenti (*vedi allegato 1*). Si procederà quindi alla votazione delle proposte emendative riferite a ciascun articolo.

La Commissione passa ad esaminare le proposte emendative riferite all'articolo 1.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, esprime parere favorevole sul subemendamento Cristian Iannuzzi 0.1.100.1, raccomandando l'approvazione del suo emendamento 1.100. Invita, quindi al ritiro degli emendamenti Schullian 1.1 e Franco Bordo 1.2, sui quali, altrimenti il parere sarebbe contrario. Con riferimento all'emendamento Schullian 1.1, precisa che esso, riferendosi alle aree urbane «con elevato pendolarismo», va in senso contrario rispetto al suo emendamento 1.100, mentre quanto all'emendamento Franco Bordo 1.2, precisa che esso appare superfluo alla luce della nuova formulazione dell'articolo 2-*bis*, comma 1, proposta con il suo emendamento 2.0100, che sarà successivamente esaminato.

Fa notare che i pareri espressi raccolgono una interlocuzione proficua tra i gruppi, che è stata tesa all'elaborazione di un testo condiviso.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere conforme a quello espresso dal relatore.

La Commissione, con distinte votazioni, approva il subemendamento Cristian Iannuzzi 0.1.100.1 (*vedi allegato 2*), quindi l'emendamento 1.100 del relatore (*vedi*

allegato 2), come risultante dal subemendamento approvato.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che l'emendamento Schullian 1.1 s'intende precluso dall'approvazione dell'emendamento 1.100 del relatore.

Constata l'assenza dei presentatori dell'emendamento Franco Bordo 1.2: s'intende che vi abbiano rinunciato.

La Commissione passa ad esaminare le proposte emendative riferite all'articolo 2.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, invita al ritiro del subemendamento Cristian Iannuzzi 0.2.100.1, sul quale altrimenti il parere sarebbe contrario. Precisa, in proposito, che tale emendamento appare superfluo alla luce delle definizioni già recate dall'emendamento del relatore 2.100. Raccomanda l'approvazione del suo emendamento 2.100, sul quale propone una riformulazione nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Invita poi al ritiro degli emendamenti Catalano 2.1, Folino 2.2, Catalano 2.3, Cristian Iannuzzi 2.4, 2.5, 2.6 e 2.7, Catalano 2.8, 2.9 e 2.10, Cristian Iannuzzi 2.11 e 2.12, e Catalano 2.13 e 2.14, sui quali altrimenti il parere sarebbe contrario, in quanto sono in larga parte assorbiti dagli emendamenti del relatore 2.100, e 2.0100, ovvero confluiti nei subemendamenti riferiti a questi ultimi.

Invita quindi al ritiro del subemendamento Franco Bordo 0.2.0100.1, sul quale altrimenti il parere sarebbe contrario, in quanto esclude che l'importo della compartecipazione possa essere concordato tra gli interessati, rimettendolo invece ad una determinazione dell'autorità dei trasporti, soluzione normativa non condivisibile in quanto ridondante rispetto alla possibilità di utilizzo delle tabelle ACI.

Invita quindi al ritiro del subemendamento Catalano 0.2.0100.2, in quanto interviene in materia fiscale, materia che giudica opportuno non affrontare in questa sede, essendo una questione dibattuta in termini generali nell'ambito del provvedimento C. 3564 sulla *sharing economy* esaminato dalle Commissioni riunite IX e

X. Invita quindi al ritiro dei subemendamenti Dell'Orco 0.2.0100.3 e Cristian Iannuzzi 0.2.0100.4, sui quali altrimenti il parere sarebbe contrario, in quanto intervengono nel senso di eliminare il limite del 90 per cento delle tabelle ACI come tetto massimo di contribuzione alle spese di trasporto, tema rilevante su cui ritiene opportuno un ulteriore approfondimento.

Invita quindi al ritiro del subemendamento Catalano 0.2.0100.5, sul quale altrimenti il parere sarebbe contrario, in quanto superfluo, dal momento che il testo del provvedimento in esame reca un elenco esaustivo delle possibili fonti di spesa del trasporto. Invita poi al ritiro del subemendamento Catalano 0.2.0100.6, sul quale altrimenti il parere sarebbe contrario, in quanto interviene in materia di categorie di mezzi soggetti ad immatricolazione, materia che non è affrontata nel provvedimento. Invita infine al ritiro del subemendamento Catalano 0.2.0100.7, in quanto sarebbe assorbito dall'eventuale approvazione del suo articolo aggiuntivo 2.0100, del quale raccomanda l'approvazione, proponendone una riformulazione nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere conforme a quello espresso dal relatore.

Ivan CATALANO (Misto) dichiara di ritirare tutte le sue proposte emendative riferite all'articolo 2.

Vincenzo GAROFALO (AP) chiede al relatore delucidazioni circa il suo articolo aggiuntivo 2.0100, con riferimento all'impossibilità che l'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori superi la soglia del 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'ACI.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, osserva che la fissazione di tale limite del 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'ACI mira a scoraggiare l'uso condiviso di veicoli privati per finalità di lucro. La

sua proposta emendativa, infatti, mira a scorporare dal valore delle tabelle dell'ACI la parte relativa alle spese non vive, ovvero quelle concernenti l'ammortamento del mezzo, i costi assicurativi e altre voci a ciò assimilabili.

Michele DELL'ORCO (M5S) esprime talune perplessità sulle delucidazioni testé rese dal relatore, facendo notare che le tabelle ACI sono quelle a cui abitualmente le aziende fanno riferimento. Non comprende, pertanto, la ragione per cui fissare il limite del 90 per cento, osservando che sarebbe al limite preferibile rimodulare le tabelle nel loro complesso.

