

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	126
5-09807 Agostinelli: Barriere architettoniche nella stazione ferroviaria di Jesi	126
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	131
5-10583 Crivellari: Inefficienza del servizio ferroviario sulla tratta Verona-Rovigo	127
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	132
5-10633 Simonetti: Chiusura di numerose linee ferroviarie nel territorio astigiano	127
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	133

ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori	127
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>)	127
<i>ALLEGATO 4 (Proposta di parere del relatore)</i>	134
<i>ALLEGATO 5 (Proposta alternativa di parere del gruppo M5S)</i>	138

INTERROGAZIONI

Mercoledì 3 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META indi del vicepresidente Vincenzo GAROFALO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.20.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

5-09807 Agostinelli: Barriere architettoniche nella stazione ferroviaria di Jesi.

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

Donatella AGOSTINELLI (M5S), replicando, si dichiara parzialmente soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo con riferimento al progetto di riqualificazione della stazione di Jesi che serve un numero di passeggeri abbastanza sostenuto. Si dichiara tuttavia insoddisfatta per quanto concerne il transito nella stazione dei soggetti con difficoltà motorie

dal momento che l'unico passaggio possibile è quello da effettuarsi sui binari che potrebbe rivelarsi non agevole. Auspica pertanto che il Governo dimostri una maggiore sensibilità verso le persone svantaggiate dal punto di vista motorio, prevedendo ove possibile l'abbattimento delle barriere architettoniche che ne impediscono la circolazione.

5-10583 Crivellari: Inefficienza del servizio ferroviario sulla tratta Verona-Rovigo.

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, prende atto degli impegni contenuti nella risposta del rappresentante del Governo e apprezza le iniziative che hanno seguito l'incontro svolto con i sindaci dei comuni interessati e con l'assessore regionale ai trasporti. Tuttavia, ritiene che tutto ciò non sia sufficiente mentre reputa necessario che siano promossi incontri tra tutti i soggetti istituzionali e territoriali competenti.

Ricorda che la tratta in oggetto riveste una certa importanza di traffico, soprattutto in termini di pendolarismo per motivi di lavoro e studio, mentre risulta essere tra le meno servite. Segnala inoltre che, sempre più frequentemente, ha ricevuto – così come anche i colleghi che hanno sottoscritto l'interrogazione – segnalazioni di disservizi e difficoltà per i viaggiatori, e ciò anche per responsabilità della Regione.

In ultimo ritiene opportuno segnalare che le gravi problematiche richiamate sono acuite da quanto sta avvenendo presso la società che svolge il servizio, la Sistemi territoriali S.p.A., ove si sta assistendo ad un esodo del personale verso altre realtà di lavoro che finisce per incidere negativamente sulla mobilità ferroviaria. Ritiene quindi che sia necessario porre la massima attenzione su un tema su cui bisognerà, comunque, tornare ad occuparsi.

5-10633 Simonetti: Chiusura di numerose linee ferroviarie nel territorio astigiano.

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

Roberto SIMONETTI (LNA), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la sua risposta.

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

La seduta termina alle 14.35.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 3 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il viceministro per le infrastrutture e i trasporti Riccardo Nencini.

La seduta comincia alle 14.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

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, da ultimo, nella seduta del 27 aprile 2017.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ricorda che è stato concordato con il rappresentante del Governo presente nella scorsa seduta la possibilità per la Commissione di disporre di tempi aggiuntivi per l'espressione del parere, anche in ragione dell'attesa del parere della Conferenza unificata, trasmesso soltanto il 27 aprile.

Comunica che è pervenuta ulteriore documentazione trasmessa unitariamente da UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica) e CONFARCA (Confederazione Autoscuole Riunite e Consulenti Automobilistici), che è a disposizione dei colleghi.

Formula quindi una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 4*), che è stata comunque anticipata ai commissari già nelle prime ore della giornata odierna.

Comunica altresì che è pervenuta una proposta alternativa di parere da parte del gruppo MoVimento 5 Stelle (*vedi allegato 5*), che è in distribuzione.

