

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-10846 Tullo: Per una determinazione del prezzo dei biglietti di Trenitalia per il trasporto regionale basato sulla effettiva distanza chilometrica percorsa	161
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	166
5-11117 Gregori: Aumento della dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, finalizzato al miglioramento della qualità del trasporto pendolare ferroviario ...	161
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	167
5-11118 Catalano: Autorizzazioni per servizi automobilistici interregionali di competenza statale rilasciate a raggruppamenti di imprese	161
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	168
5-11119 Spessotto: Possibile acquisizione da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato di Anas SpA	162
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	169
5-11120 Biasotti: Modalità di revisione dei mezzi pesanti	162
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	170
5-11121 Mognato: Transito delle grandi navi presso il bacino di San Marco e il canale della Giudecca di Venezia	162
<i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i>	171
ATTI DEL GOVERNO:	
Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico. Atto n. 392 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	163
<i>ALLEGATO 7 (Nota depositata dal sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro)</i>	172
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	165

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 12 aprile 2017. — 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.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-10846 Tullo: Per una determinazione del prezzo dei biglietti di Trenitalia per il trasporto regionale basato sulla effettiva distanza chilometrica percorsa.

Marina SERENI (PD), in qualità di cofirmataria, rinuncia all'illustrazione dell'interrogazione in titolo rinviando al testo pubblicato.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Marina SERENI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per le comunicazioni recate ma ritiene che non sia stato colto del tutto il senso della problematica. Ricorda che la statuizione che rende possibile l'applicazione del criterio per il calcolo tariffario oggetto dell'interrogazione risale agli anni settanta dello scorso secolo, quando gestore della rete e gestore del servizio di trasporto ferroviario coincidevano in un unico soggetto e aveva lo scopo di incentivare migliorie e ammodernamento complessivi del servizio.

Ora le condizioni sono mutate ma tratte che prima erano più lunghe di cento chilometri e che per miglioramento delle infrastrutture ora sono più brevi di cento continuano a essere sottoposte a tariffe calcolate sulle distanze chilometriche delle tratte originali, come ad esempio quelle che interessano l'Umbria: il fatto è che molte di esse sono frequentate da pendolari – per motivi di studio o lavoro – e ciò fa assumere al fenomeno profili rilevanti.

Prende atto del riferito confronto presso l'Osservatorio sulle politiche del trasporto pubblico locale anche con le regioni e Trenitalia, ma ritiene di dover chiedere al Governo di continuare ad approfondire la problematica poiché è dell'avviso che essa non riguardi il contratto di servizio ma sia il portato di normative ideate in altre epoche e condizioni.

5-11117 Gregori: Aumento della dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, finalizzato al miglioramento della qualità del trasporto pendolare ferroviario.

Monica GREGORI (SI-SEL-POS) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Monica GREGORI (SI-SEL-POS), replicando, si dichiara soddisfatta solo in parte in quanto se considera positivo quanto riferito circa il processo di riforma che interessa il settore ritiene necessario, tuttavia, risolvere il problema evidenziato nell'interrogazione in titolo in tempi rapidi, presumibilmente più brevi di quelli della riforma.

Ricorda, infine, che quanto detto riguardo l'adeguamento del Fondo nazionale per il trasporto pubblico è rafforzato anche dalla circostanza che vi sono regioni che non sono in grado di stanziare fondi in materia o che, comunque, non lo fanno.

5-11118 Catalano: Autorizzazioni per servizi automobilistici interregionali di competenza statale rilasciate a raggruppamenti di imprese.

Ivan CATALANO (CI) illustra l'interrogazione in titolo. Ricorda che recenti notizie di stampa riferiscono che il Governo potrebbe aver introdotto una norma correttiva in materia già nel decreto approvato dal Consiglio dei Ministri di ieri e segnala che la società Flixbus avrebbe presentato un esposto alla Commissione europea sulla norma oggetto dell'interrogazione in titolo.

Infine, chiede come il Governo intenda dare esecuzione agli ordini del giorno accolti durante l'esame alla Camera dei deputati del decreto-legge n. 244 del 2016, cosiddetto « Mille proroghe ».

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

Ivan CATALANO (CI), replicando, si dichiara soddisfatto ma sottolinea che non ha avuto notizie circa l'intenzione del Governo di intervenire sul punto con provvedimento urgente.