Michele Pompeo META, *presidente*, constata l'assenza del presentatore del subemendamento Cristian Iannuzzi 0.2.100.1: s'intende che vi abbia rinunciato.

Michele DELL'ORCO (M5S) si augura che il subemendamento Cristian Iannuzzi 0.2.100.1 sia ripresentato in Assemblea, dal momento che il suo contenuto appariva condivisibile.

La Commissione approva l'emendamento 2.100 del relatore, così come riformulato (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, fa notare che, a seguito dell'approvazione dell'emendamento 2.100 del relatore, così come riformulato, s'intendono preclusi gli emendamenti Folino 2,2, Cristian Iannuzzi 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.11 e 2.12.

Michele Pompeo META, *presidente*, constata l'assenza dei presentatori del subemendamento Franco Bordo 0.2.0100.1: s'intende che vi abbiano rinunciato.

Michele DELL'ORCO (M5S) ritira il suo emendamento 0.2.0100.3, auspicando tuttavia che il tema del limite del 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'ACI sia affrontato nel prosieguo dell'esame.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, dichiara la sua disponibilità ad affrontare tale questione nel prosieguo dell'esame.

Ivan CATALANO (Misto) fa notare che le tabelle dell'ACI, rappresentando un indicatore privato, non appaiono vincolanti. A suo avviso, nulla vieterebbe al legislatore eventualmente di indicare le spese ammissibili al rimborso, ferme restando le difficoltà pratiche di una siffatta quantificazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) si augura che tale questione possa essere approfondita anche attraverso una interlocuzione con i rappresentanti dell'ACI.

Michele Pompeo META, *presidente*, constata l'assenza del presentatore del subemendamento Cristian Iannuzzi 0.2.0100.4: s'intende che vi abbia rinunciato.

La Commissione approva l'articolo aggiuntivo 2.0100 del relatore, così come riformulato (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

INTERROGAZIONI

Mercoledì 28 settembre 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 15.30.

5-08222 De Lorenzis: Situazione e prospettive della società Mistral Air con riguardo ai rapporti con Alitalia e alle ricadute occupazionali.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, osserva che non può dichiararsi pienamente soddisfatto, atteso che la risposta del rappresentante del Governo non appare esaustiva. A suo avviso, la risposta ignora che Mistral Air, pur operando sul mercato, è controllata da Poste italiane, non spiegando il motivo per il qual Alitalia abbia sospeso unilateralmente tutti i contratti in essere con la società Mistral Air.

5-08288 Tullo: Efficienza dei collegamenti ferroviari al servizio dell'area ligure delle Cinque Terre.

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

Mario TULLO (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo. Auspica, in ogni caso, che si compia uno sforzo ulteriore per rafforzare il servizio di *customer care* al fine di migliorare l'efficienza dei collegamenti ferroviari al servizio dell'area ligure delle cinque terre.

5-08114 Labriola: Misure per il rilancio dell'aeroporto di Taranto, con particolare riguardo all'avvio del servizio di trasporto passeggeri.

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

Vincenza LABRIOLA (Misto), replicando, si dichiara perplessa di fronte alla risposta del rappresentante del Governo, sottolineando come l'attivazione presso l'aeroporto di Grottaglie-Taranto di voli di linea per i passeggeri favorirebbe inoltre l'occupazione in un'area depressa dal punto di vista economico. Ricordando che tale tema è già all'attenzione della Commissione, nell'ambito della discussione di

specifici atti d'indirizzo, auspica che sia individuata al più presto una soluzione a tale problematica.

5-08411 Martella: Rischi per la sicurezza dei dipendenti delle ferrovie e dei passeggeri conseguenti alle frequenti aggressioni che si verificano sui treni e nelle stazioni, con particolare riguardo alla stazione di Venezia.

Michele MOGNATO (PD), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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

Michele MOGNATO (PD), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita. Auspica che prosegua l'importante lavoro svolto in materia di sicurezza presso la stazione di Venezia, anche al fine di contrastare i fenomeni di abusivismo presenti in quella zona.

5-08634 De Lorenzis: Possibilità per le imprese ferroviarie di integrare la disciplina in materia di sicurezza, anche ai fini di un'applicazione omogenea della stessa.

Diego DE LORENZIS (M5S), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

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 in qualità di cofirmatario, si dichiara non soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, dalla quale non si evincono misure efficaci nell'ottica di garantire la sicurezza ferroviaria sul territorio nazionale, tema al quale il suo gruppo attribuisce grande rilevanza.

5-08949 Spessotto: Soppressione di corse e riduzione di carrozze da parte di Trenitalia nelle tratte a lungo raggio per carenza di personale.

Diego DE LORENZIS (M5S), in accordo con il presentatore, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta fornita, di cui prende atto.

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

La seduta termina alle 16.

ALLEGATO 1

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. (C. 2436 Dell'Orco ed altri).

PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

ART. 1.

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO
1.100 DEL RELATORE.

All'emendamento 1.100, dopo la parola: viaggio sostituire le parole: alla riduzione dell'impatto ambientale con le seguenti: , del numero delle vetture in circolazione, della congestione del traffico e dell'impatto ambientale.

0. 1. 100. 1. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, sostituire le parole da: e in particolare fino a: dal traffico urbano con le seguenti: , possa contribuire in modo significativo alla riduzione dei costi di viaggio e alla riduzione dell'impatto ambientale.

1. 100. Il Relatore.

Al comma 1, dopo le parole: nelle aree urbane con aggiungere le seguenti: elevato pendolarismo e.