Il vice ministro Riccardo NENCINI, nel condividere sostanzialmente i contenuti della proposta di parere del relatore, ritiene auspicabile che possano essere apportate alcune limitate modifiche. In particolare, riguardo ai contenuti della prima condizione osserva che non è facile quantificare a priori l'entità dei risparmi che si genereranno a seguito della riforma. In ossequio allo spirito del rilievo, invita il relatore a riformularlo nel senso che ogni risparmio futuro debba andare ad esclusivo vantaggio dei cittadini.

Relativamente all'osservazione di cui alla lettera *i*), chiede che il testo espliciti l'ambito dell'attività di vigilanza che si richiede sia svolta dal suo dicastero con riguardo alle attività e alle strutture cui è demandata la tenuta del PRA.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) invita il relatore a valutare alcune specifiche modifiche alla sua proposta.

Ciò in ragione della esigenza di carattere generale di valorizzare l'interoperabilità tra le due banche dati oggi presenti, di

salvaguardare un sistema efficace di conservazione dei dati contenuti nel PRA e di non penalizzare la professionalità di chi attualmente gestisce il PRA e fa funzionare i servizi ad esso connessi in modo soddisfacente per l'utenza. In tal senso reputa utile che nel parere si evidenzi la necessità di assicurare una effettiva interoperabilità delle due banche dati come unico strumento possibile per giungere all'obiettivo indicato nella norma di delega della « introduzione di un'unica modalità di archiviazione ».

In conseguenza logica con la valorizzazione della suddetta interoperabilità, suggerisce, in primo luogo, l'espunzione della osservazione di cui alla lettera *h*) e del corrispondente inciso della premessa. Inoltre, sempre ove si condivida tale impostazione dovrebbe consentirsi che l'interoperabilità si espliciti non solo nella possibilità per la Motorizzazione civile di accedere ai dati del PRA – come effettivamente il testo già prevede –, ma anche in senso inverso. Occorre cioè consentire che l'accesso ai dati avvenga in via telematica e sia gratuito e reciproco, e in tal senso propone di integrare sia le premesse sia il dispositivo della proposta di parere.

Ritiene altresì opportuna una riformulazione dell'osservazione contenuta nella lettera *j*) della proposta di parere del relatore, nel senso di mantenere – proprio al fine di eliminare le attuali triangolazioni – la competenza in materia di cancellazione dei veicoli per mancato pagamento delle tasse automobilistiche, demolizione o definitiva esportazione all'estero in capo al PRA, che deve provvedere direttamente, per conto della motorizzazione civile, agli adempimenti collegati.

Infine si chiede se il mutamento della titolarità delle funzioni di vigilanza di cui all'osservazione contenuta nella lettera *i*) sia effettivamente aderente ai contenuti della delega.

Michele MOGNATO (MDP) nel condividere lo spirito della proposta di parere del relatore, concorda con la collega Bruno Bossio sull'esigenza di valorizzare il criterio dell'interoperabilità dei sistemi at-

tualmente presenti, e auspica una integrazione della proposta in tal senso.

Sottolinea inoltre l'opportunità di richiamare anche nella parte dispositiva della proposta di parere le valutazioni contenute nella premessa riguardo alla tematica della salvaguardia dei livelli occupazionali del personale che gestisce il PRA.

Ivan CATALANO (CI) non concorda con quanto proposto dalla collega Bruno Bossio riguardo alla conservazione dell'interoperabilità tra le due banche dati, dal momento che ritiene auspicabile che si pervenga ad un unico archivio. Osserva che rendere interoperabili gli attuali sistemi potrebbe costituire, di fatto, un freno al processo di unificazione degli archivi, ritardandone l'attuazione. Al contrario sarebbe opportuno che si indicassero le modalità con le quali far progressivamente confluire nell'archivio nazionale dei veicoli le informazioni ad oggi contenute nel PRA e tutte le informazioni necessarie a generare una vera e propria carta di identità per ciascun veicolo.