5-11119 Spessotto: Possibile acquisizione da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato di Anas SpA.

Arianna SPESSOTTO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, dichiara di non potersi dire soddisfatta della risposta del rappresentante del Governo. Ritiene, peraltro, che l'operazione di cui all'interrogazione in titolo, qualora portata a termine, non risponderebbe ad una logica economica. Essa risponderebbe invece ad un'esigenza diversa e non condivisibile: quella di far uscire la società Anas S.p.A. dal perimetro delle amministrazioni pubbliche e quindi di alleggerire, in tal modo, il debito pubblico ed aggirare i connessi impegni di finanza pubblica di fronte all'Unione europea.

Inoltre la suddetta operazione avrebbe anche l'effetto di rafforzare un soggetto di fatto monopolista, nonostante siano del tutto note le diseconomie proprie del monopolio. Sul punto auspica, quindi, che si possa avviare un percorso di approfondimento e riflessione che, ritiene, non dovrebbe eludere il coinvolgimento del Parlamento.

5-11120 Biasotti: Modalità di revisione dei mezzi pesanti.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL) illustra l'interrogazione in titolo.

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

titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto e invita comunque il Governo a farsi interprete del fortissimo disagio manifestato dalle categorie rappresentative degli autotrasportatori con riguardo ad uno strumento essenziale per lo svolgimento di un'attività produttiva.

Ricorda che gli autotrasportatori, se quanto previsto dalla nuova circolare che ha introdotto nuove modalità di revisione dovesse essere attuato, si troverebbero in grande difficoltà a fare la revisione in tempi utili, anche considerato che, di fatto, essi non si trovano ad avere tutti i mezzi in uso in uno stesso luogo allo stesso tempo. Se anche la norma persegue lo scopo di evitare atteggiamenti impropri ritiene che non sia corretto colpire indiscriminatamente anche coloro che rispettano perfettamente le regole e non solo i disonesti.

Conclude auspicando che si possa accelerare l'iter di terziarizzazione delle revisioni agli operatori privati, eventualità non esclusa dalla direttiva europea n. 45 del 2014 che dovrebbe essere recepita nell'ordinamento italiano entro il prossimo 20 maggio, e che si possa quindi modificare l'articolo 80 del Codice della strada.

5-11121 Mognato: Transito delle grandi navi presso il bacino di San Marco e il canale della Giudecca di Venezia.

Michele MOGNATO (MDP) illustra 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 (MDP), replicando, pur ringraziando il rappresentante del Governo per la puntualità della risposta ritiene, tuttavia, di non potersi dichiarare soddisfatto.

Pur dovendo consentire al nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale di disporre di tempi congrui, sottolinea come la tematica non sia certamente nuova ed è stata sollevata almeno già da cinque anni, ma i problemi restano irrisolti. In tal senso, invita il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ad intensificare i propri sforzi per giungere ad una soluzione soddisfacente.

Ricorda che risultano oggetto di discussione diverse ipotesi di soluzione ma che nessuna, al momento, sembra definita. Tra le altre è stata avanzata anche una che riguarda un progetto sul canale Vittorio Emanuele – che però, ripete, è uno dei tanti –, mentre il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in risposta ad una interrogazione del 21 dicembre 2016 citava in particolare l'area di Porto Marghera. Segnala, peraltro, che le diverse soluzioni insistono su zone compromesse in termini ambientali.

Rimarca che il tema all'esame è prioritario e che è necessario, e non rinviabile, confrontare i diversi progetti allo studio ovvero possibili. In tal senso auspica che ciò avvenga velocemente e, soprattutto, attraverso un processo di dibattito pubblico. Conclude esprimendo la convinzione che l'individuazione di una soluzione attraverso il confronto condiviso con i cittadini sui progetti risponda alla più urgente delle priorità, quella della salvaguardia di Venezia.

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

La seduta termina alle 15.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 12 aprile 2017. — 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.

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico.

Atto n. 392.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 6 aprile 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, come richiesto, 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 e relatore*, ricorda che nella seduta del 6 aprile ha svolto la relazione introduttiva, peraltro anticipata per le vie brevi ai membri della Commissione. Nel ricordare che il termine per l'espressione del parere è fissato al 29 aprile 2017, avverte che, pur risultando già espresso, non è ancora pervenuto il previsto parere del Consiglio di Stato né è stato acquistato il parere della Conferenza unificata. Pertanto la Commissione non è allo stato nelle condizioni di pronunciarsi definitivamente.