1. 1. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.

All'articolo 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: , comunque non pregiudicando le competenze e l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21.

1. 2. Franco Bordo, Folino.

ART. 2.

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO
2. 100 DEL RELATORE.

All'emendamento 2.100, comma 1, lettera a), sostituire le parole: veicoli privati tra due o più utenti con le seguenti: un veicolo motorizzato da parte di un utente operatore, con uno o più utenti fruitori.

0. 2. 100. 1. Cristian Iannuzzi.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) car pooling: la modalità di trasporto non professionale consistente nell'uso condiviso di veicoli privati tra due o più utenti che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messi in contatto anche tramite servizi dedicati forniti da gestori intermediari pubblici o privati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e non;

b) gestore: il soggetto privato o pubblico che gestisce la piattaforma di intermediazione;

c) utente operatore: il soggetto che attraverso la piattaforma opera condividendo il veicolo;

d) utente fruitore: il soggetto che attraverso la piattaforma utilizza il veicolo condiviso dall'utente operatore;

e) utente: l'utente operatore o l'utente fruitore.

2. 100. Il Relatore.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 2.

(Car pooling).

1. Ai fini della presente legge, per *car pooling* si intende una modalità di trasporto consistente nell'uso condiviso non professionale di veicoli privati, tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso.

2. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il trasporto in *car pooling* può essere effettuato sia attraverso veicoli immatricolati per uso proprio ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia per veicoli immatricolati per uso terzi ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera a), del medesimo decreto.

3. È consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, il cui importo o i cui parametri di quantificazione devono essere previamente concordati. Tale rimborso, che non costituisce reddito imponibile a fini fiscali, non può mai costituire una remunerazione dell'attività e del tempo di guida del conducente.

4. In presenza di un rimborso delle spese di viaggio, il trasporto in *car pooling* si configura come contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile.

2. 1. Catalano.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 2.

1. Ai fini della presente legge, per *car pooling* si intende un sistema di trasporto

basato sulla condivisione di veicoli privati tra due o più persone che percorrono in tutto o in parte uno stesso itinerario e, per tale motivo, ne condividono i costi, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Il servizio di trasporto svolto nelle forme stabilite dalla presente legge non si configura come attività di impresa. Per il servizio di trasporto svolto non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo, né alcuna forma di remunerazione. L'Autorità di regolazione dei trasporti, sentite le Commissioni parlamentari competenti, può stabilire forme di contribuzione alle spese di trasporto sostenute, da valutarsi sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale* nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade, tenendo comunque conto dell'equilibrio economico del settore trasportistico non di linea.

2. 2. Folino, Franco Bordo.

Al comma 1, sostituire le parole: sistema di trasporto basato sull'uso *con le seguenti:* modalità di trasporto consistente nell'uso.

2. 3. Catalano.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: veicoli privati *fino alla fine del periodo, con le seguenti:* un veicolo da parte di un privato, con uno o più passeggeri, nel contesto di un viaggio, o parte di esso, che il conducente aveva già programmato. Il conducente ed i passeggeri sono messi in contatto anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati.

2. 4. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: veicoli privati tra due o più persone con le seguenti: un veicolo motorizzato da parte di un privato, con uno o più passeggeri.

2. 5. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, primo periodo, sostituire la parola: itinerario con la seguente: viaggio.

2. 6. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, primo periodo, dopo la parola: itinerario aggiungere le seguenti: nel contesto di un viaggio che il conducente aveva già pianificato.

2. 7. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

2. 8. Catalano.

Al comma 1, sopprimere il secondo, il terzo e il quarto periodo.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. L'attività e il tempo di guida del conducente non possono essere remunerati. È unicamente consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, valutate sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella Gazzetta Ufficiale nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade. Tale rimborso non costituisce reddito imponibile a fini fiscali.

2. 9. Catalano.

Al comma 1, sopprimere il secondo, il terzo e il quarto periodo.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. È consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, il cui importo

o i cui parametri di quantificazione devono essere previamente concordati. Tale rimborso, che non costituisce reddito imponibile a fini fiscali, non può mai costituire una remunerazione dell'attività e del tempo di guida del conducente.

2. 10. Catalano.

Al comma 1, sopprimere il terzo periodo.

Conseguentemente, al quarto periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: fatte salve le forme di contribuzione alle spese di trasporto sostenute, valutate sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella Gazzetta Ufficiale nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade.

2. 11. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, quarto periodo, sostituire la parola: corrispettivo con la seguente: profitto.

2. 12. Cristian Iannuzzi.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il trasporto in car pooling può essere effettuato sia attraverso veicoli immatricolati per uso proprio ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia per veicoli immatricolati per uso terzi ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera a) del medesimo decreto».

2. 13. Catalano.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. In presenza di un rimborso delle spese di viaggio, il trasporto in car pooling si configura come contratto di

trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile ».

2. 14. Catalano.

SUBEMENDAMENTI ALL'EMENDAMENTO
DEL RELATORE 2.0100

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Per il servizio di trasporto svolto non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo, né alcuna forma di remunerazione. L'Autorità di regolazione dei trasporti, sentite le Commissioni parlamentari competenti, può stabilire forme di compartecipazione alle spese di trasporto sostenute, da valutarsi sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade, tenendo comunque conto dell'equilibrio economico del settore trasportistico non di linea.

0. 2. 0100. 1. Franco Bordo, Folino.

Al comma 2, dopo le parole: preventivamente concordato aggiungere le seguenti: e non costituisce reddito imponibile ai fini fiscali.

0. 2. 0100. 2. Catalano.