Vincenzo GAROFALO (AP-CpE-NCD) condivide la proposta del presidente che ritiene equilibrata.

Osserva che quanto proposto dal collega Catalano, per quanto apprezzabile sul piano dei principi, finisce purtroppo per scontrarsi con la concreta possibilità di realizzare modelli di riforma che raggiungano gli obiettivi di efficacia ed efficienza che devono essere garantiti alla cittadinanza e che rispondano anche all'esigenza, specialmente sentita dal mondo delle assicurazioni, di disporre di dati aggiornati e chiari anche al fine di mitigare il fenomeno delle truffe assicurative.

Ritiene che quanto fatto in questi anni, a partire dalla creazione degli sportelli telematici dell'automobilista costituisca un passo in avanti e comunque un risultato positivo. Concorda con i colleghi Bruno Bossio e Mognato e sottolinea a sua volta la necessità di preservare il patrimonio professionale e informativo delle risorse attualmente impegnate nella tenuta del

PRA. Rimarca infine la necessità di fornire una concreta risposta all'esigenza di pervenire a concreti risparmi per l'utenza, accelerando il percorso individuato dal Governo.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede di poter disporre di tempi sufficienti per esaminare l'articolata proposta di parere del relatore, nella quale si riserva di verificare se vi sia un'adeguata trattazione della questione concernente le modifiche all'articolo 103 del codice della strada.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, precisa che il passaggio ricordato dalla collega Spessotto è contenuto nella premessa della proposta di parere, ove sono richiamati i chiarimenti al riguardo forniti dal rappresentante del Governo nella seduta del 12 aprile scorso.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) ribadisce che l'interoperabilità è a suo giudizio una logica conseguenza, coerente con il percorso individuato dal Governo verso il documento unico. Ritiene che un percorso di tale portata necessiti di tempi adeguati e che il primo passo debba in ogni caso essere quello della comunicazione virtuale tra i due sistemi, mantenendosi così accanto alle articolazioni territoriali dei luoghi virtuali resi possibili dall'interoperabilità. Osserva inoltre che una maggiore efficacia dovrebbe essere un obiettivo prioritario per il Governo giacché non sembra possibile che la riforma prospettata realizzi risparmi effettivi per il cittadino. Evidenzia inoltre, sempre in termini di efficacia, l'opportunità che venga valorizzato il *know how* dei professionisti che lavorano in ACI Informatica.

Ivan CATALANO (CI) fa presente che i due sistemi attualmente operativi già dialogano tra di loro e pertanto ritiene inefficace che si investano ulteriori risorse sull'interoperabilità, ribadendo la volontà del Parlamento – espressa sia in occasione della legge di stabilità 2014 sia attraverso la cosiddetta « legge Madia » – di pervenire ad un sistema unico. Ricorda peraltro che

i due sistemi si aggiornano reciprocamente con una certa frequenza, specificando che l'archivio nazionale dei veicoli, che in ogni caso contiene una quantità di dati superiore, viene aggiornato con frequenza quotidiana.

Preannunciando comunque il voto favorevole sulla proposta di parere del relatore, auspica che il processo di integrazione dell'archivio nazionale dei veicoli possa essere compiutamente effettuato facendo confluire in esso non solo i dati attualmente gestiti dal PRA ma anche ulteriori dati, come ad esempio quelli contenuti nella scatola nera dei veicoli o quelli relativi alle manutenzioni da questi effettuate, anche al fine di garantire che i veicoli circolanti rispettino gli obblighi normativi per essi prescritti.

Alberto PAGANI (PD) nel condividere le integrazioni alla proposta di parere del relatore avanzate dal vice ministro, concorda con le valutazioni del collega Catalano riguardo alla preoccupazione che i rilievi proposti dai colleghi Bruno Bossio e Mognato possano rappresentare un impedimento al raggiungimento dello scopo principale, che resta quello di riorganizzare gli enti e conseguire risparmi, unificando le due banche dati oggi operanti e superando quella che può definirsi un'anomalia italiana nel contesto europeo.