Arianna SPESOTTO (M5S) esprime perplessità sull'effettivo rispetto dei criteri di delega da parte del legislatore delegato. Rileva infatti come non si realizzi né la prevista riduzione dei costi per l'amministrazione, né risparmi sul versante dell'utenza né, tantomeno, una riorganizzazione delle strutture deputate a rendere il servizio ai cittadini.

Quanto all'aspetto delle risorse, basta ricordare che la tariffa unica, il cui importo sarà fissato da un decreto interministeriale, potrà essere non inferiore a quello attuale e l'imposta di bollo dovrà garantire i medesimi effetti finanziari.

Con riguardo alle strutture coinvolte, è di tutta evidenza che non si vuole procedere ad alcuna riorganizzazione, che sa-

rebbe invece stata opportuna per raggiungere l'obiettivo di trasferire funzioni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tutelando, comunque, il personale attualmente in forza all'Automobile club italiano (ACI) addetto alle mansioni che esso continua a svolgere.

Sarebbe stato dunque auspicabile superare l'attuale esistenza di due *database* e provvedere alla creazione di un unico archivio telematico a consultazione gratuita. Peraltro, tali critiche sono state espresse, prima, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella segnalazione del 6 febbraio 2017 e, da ultimo, nel parere reso dal Consiglio di Stato che sarà a breve formalmente trasmesso alla Commissione.

Conclude evidenziando alcuni dubbi riguardanti specifici contenuti del provvedimento.

In primo luogo, la formulazione della lettera *a*) dell'articolo 2, comma 1 suscita dubbi sulla possibilità di avanzare istanza per il rilascio del documento anche presso gli sportelli telematici dell'automobilista eventualmente presenti presso le delegazioni ACI e presso le agenzie, non essendo essi menzionati dalla disposizione.

Ugualmente, la nuova formulazione dell'articolo 103 del Codice della strada genera perplessità circa la sua effettiva funzione di coordinamento formale, apparendo invece costituire un intervento di carattere sostanziale, per di più facilitando la cosiddetta estero vestizione dei veicoli e l'esportazione illecita di rifiuti.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), rimarcando preliminarmente la piena condivisione delle finalità che il provvedimento era chiamato a realizzare, osserva come di esse non vi sia traccia nel testo trasmesso alla Commissione. L'esigenza di un metodo di archiviazione unificato è stato infatti tradotto in una ulteriore duplicazione di *database*, con il prevedibile effetto di costringere la Motorizzazione civile ad impegnarsi in una dispendiosa attività di implementazione del proprio archivio che produrrà in uno o due anni un sistema di dimensioni così mostruose da risultare ingestibile e, alla fine,

sostanzialmente simile a quello che l'ACI già gestisce oggi.

Viene da chiedersi il senso di questa operazione, che peraltro penalizza una struttura che funziona bene quale l'ACI, che gode della fiducia degli utenti che infatti la preferiscono – nel rapporto di mille ad uno – rispetto agli uffici della motorizzazione.

Mario TULLO (PD) ritiene che l'esame del provvedimento richieda lo svolgimento di una mirata attività istruttoria che possa consentire di approfondire le delicate tematiche che l'articolato affronta. A tal fine, anche in ragione dei tempi di lavoro concretamente disponibili per il lavoro della Commissione, propone di avvalersi dei contributi e del materiale che sarà acquisito dalla omologa Commissione del Senato, che ha già deliberato un breve ciclo di audizioni.

Quanto al merito, giudica meritevoli di attenzione le riflessioni critiche formulate, dichiarando la disponibilità del suo gruppo ad includerle nel parere finale.

Ivan CATALANO (CI) intende evidenziare come il testo, pur rispondendo in modo insoddisfacente agli obiettivi indicati nella legge delega, nonché in un più risalente emendamento approvato nel corso dell'esame della legge di stabilità per il 2015 volto alla sostanziale abolizione del PRA – rappresenti un passo positivo, in quanto orientato alla progressiva unificazione degli archivi automobilistici.