Al comma 2, ultimo periodo sostituire le parole da: al 90 per cento dell'importo previsto dalle con le seguenti: all'importo calcolato in base alle.

0. 2. 0100. 3. Dell'Orco, Nicola Bianchi, Carinelli, De Lorenzis, Liuzzi, Paolo Nicolò Romano, Spessotto.

Al comma 2, terzo periodo, sostituire le parole: al 90 per cento dell'importo con le seguenti: all'importo.

0. 2. 0100. 4. Cristian Iannuzzi.

Al comma 2, dopo le parole: strade, autostrade, aggiungere le seguenti: e altre infrastrutture di trasporto.

0. 2. 0100. 5. Catalano.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il trasporto in *car pooling* può essere effettuato sia attraverso veicoli immatricolati per uso proprio ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia per veicoli immatricolati per uso terzi ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera a) del medesimo decreto.

0. 2. 0100. 6. Catalano.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. In presenza di un rimborso delle spese di viaggio, il trasporto in *car pooling* si configura come contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile.

0. 2. 0100. 7. Catalano.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

(Caratteristiche del car pooling).

1. Il *car pooling* svolto nelle forme disciplinate dalla presente legge non si configura come attività d'impresa di trasporto di persone.

2. Sono ammesse forme di compartecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti, il cui importo deve essere preventivamente concordato. La compartecipazione di cui al periodo precedente

non può essere superiore al costo complessivo del servizio di trasporto sulla tratta in oggetto e non può determinare profitti per l'utente operatore. L'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori non può essere superiore al 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'Automobile Club d'Italia (ACI) al netto di eventuali pedaggi per strade, autostrade, soste e imbarco del veicolo su treni e traghetti.

3. I gestori delle piattaforme di intermediazione mettono in contatto gli utenti operatori e gli utenti fruitori. L'attività dei gestori delle piattaforme può configurarsi come attività di impresa.

2. 0100. Il Relatore.

ART. 3.

Sopprimerlo.

3. 1. Catalano.

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO
3.100 DEL RELATORE

Al comma 1, sostituire le parole da: riservano fino alle fine del comma con le seguenti: di ogni ordine e grado possono riservare nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato a fornire informazioni relative al *car pooling* a richiesta degli intermediari pubblici o privati e senza oneri a carico degli stessi, anche consentendo l'accesso tramite appositi collegamenti ipertestuali ai servizi dedicati operati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

Conseguentemente, sopprimere i commi da 2 a 5.

0. 3. 100. 1. Schullian, Marguerettaz, Alfreider, Gebhard, Plangger, Ottobre.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 3.

(Attività di promozione del car pooling).

1. Le amministrazioni e gli enti pubblici riservano nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato ai servizi di mobilità sostenibile e, nell'ambito di questi, ai servizi di *car pooling*. Con specifico riferimento al *car pooling* è fornita adeguata pubblicità ai servizi eventualmente promossi dalla stessa amministrazione o ente o da altri soggetti pubblici e privati che operano nell'area in cui l'amministrazione o l'ente ha sede. Al medesimo obbligo sono soggette le imprese private che occupano presso un unico stabilimento un numero complessivo di addetti superiore a 250.

2. La vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del comma 1, per le amministrazioni e gli enti pubblici, è affidata al responsabile per la trasparenza di cui all'articolo 43 del decreto legislativo del 14 marzo 2013, n. 33. L'inadempimento degli obblighi di pubblicità di cui al comma 1 per le amministrazioni e gli enti pubblici è valutato ai sensi dell'articolo 46 del citato decreto legislativo n. 33 del 2013.

3. Al comma 12-*quater* dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, dopo le parole: « comma 12-*ter* del presente articolo », sono aggiunte le seguenti: ovvero che non riservano nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato a fornire informazioni relative ai servizi di mobilità sostenibile e, nell'ambito di questi, al *car pooling*.

4. La vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del comma 1, per le imprese di cui al medesimo comma, è affidata al responsabile per la mobilità aziendale (*mobility manager*) di cui all'articolo 3 del decreto del Ministro dell'Ambiente 27 marzo 1998.

5. Le amministrazioni, gli enti pubblici e le imprese che non si adeguano alle disposizioni previste dal comma 1 non possono accedere ai benefici di cui all'articolo 5 né ad alcun finanziamento pubblico destinato alla mobilità sostenibile.

6. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Mini-

stero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze e a valere sulle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, elaborano, entro il 15 marzo di ciascun anno, un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del *car pooling*, anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione.

3. 100. Il Relatore.

Sostituirlo con il seguente:

1. Le amministrazioni e gli enti pubblici di ogni ordine e grado possono riservare nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato a fornire informazioni relative al *car pooling*, a richiesta degli intermediari pubblici o privati e senza oneri a carico degli stessi, anche consentendo l'accesso tramite appositi collegamenti ipertestuali ai servizi dedicati operati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze nonché delle risorse ad essi assegnate a legislazione vigente, elaborano annualmente un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del *car pooling* anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione. I programmi devono essere tesi a diffondere la consapevolezza, in particolare tra le giovani generazioni, della necessità della riduzione dell'uso individuale dei veicoli privati al fine di abbattere i livelli di inquinamento e i consumi energetici e per un generale miglioramento del traffico, della circolazione stradale e delle capacità di trasporto dei sistemi collettivi.

3. 2. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger.

ART. 4.

Sopprimerlo.

4. 1. Catalano.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 4.

(Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile).

1. Al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la valorizzazione degli strumenti del *mobility management* e del *car sharing*, la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore di trasporto e di consegna delle merci e la realizzazione di centri direzionali di smistamento che permetta una migliore organizzazione logistica e la promozione di reti urbane di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

4. 2. Franco Bordo, Folino.