Tale risultato consentirà all'Italia di superare un'anomalia singolare nel panorama europeo, oggetto di critiche anche nella citata segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, senza peraltro recare un vero pregiudizio alla sostenibilità economica e finanziaria dell'ACI, che tuttavia viene stimolata ad orientare il suo *business* accentuando il profilo privatistico della sua attività.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) concordando con i rilievi critici espressi dai colleghi, invita la Commissione ad acquisire i necessari elementi istruttori mediante audizioni e attraverso un'attenta lettura delle ri-

serve formulate nel parere che il Consiglio di Stato ha adottato nell'Adunanza della Commissione speciale del 28 marzo 2017.

Si chiede, peraltro, se l'obiettivo di efficientamento ed implementazione dell'archivio gestito dalla Motorizzazione abbia reali possibilità di essere conseguito, dal momento che la struttura in questione non sembra inserita in un quadro di investimenti volti alla sua modernizzazione, come emblematicamente dimostrato dal fatto che taluni versamenti possono essere ancora effettuati esclusivamente mediante il bollettino postale, e non con altri metodi di pagamento più recenti.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) interviene per condividere il ragionamento critico espresso dai colleghi in ordine alle finalità del provvedimento ed agli strumenti adottati per la loro realizzazione. Appoggia pertanto la richiesta di svolgere un breve ciclo di audizioni, eventualmente procedendo congiuntamente con l'omologa Commissione dell'altro ramo del Parlamento.

Emiliano MINNUCCI (PD) nell'associarsi alla richiesta di svolgere le audizioni dei soggetti interessati, invita a valutare anche l'opportunità di acquisire il punto di vista dei soggetti rappresentativi dei lavoratori degli enti coinvolti. Giudica infatti importante valutare il provvedimento alla luce degli obiettivi espressi dalla norma di delega concernenti la riduzione dei costi, i risparmi nonché la riorganizzazione delle amministrazioni interessate alla luce del criterio – anch'esso recato dalla legge di delegazione – della previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica dell'intervento.

Si riferisce quindi all'esigenza di tutelare realtà lavorative di dimensioni non trascurabili e che risultano efficienti, quali i lavoratori di ACI informatica, il cui prodotto è giudicato universalmente di ottimo livello.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, precisa di aver assunto le funzioni di relatore nella consapevolezza delle problematiche del provvedimento nei suoi risvolti amministrativi, economici e nelle

sue ricadute occupazionali, proprio in una logica di garanzia del più ampio dibattito e di cooperazione nell'espletamento della funzione consultiva della Commissione.

Ricorda come, già in una passata occasione, sia pure risalente a due lustri or sono, questa Commissione ha dimostrato di saper coniugare le esigenze di modernizzazione del settore con quelle di tutela degli addetti al settore medesimo.

Quanto alle richieste istruttorie avanzate, nel demandare le opportune decisioni alla riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, si limita ad osservare le difficoltà legate ai tempi ristretti a disposizione della Commissione, nonché al prossimo calendario dei lavori parlamentari che potrebbe non assicurare una presenza adeguata dei commissari alle sedute dedicate alle audizioni, eventualmente da organizzare congiuntamente con l'omologa Commissione del Senato. Diversamente, le esigenze di approfondimento potrebbero essere – a suo avviso – adeguatamente soddisfatte acquisendo da quest'ultima ogni esito istruttorio derivante dall'attività conoscitiva da essa deliberata.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO desidera preliminarmente depositare una nota recante elementi di chiarimento riferiti ad alcuni quesiti formulati nella relazione introduttiva dal presidente Meta (*vedi allegato 7*).

Nel prendere atto delle riflessioni, anche di contenuto critico, emerse nel corso del dibattito ed in parte anche condivisibili nel merito, rimarca come la delicatezza delle tematiche in oggetto discenda in misura non trascurabile dall'intreccio di competenze ministeriali, nell'ambito delle quali un ruolo rilevante è stato assunto dal Ministero dell'economia e delle finanze.

La seduta termina alle 15.20.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.20 alle 15.25.

ALLEGATO 1

5-10846 Tullo: Per una determinazione del prezzo dei biglietti di Trenitalia per il trasporto regionale basato sulla effettiva distanza chilometrica percorsa.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'affidamento della prestazione del servizio di trasporto pubblico locale ricomprende l'obbligo per l'impresa affidataria di realizzare la prestazione osservando disposizioni e condizioni riportate nel contratto di concessione del servizio in affidamento; tra gli obblighi è da evidenziare l'adozione delle tariffe deliberate dall'ente pubblico.

Quindi le tariffe dei titoli di viaggio utilizzabili sulle corse dei servizi prestati da Trenitalia sono oggetto di definizione da parte dall'ente che ha competenza amministrativa sul trasporto ferroviario regionale.

Le tariffe medesime e le « condizioni generali di trasporto » sono riportate negli allegati ai contratti di affidamento all'impresa.

Quanto riportato nelle condizioni tariffarie pubblicate dall'impresa introduce il criterio ispiratore di generale adozione, sia per la definizione tariffaria a chilometro che per il tipo di servizio.

La circostanza che le tariffe delle tratte oggetto di interventi infrastrutturali hanno risentito dell'applicazione di un criterio determinato in passato, può ritenersi quale conferma della modalità di applicazione tariffaria fatta propria dalla regione per una tipologia di servizio che presenta una qualità più elevata in termini di velocità commerciale.

Informo, comunque, che presso l'Osservatorio sulle politiche del TPL è in atto un confronto con le regioni e con Trenitalia per esaminare e valutare gli effetti dell'applicazione delle tariffe sovraregionali come sono state applicate sulla base delle tariffe regionali delle singole regioni interessate dalle relazioni interregionali.

In tale contesto potranno essere evidenziati anche i criteri di base che conducono alle differenze fra le corrispondenti tariffe applicate dalle singole regioni, fermo restando la competenza regionale delle medesime, sì da pervenire ad una proposta di definizione di principi cui le singole regioni possano attenersi per la definizione di tariffe dei vari titoli di viaggio, compreso quelli ad integrazione tariffaria in sussistenza di integrazione di servizi, previa l'opportuna ratifica in merito da parte della Commissione del Coordinamento Interregionale competente per il settore.

Quanto alle tariffe chilometriche per i treni IC, di competenza MIT e non regionale, sono state aggiornate nel senso indicato dagli Onorevoli interroganti con il nuovo Contratto di servizio media-lunga percorrenza 2017-2026.

ALLEGATO 2

5-11117 Gregori: Aumento della dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale, finalizzato al miglioramento della qualità del trasporto pendolare ferroviario.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La qualità del trasporto pubblico locale e una mobilità urbana efficiente rappresentano una vera e propria priorità nazionale.

È per questo motivo, nonché per l'esigenza di semplificare e rendere più efficiente il settore, che è stato avviato un processo di riforma orientato dal principio della centralità del cittadino-utente.

Nella riforma si introdurranno, tra l'altro, misure a tutela dell'utenza in caso di disservizi e misure di lotta all'evasione tariffaria, sempre nel perseguimento dell'efficienza nell'erogazione dei servizi.

Inoltre, l'acquisizione in tempi rapidi di materiale rotabile su gomma e su ferro consentirà la sostituzione dei mezzi obsoleti e più inquinanti, affinché la qualità del servizio possa raggiungere in tempi rapidi gli standard europei in termini di comfort, efficienza energetica ed emissioni inquinanti.

Si prevede altresì la definizione di un apposito Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile finalizzato alla complessiva riorganizzazione della mobilità su gomma, ispirata a principi di efficienza e sostenibilità, da attuare attraverso un programma di interventi per il rinnovo degli

autobus accompagnato alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa anche con la realizzazione delle necessarie infrastrutture.

Infine occorrerà definire la dinamica delle risorse statali destinate al settore distribuendole con più equità – superando il criterio della spesa storica – tenendo conto in modo premiante dei ricavi da traffico, dei costi standard e dei livelli adeguati dei servizi, senza tralasciare le agevolazioni fiscali a favore dell'utenza per incentivare l'uso dei mezzi pubblici e ridurre quello dei mezzi privati, così da decongestionare il traffico anche con benefici di carattere ambientale.

Concludo evidenziando che proprio ieri il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto-legge Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi in favore delle zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo, all'interno del quale si prevede la stabilizzazione del Fondo destinato al finanziamento del trasporto pubblico locale con 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4.932.554.000 euro per gli anni dal 2018 in poi.

ALLEGATO 3

5-11118 Catalano: Autorizzazioni per servizi automobilistici interregionali di competenza statale rilasciate a raggruppamenti di imprese.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Premetto che il Governo, durante l'esame alla Camera della legge di conversione del decreto-legge n. 244 del 2016 (cosiddetto Milleproroghe), ha accolto alcuni ordini del giorno finalizzati a trovare una soluzione sul tema dei servizi automobilistici di linea interregionale e sta ora lavorando per dare seguito agli impegni assunti.