Al comma 1, dopo le parole: di enti pubblici aggiungere le seguenti: o privati.

4. 3. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.

SUBEMENDAMENTI ALL'EMENDAMENTO
DEL RELATORE 4.100

Al comma 2-bis apportare le seguenti modificazioni:

a) sostituire la parola: forniscono con la seguente: realizzano;

b) sostituire le parole da: pari alle fino alla fine del comma con le seguenti: definito con il decreto di cui al comma 2-ter, commisurato in percentuale alle spese effettivamente sostenute, fino ad un massimo di duecentocinquanta mila euro annui, e debitamente documentate per la realizzazione e la gestione dei servizi di *car pooling*.

0. 4. 100. 1. Dell'Orco, Nicola Bianchi, Carinelli, De Lorenzis, Liuzzi, Paolo Nicolò Romano, Spessotto.

Dopo il comma 2-quater, aggiungere i seguenti:

2-quinquies. Al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la valorizzazione degli strumenti del *mobility management* e del *car sharing*, la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore di trasporto e di consegna delle merci e la realizzazione di centri direzionali di smistamento che permetta una migliore organizzazione logistica e la promozione di reti urbane di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006 n. 296.

2-sexies. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma precedente, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni

2016, 2017 e 2018 si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

0. 4. 100. 2. Franco Bordo, Folino.

Sostituire il comma 2 con i seguenti:

2. Al comma 2 dell'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *c-bis*) promozione e realizzazione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, nonché di fornitura di servizi di *car pooling* ».

2-bis. Alle imprese di cui al comma 1 dell'articolo 3 che adempiono alle disposizioni di cui al medesimo comma 1 e forniscono e gestiscono direttamente servizi di *car pooling* in conformità alla presente legge, è riconosciuto, a decorrere dall'anno 2017, un credito di imposta pari alle spese documentate per la gestione dei servizi di *car pooling*, fino all'importo massimo complessivo di 1 milione di euro annui.

2-ter. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Unificata, sono definiti i criteri e le modalità per l'accesso al credito d'imposta di cui al comma 2-bis. Il decreto è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano nel termine di trenta giorni, decorso il quale il decreto può comunque essere adottato. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il decreto alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate

dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere adottati.

2-quater. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del comma *2-bis*, pari a 1 milione di euro annui, si provvede, a decorrere dall'anno 2017, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017, 2018 e 2019, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accanto-

namento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

4. 100. Il Relatore.

Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:

ART. 4-bis.

(Clausola di salvaguardia per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano).

1. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

4. 01. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.

ALLEGATO 2

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. (C. 2436 Dell'Orco ed altri).

PROPOSTE EMENDATIVE APPROVATE

ART. 1.

All'emendamento 1.100, dopo la parola: viaggio sostituire le parole: alla riduzione dell'impatto ambientale con le seguenti: , del numero delle vetture in circolazione, della congestione del traffico e dell'impatto ambientale.

0. 1. 100. 1. Cristian Iannuzzi.

Al comma 1, sostituire le parole da: e in particolare fino a: dal traffico urbano con le seguenti: , possa contribuire in modo significativo alla riduzione dei costi di viaggio e alla riduzione dell'impatto ambientale.

1. 100. Il Relatore.

ART. 2.

Sostituirlo con il seguente:

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) car pooling: la modalità di trasporto non professionale consistente nell'uso condiviso di veicoli privati tra due o più utenti che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messi in contatto anche tramite servizi dedicati

forniti da gestori intermediari pubblici o privati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e non;

b) gestore: il soggetto privato o pubblico che gestisce la piattaforma di intermediazione;

c) utente operatore: il soggetto che attraverso la piattaforma opera condividendo il veicolo;

d) utente fruitore: il soggetto che attraverso la piattaforma utilizza il veicolo condiviso dall'utente operatore;

2. 100. *(nuova formulazione)* Il Relatore.

Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

(Caratteristiche del car pooling).

1. Il *car pooling* svolto nelle forme disciplinate dalla presente legge costituisce contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile e non si configura come attività d'impresa di trasporto di persone.

2. Sono ammesse forme di partecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti, il cui importo deve essere preventivamente concordato. La compar-

tecipazione di cui al periodo precedente non può essere superiore al costo complessivo del servizio di trasporto sulla tratta in oggetto e non può determinare profitti per l'utente operatore. L'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori non può essere superiore al 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'Automobile Club d'Italia (ACI) al netto di even-

tuali pedaggi per strade, autostrade, soste e imbarco del veicolo su treni e traghetti.

3. I gestori delle piattaforme di intermediazione mettono in contatto gli utenti operatori e gli utenti fruitori. L'attività dei gestori delle piattaforme può configurarsi come attività di impresa.

2. 0100. *(nuova formulazione)*. Il Relatore.

ALLEGATO 3

5-08222 De Lorenzis: Situazione e prospettive della società Mistral Air con riguardo ai rapporti con Alitalia e alle ricadute occupazionali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Circa le ragioni per cui Alitalia – Etihad ha improvvisamente e prematuramente sospeso una parte dei voli realizzati da Mistral Air, si segnala che tali decisioni sono da ricondursi a scelte di politica industriale di un operatore privato.

In ordine, invece, alle azioni di verifica sulle società che hanno vettori aerei, l'ENAC segnala che è tenuta a rilasciare – ad ogni vettore che abbia il principale centro di attività in Italia – sia la licenza di esercizio che il certificato di operatore aereo; a tal fine viene condotta una verifica della solidità economico-finanziaria della compagnia aerea, che deve dimostrare il possesso dei requisiti richiesti dall'articolo 5 del Regolamento comunitario 1008/2008.