Sul tema più generale della revisione della disciplina dei trasporti di passeggeri su strada, anche in previsione dell'adeguamento a quanto previsto dai regolamenti europei in materia, il Governo – sulla base della legge di delegazione europea 2015 (articolo 2, legge n. 170 del 2016) – è impegnato nella predisposizione di uno specifico decreto legislativo.

Grazie a questo ampio e intenso lavoro sarà possibile giungere ad una regolamentazione organica e trasparente a tutela della concorrenza e del mercato per l'intero settore.

ALLEGATO 4

5-11119 Spessotto: Possibile acquisizione da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato di Anas SpA.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Sulla delicata questione dell'ipotesi di fusione FS – ANAS, al fine dei necessari approfondimenti, è stato istituito presso il MEF, azionista unico delle predette società, un gruppo di lavoro *ad hoc* con la partecipazione anche del MIT e il gruppo sta svolgendo gli opportuni studi di fattibilità dell'ipotesi di progetto.

Come correttamente evidenziato dagli Onorevoli interroganti ci sono dei ragio-

namenti complessivi da parte del Governo per potenziali investimenti, anche nell'ottica di favorire le imprese italiane e attrarre quelle straniere.

Appare quindi prematuro esprimere dettagli in merito alla conseguente definizione dei corrispettivi previsti dal Contratto di servizio con lo Stato e alle future modalità di finanziamento delle strade statali.

ALLEGATO 5

5-11120 Biasotti: Modalità di revisione dei mezzi pesanti.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La nota ministeriale del 27 febbraio 2017 ha per oggetto Procedure operative e informatiche per la revisione dei veicoli > 3.5 t. e autobus, e fa esplicito riferimento a procedure tecnico-amministrative da attuare in sede di revisione dei veicoli cosiddetti pesanti e degli autobus, finalizzate all'acquisizione di parametri di valutazione dello stato del veicolo, delle sue componenti e sistemi, che tengano conto del suo stato manutentivo e di efficienza così da garantirne la circolazione in sicurezza.

A tal proposito vale la pena richiamare l'articolo 79 del Codice della Strada, relativo alla efficienza dei veicoli a motore e loro rimorchi in circolazione, che impone l'obbligo di tenere i veicoli in condizioni di massima efficienza, tale da garantire la sicurezza e contenere il rumore e inquinamento entro i limiti di legge, ponendo all'attenzione dell'utenza motorizzata che

la sicurezza del veicolo non può misurarsi unicamente all'atto della verifica eseguita in sede di revisione, ma che questa è sicuramente frutto di una corretta e costante manutenzione del veicolo stesso.

Pertanto, nell'ambito della documentazione da produrre all'atto della revisione del veicolo, il soggetto responsabile dello stesso è chiamato produrre una dichiarazione dalla quale si evinca che il mezzo è costantemente sottoposto a corretta manutenzione, così come previsto dal su richiamato articolo 79.

In tal senso e per tali finalità è in corso di rielaborazione la circolare in premessa.

Quanto alla terziarizzazione del servizio di revisione anche dei mezzi pesanti e autobus non si ravvedono, allo stato, elementi che possano ipotizzare tale scelta; tuttavia, i competenti uffici del MIT effettueranno i dovuti approfondimenti.

ALLEGATO 6

5-11121 Mognato: Transito delle grandi navi presso il bacino di San Marco e il canale della Giudecca di Venezia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il *dossier* grandi navi a Venezia, come è noto, è all'attenzione del Ministero e della nuova Autorità di Sistema Portuale, il cui neo Presidente si è insediato da circa un mese e su questo dossier necessita, essendo propria competenza, di un adeguato tempo di approfondimento e valutazione, come dallo stesso dichiarato.

A questo fine, infatti, il Presidente ha già avviato un confronto con le autorità locali, tra cui il locale Comando delle Capitanerie di Porto e i Servizi Tecnico Nautici che operano nel porto di Venezia, proprio per valutare la percorribilità tecnica delle diverse ipotesi di navigazione e attracco che nel corso di questi mesi sono

state da più parti avanzate e che verranno poi sottoposte all'attenzione del Comitato per la salvaguardia di Venezia. Proprio nei giorni scorsi lo stesso Presidente ha dichiarato che si stanno esaminando tutti gli aspetti, anche giuridici, per ottimizzare al massimo le risorse pubbliche con l'obiettivo di non creare situazioni di conflitto e risolvere la questione in maniera fluida.