In tale quadro, ENAC riferisce che dal bilancio d'esercizio 2015 della Mistral Air si evince un patrimonio netto positivo per l'effetto sia dell'utile conseguito nell'esercizio che dell'impegno irrevocabile del socio unico Poste Italiane a supportare la controllata Mistral Air patrimonialmente e finanziariamente almeno per l'intero esercizio 2016. Il budget 2016 è stato elaborato prendendo in considerazione anche i contratti in essere con Alitalia relativi alla continuità territoriale verso le isole di Lampedusa e Pantelleria.

ENAC precisa altresì che il contratto di *wet lease* stipulato tra Alitalia ed Etihad Regional per svolgere voli su tratte nazionali non è configurabile come cabotaggio, in quanto i voli effettuati da Etihad Regional sono operati con il codice di Alitalia.

Per quanto riferisce la società Poste Italiane, l'attività charter è una rilevante

area di business per Mistral Air. Per far fronte in maniera efficiente alle esigenze della flotta e alla domanda del mercato charter Mistral Air, come altre compagnie aeree, ricorre anche a vettori terzi in *wet lease* (noleggio di breve termine di aeromobili che operano collegamenti aerei a nome e per conto di Mistral Air con il relativo codice compagnia) per diverse ragioni: assorbire picchi stagionali di attività nel periodo estivo.

L'attività *charter* inoltre viene attivata anche per esigenze spot di clienti più diversi per specifici trasporti di passeggeri (ad es. scolaresche, orchestre in tour internazionali, squadre di calcio ecc.), tra questi anche il Ministero dell'interno richiede, con tempestività di risposta, a diversi operatori voli «ad hoc» per il trasporto di migranti all'interno del territorio nazionale o verso i paesi di origine, in funzione delle esigenze di ordine pubblico. Mistral Air, come altre Compagnie, presenta proprie offerte aggiudicandosi di volta in volta alcuni dei voli richiesti.

Con riferimento all'attività in *wet lease* per conto di Alitalia, la società Poste Italiane precisa altresì che Mistral Air ha iniziato ad operare nel 2014 come *capacity provider* per Alitalia offrendo propri aerei jet in *wet lease* per operare collegamenti di linea e charter dalle basi di Roma e Napoli e dotandosi appositamente di n. 4 ATR 72 passeggeri per le tratte basate su Ancona, Trieste e Lampedusa, Pantelleria. Tali collegamenti sono rimasti attivi fino a tutto il 2015. Alitalia ha deciso unilateralmente l'interruzione anticipata dei contratti in essere con Mistral Air e le relative attività sono cessate del tutto a partire dal primo

luglio 2016. Nello specifico, a fine gennaio 2016 sono terminate tutte le attività jet, a fine marzo quelle turboelica ATR 72 con base in Ancona e Trieste. Pertanto attualmente sono attivi soltanto i collegamenti con base a Pantelleria e Lampedusa per la continuità territoriale con la Sicilia.

La Compagnia ha operato e sta operando per trovare altre opportunità commerciali sostitutive al fine di evitare e limitare i danni derivanti dalla cessazione anticipata delle attività.

Considerati i mutati scenari commerciali sia sul versante postale che del trasporto passeggeri in *wet lease* per conto di Alitalia, la Compagnia ha fatto presente alle OO.SS. che è in fase di elaborazione un nuovo piano industriale di concerto

con la Capogruppo e che verranno adottate tutte le iniziative necessarie per ridurre gli impatti della rimodulazione delle attività sul personale stabile. Inoltre occorre precisare che la pianificazione commerciale delle attività si è svolta come di consueto e che, anzi, sono in corso ulteriori iniziative proprio per sostituire i business attualmente in contrazione. Tale attività ovviamente sta continuando tuttora con l'obiettivo di arrivare nel tempo a garantire la profittabilità della Compagnia.

In ogni caso i ministeri competenti si stanno adoperando per ogni utile iniziativa volta alla salvaguardia dei livelli occupazionali.

ALLEGATO 4

5-08288 Tullo: Efficienza dei collegamenti ferroviari al servizio dell'area ligure delle Cinque Terre.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione al servizio ferroviario dedicato al Parco Nazionale delle Cinque Terre, Trenitalia riferisce che a seguito di una specifica richiesta della Regione Liguria e dell'Ente Parco, già dal 26 marzo 2016 ha introdotto un nuovo modello di esercizio caratterizzato dal cadenzamento alla mezz'ora dei treni in servizio sulla relazione La Spezia – Levanto, e dall'assegnazione di fermate ai treni regionali La Spezia – Sestri Levante in tutte le stazioni del Parco delle Cinque Terre, nei fine settimana e nei festivi.

Anche in relazione all'ulteriore incremento di presenze rispetto al 2015, dallo scorso 24 giugno – in accordo con la Regione Liguria, l'Ente Parco Cinque Terre, le Amministrazioni comunali locali, i Comitati dei cittadini e le Associazioni alberghiere – il servizio ferroviario per le Cinque Terre è stato ulteriormente modificato, pervenendo ad un'offerta di servizi e tariffaria definitiva.

In particolare, le fermate presso le Cinque Terre dei treni regionali dedicati alla relazione La Spezia – Levanto e vv. sono state confermate tutti i giorni della settimana e i regionali veloci La Spezia – Genova e vv. effettuano sempre, secondo una rotazione prestabilita, due fermate nel Parco delle Cinque Terre.