Rispetto alla questione VIA relativa a « Venice Cruise 2.0 » confermo che è intervenuto con prescrizioni il parere favorevole del Ministero dell'ambiente su una delle diverse ipotesi in campo, che saranno comunque sottoposte ai soggetti istituzionali coinvolti.

ALLEGATO 7

**Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico.
Atto n. 392.**

NOTA DEPOSITATA DAL SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER LE INFRASTRUTTURE E I TRASPORTI, UMBERTO DEL BASSO DE CARO

In merito alla modifica dell'articolo 103, comma 1, C.d.S.

La modifica è stata apportata sia al fine di armonizzare la norma con i contenuti dello schema di decreto legislativo in argomento, sia al fine di introdurre indispensabili correttivi ad una prassi amministrativa che:

1. ostacola la libera circolazione delle merci in ambito comunitario;
2. appesantisce il procedimento di radiazione per esportazione, introducendo nuovi adempimenti per le imprese e i cittadini;
3. priva di ogni tutela coloro che cedono i propri veicoli a terzi ai fini dell'esportazione.

La competente Direzione generale per la motorizzazione ha segnalato che le disposizioni vigenti subordinano la radiazione dal P.R.A. alla esibizione di documentazione doganale di esportazione ovvero, nei casi di cessione intracomunitaria, alla esibizione di prove documentali in ordine all'effettiva esportazione e reimmatricolazione all'estero, nell'intento di contrastare presunti traffici transfrontalieri di rifiuti.

Al riguardo, la richiamata direzione evidenzia che:

in base alle vigenti disposizioni comunitarie in materia di veicoli fuori uso,

un veicolo può definirsi rifiuto solo allorché venga conferito ad un centro di raccolta ai fini della sua rottamazione. Pertanto, i veicoli oggetto di esportazione non possono considerarsi rifiuti;

la norma, facendo riferimento all'ipotesi di cessione intracomunitaria, non contempla il caso in cui sia lo stesso intestatario ad esportare il proprio veicolo;

nel caso di cessione interna a favore di un terzo che esporta il veicolo, il cedente italiano (impresa o cittadino) può provvedere alla radiazione solo quando l'acquirente gli metta a disposizione i documenti fiscali comprovanti l'avvenuta esportazione all'estero, ovvero la copia della carta di circolazione comprovante l'avvenuta reimmatricolazione all'estero; fino a quando il cedente non è posto in condizione di richiedere la radiazione, egli resta quindi responsabile della circolazione del veicolo e continua ad essere tenuto al versamento delle tasse automobilistiche. Ne consegue che il cedente italiano, non disponendo di mezzi di coercizione nei confronti dell'acquirente che ha esportato, può sollevarsi dagli obblighi derivanti dalla intestazione del veicolo a proprio nome solo agendo in via giurisdizionale, per vedere dichiarata la perdita di possesso del veicolo;

l'attuale disciplina non sembra che possa contrastare il fenomeno del « traffico transfrontaliere di rifiuti », poiché può anche accadere che chi vi è dedito ometta di consegnare al cedente italiano i documenti necessari alla radiazione ovvero gli fornisca false documentazioni, senza possibilità quindi di poter realmente tracciare la sorte del veicolo oltre i confini nazionali.

Stante, comunque, la delicatezza dell'argomento, si resta comunque a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento e per eventuali approfondimenti.

Il direttore della Direzione generale per la motorizzazione è comunque disponibile ad essere audito per affrontare la tematica in maniera più circostanziata.

In merito alla presunta sottrazione di funzioni al PRA in materia di radiazione per esportazione.

Al riguardo, occorre anzitutto chiarire che la radiazione per esportazione costituisce una formalità che rientra nel campo di applicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 358 del 2000 (istitutivo dello Sportello Telematico dell'Automobilista).

Attualmente, quindi, gli Uffici PRA gestiscono dette formalità proprio in quanto STA (vedi articolo 7, lettera *c*), del decreto del Presidente della Repubblica n. 358 del 2000) e continueranno ad operare in quanto tali anche dopo il varo della riforma contenuta nell'AG 392.