Trenitalia evidenzia, altresì, che sono state effettuate anche le seguenti modifiche tariffarie:

per tutti i residenti nella regione Liguria, la possibilità di usufruire della speciale tariffa agevolata a loro dedicata;

per i non residenti nel territorio ligure, l'applicazione della « tariffa turistica 5 Terre » di 4 euro senza alcuna limitazione oraria;

per i ragazzi sino a 12 anni, l'applicazione di una riduzione del 50 per cento sul costo del titolo di viaggio.

Infine, ricordo che le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione dei servizi ferroviari regionali, che assicurano principalmente la mobilità della clientela pendolare, sono stati conferiti alle Regioni in applicazione del decreto legislativo n. 422/97; i rapporti delle regioni con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nel cui ambito vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle Regioni stesse.

ALLEGATO 5

5-08114 Labriola: Misure per il rilancio dell'aeroporto di Taranto, con particolare riguardo all'avvio del servizio di trasporto passeggeri.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento ai quesiti dell'Onorevole Interrogante, ritengo innanzitutto opportuno precisare che, in base al Piano nazionale degli aeroporti e al connesso decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, di individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, questi ultimi, tra cui risulta incluso anche l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, sono stati considerati tutti strategici ai sensi dell'articolo 698 del Codice della navigazione.

Nell'ambito degli stessi risultano altresì enucleati alcuni scali cui è stata riconosciuta una particolare rilevanza strategica per la specificità primaria del ruolo svolto all'interno del bacino di riferimento. Per il bacino Mediterraneo/Adriatico, in cui sono stati riconosciuti di interesse nazionale Bari, Brindisi e Taranto, il ruolo di particolare rilevanza strategica è stato assegnato all'aeroporto di Bari.

Il riconoscimento dell'interesse nazionale per gli aeroporti diversi da quelli di particolare rilevanza strategica è stato subordinato, nella sostanza, alla specializzazione di ruolo degli scali e al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche tendenziale, e di adeguati indici di solvibilità patrimoniale.

Resta nell'autonomia imprenditoriale delle società di gestione la determinazione dell'ambito di specializzazione da perseguire ai fini del mantenimento del requisito dell'interesse nazionale degli scali.

Circa lo sviluppo dell'aeroporto di Taranto Grottaglie, la società di gestione degli aeroporti pugliesi ha individuato, in collaborazione con l'ENAC, quale ruolo di specializzazione dello scalo in parola quello di piattaforma di sperimentazione per l'aviazione civile.

Secondo il progetto nazionale avviato circa un anno fa, tale scalo è piattaforma logistica integrata ideale, per collocazione geografica e per flessibilità operativa, per lo sviluppo e la ricerca nel settore aeronautico civile, proponendosi, in particolare, come luogo idoneo per i *Test Range* dell'aviazione e, non ultimo, per i mezzi a pilotaggio remoto. Il progetto, infatti, prevede di utilizzare Grottaglie proprio come corridoio di volo per sperimentazioni aeronautiche in ambito civile con velivoli a pilotaggio remoto.

Il progetto ha forte potenzialità, in quanto coniuga un segmento in crescita esponenziale come quello dei mezzi a pilotaggio remoto che rappresentano l'evoluzione del mezzo aereo, con la necessità di connaturare e specializzare determinati aeroporti, altrimenti non adeguatamente utilizzati, come quello di Taranto Grottaglie; questo, infatti, ha già dimostrato la propria vocazione industriale e sperimentale e, in tal senso, può diventare una risorsa nazionale oltre a contribuire alla crescita produttiva e tecnologica della Regione Puglia.

ALLEGATO 6

5-08411 Martella: Rischi per la sicurezza dei dipendenti delle ferrovie e dei passeggeri conseguenti alle frequenti aggressioni che si verificano sui treni e nelle stazioni, con particolare riguardo alla stazione di Venezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In premessa, ricordo che la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica – quindi anche la sicurezza nelle stazioni ferroviarie e a bordo treno – rientra tra i compiti istituzionali del Ministero dell'interno, nel caso di specie della Polizia Ferroviaria.

E infatti, il MINT riferisce che nei primi otto mesi dell'anno in corso, presso lo scalo ferroviario di Venezia Santa Lucia, sono stati eseguiti 1.571 servizi di vigilanza, 368 servizi di antiborseggio e 80 servizi straordinari di controllo del territorio, 11.285 persone sono state sottoposte a controllo, 66 sono state le sanzioni comminate per la violazione del regolamento di Polizia Ferroviaria, 15 sono state le persone trattate in arresto e 398 gli indagati in stato di libertà, di cui 370 stranieri. Il MINT assicura anche che resta costante la presenza nell'intero arco delle 24 ore del personale della Polizia Ferroviaria.

Inoltre, a seguito dell'aggressione citata nell'atto in esame, sono stati attivati dei filtri all'accesso ai binari interessati agli arrivi/partenze dei treni AV e internazionali, mediante transennatura e presidiati da personale di Protezione Aziendale. Contemporaneamente, sono state predi-

sposte misure di filtraggio e interventi strutturali con la chiusura di vari accessi presso la stazione di Mestre, che precede di pochi chilometri quella di Venezia Santa Lucia, interessata dall'azione dei medesimi soggetti che si spostano tra i due impianti. Il dispositivo, nel quale sono state coinvolte le società di trasporto ferroviario nazionale e locale, è stato oggetto di valutazione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica e sta producendo effetti positivi per la tutela della sicurezza, consentendo, attraverso l'azione coordinata delle varie forze messe in campo, di vigilare efficacemente sulla presenza di soggetti dediti a reati o a varie attività illecite, in attesa della realizzazione di specifiche delimitazioni architettoniche che consentano l'accesso all'area di stazione destinata al servizio di trasporto ai soli titolari di regolari titoli di viaggio.

Infine, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane riferisce che nelle stazioni di Venezia Santa Lucia e Venezia Mestre, come su tutto il resto del territorio nazionale, opera il Pool antievasione costituito da personale di Protezione Aziendale con il compito di dare supporto al personale di *front-line* sia a terra che a bordo treno.

ALLEGATO 7

5-08634 De Lorenzis: Possibilità per le imprese ferroviarie di integrare la disciplina in materia di sicurezza, anche ai fini di un'applicazione omogenea della stessa.

TESTO DELLA RISPOSTA

Come riferisce l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), ai sensi del vigente quadro normativo il testo ufficiale di una norma emanata dall'Agenzia può essere modificato solo dall'Agenzia medesima, anche su proposta, debitamente motivata e supportata da un'adeguata analisi del rischio, del gestore dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie; ciò vale anche per le integrazioni, considerate modifiche a tutti gli effetti.

Sempre ai sensi del vigente quadro normativo, ciascuna impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura disciplina in piena autonomia e responsabilità i propri processi interni e l'operatività del proprio personale come ritiene più opportuno, in relazione alla propria organizzazione e al proprio contesto operativo, tramite l'emanazione di proprie disposizioni e prescrizioni di esercizio che devono essere conformi ai criteri e ai principi contenuti nel

decreto ANSF n. 4/2012 e nei testi con esso emanati, oltre che alle norme nazionali e internazionali cogenti e alle procedure di interfaccia emanate dal gestore dell'infrastruttura.

Le disposizioni e prescrizioni di esercizio del gestore dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, disciplinando nel dettaglio aspetti e processi soggetti alle norme nazionali e internazionali cogenti e ai criteri e ai principi emanati dall'ANSF, ne costituiscono di fatto un'integrazione ma non sono soggetti all'approvazione preventiva dell'Agenzia medesima.

Infine, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, lettera *b*), del decreto legislativo 10 agosto 2007 n. 162, rientra tra le attività istituzionali dell'ANSF la supervisione delle disposizioni e prescrizioni emanate dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie e della relativa conformità al vigente quadro normativo.

ALLEGATO 8

5-08949 Spessotto: Soppressione di corse e riduzione di carrozze da parte di Trenitalia nelle tratte a lungo raggio per carenza di personale.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Riferisce Trenitalia che dallo scorso mese di maggio sino ai primi di giugno, il personale addetto alla scorta dei treni del Servizio Universale – *Intercity e Intercity Notte* – ha effettuato uno sciopero cosiddetto « bianco », consistente nell'applicazione rigida e burocratica delle regole e dell'orario stabiliti contrattualmente, con l'obiettivo di rallentare il processo lavorativo.

Ciò ha comportato l'indisponibilità del personale aderente alla protesta ad acconsentire a variazioni sui servizi treno assegnati, oltre al rifiuto di prestazioni straordinarie – anche minimali – talvolta necessarie, tra l'altro, per coprire l'elevato numero di dipendenti in malattia registrati nello stesso periodo.

Tale forma di protesta ha registrato un'adesione più consistente in alcuni specifici territori, come la Liguria.

A fronte di tale situazione, Trenitalia ha dovuto limitare – in alcune circostanze – le composizioni treno a quattro carrozze in quanto, secondo gli accordi sindacali vigenti, un unico agente può scortare convogli effettuati al massimo con quattro vetture; in pochi altri casi si è, invece, reso necessario effettuare delle soppressioni.

È opportuno evidenziare che i treni soppressi in conseguenza della predetta forma di protesta sono stati in tutto lo 0,3 per cento dei convogli in circolazione, mentre le carrozze per le quali è stata necessaria la chiusura sono state circa l'1,6 per cento.

In ogni caso, Trenitalia ha cercato di ridurre per quanto possibile i disagi per la

clientela: in particolare, molti clienti che avevano il posto prenotato su carrozze chiuse sono stati riprotetti sulle carrozze disponibili, alcuni sono stati autorizzati a viaggiare su altri convogli senza alcuna maggiorazione del biglietto e in determinati altri casi è stato attivato un sistema di bus sostitutivi. Inoltre, i passeggeri prenotati su una carrozza chiusa a causa dello sciopero, nel caso in cui abbiano deciso di rinunciare al viaggio, hanno ottenuto il rimborso integrale del prezzo del biglietto, ovvero rimborsi sino al 50 per cento per viaggi avvenuti in condizioni disagiate.

Relativamente alla limitazione, e non soppressione, a Genova dei due treni IC Milano-Ventimiglia, voglio precisare che gli stessi erano in sovrapposizione con i nuovi collegamenti regionali e regionali veloci finanziati dalla Regione Liguria con il Contratto di servizio regionale; detta scelta rientra nella normale razionalizzazione, efficienza ed economicità di gestione delle risorse pubbliche. Inoltre, ricordo che su tale limitazione hanno anche inciso difficoltà legate al deposito sicuro dei treni a Ventimiglia per la nota crisi migranti in corso.

Riguardo, poi, alla soppressione dell'IC 687 è in corso una verifica con Trenitalia; tuttavia, il servizio è regolarmente svolto.

Infine, preciso che il MIT, nella predisposizione del nuovo Contratto di servizio 2017-2021 ha richiesto, tra l'altro, il rinnovamento del materiale rotabile, il mantenimento degli attuali servizi a media e soprattutto lunga percorrenza, e l'inserimento di nuovi collegamenti.