Emiliano MINNUCCI (PD) ritiene che l'integrazione richiesta dalla collega Bruno Bossio non sia da interpretare come una mera difesa della attuale situazione, bensì debba essere intesa come un contributo di definizione di un percorso equilibrato che richiede soluzioni concrete per le problematiche di un sistema complesso.

Manifesta piena fiducia nelle capacità del relatore di perseguire soluzioni praticabili in una prospettiva di innovazione che non trascuri la necessità di garantire i livelli occupazionali e la professionalità delle risorse umane ad essi dedicate.

Il viceministro Riccardo NENCINI, riguardo a quanto sottolineato dal deputato

Garofalo circa i risparmi conseguenti alla riforma da destinare all'utenza, ricorda che se è vero che nella riforma è prevista l'invarianza finanziaria degli introiti, tale invarianza riguarda solo una parte del costo sostenuto dall'utente, ovvero quello relativo alle imposte di bollo, e non anche il costo del servizio fornito dagli uffici. Sottolinea che è proprio su quest'ultimo segmento che il Ministero intende lavorare, specificando, come già anticipato, che gli eventuali risparmi siano interamente destinati agli utenti. Infine ritiene opportuno ricordare che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti attraverso l'archivio nazionale dei veicoli detiene una quantità di dati decisamente superiore a quella detenuta dal PRA, anche perché censisce tipologie di veicoli che il PRA non gestisce, come ad esempio, i veicoli agricoli.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ringraziando il vice ministro e i colleghi intervenuti per i contributi forniti alla discussione, osserva che sarà sua cura riformulare la proposta di parere tenendone conto.

Evidenzia al riguardo che il provvedimento involge delicate questioni problematiche, per le quali occorre promuovere equilibrate soluzioni, ispirate da saggezza e volontà di innovazione senza colpi di mano per l'intero percorso di semplificazione attuato dal Governo. Tale delicato tema è all'attenzione del Parlamento da molto tempo: ricorda peraltro che già nel 2007 si valutò, anche a seguito di una sua personale iniziativa, di non inserirlo nell'ambito delle semplificazioni allora attuate a causa della sua complessità.

In questa fase ha ritenuto di introdurre nella proposta di parere uno specifico passaggio relativo al trasferimento della vigilanza sull'ACI ai soggetti istituzionali competenti per materia, e specificamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO 1

**5-09807 Agostinelli: Barriere architettoniche
nella stazione ferroviaria di Jesi.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La stazione di Jesi è servita da 5 binari di circolazione: i binari dal I al IV sono idonei per svolgere servizio viaggiatori, di cui due con marciapiedi di tipo alto, e sono serviti da sottopassaggio.

In media, nella stazione fermano per servizio viaggiatori 50 treni al giorno, che scendono a 20 nei giorni di sabato e festivi; su tratta in gran parte di treni regionali, fatta eccezione per 4 treni IC e due treni Frecciabianca.

Per quanto riferisce Ferrovie dello Stato, dal 2015 ad oggi solamente 3 reclami hanno interessato la stazione di Jesi, tutti per questioni inerenti criticità di viaggio e nessuno per questioni legate al comfort, al decoro o all'accessibilità della stazione.

La competente Direzione Territoriale di Rete Ferroviaria Italiana, in linea con le politiche aziendali espresse nella Carta dei Servizi, presta particolare attenzione nell'assicurare la vivibilità, la fruibilità e

l'accoglienza delle stazioni, anche attraverso l'attuazione al Regolamento europeo n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, con particolare riguardo ai viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità.

Sull'accessibilità degli spazi di stazione, RFI evidenzia che numerose stazioni sono dotate di marciapiedi alti e gli ascensori sono presenti nelle stazioni di Ancona, Pescara, Pesaro, Macerata, Terni e Foligno, e che gli interventi che riguardano il miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario si sviluppano secondo priorità legate al numero dei treni e al numero dei viaggiatori.

Tali interventi di miglioramento sono stati appena avviati nella stazione di Jesi: i lavori di riqualificazione dell'intero fabbricato e dei bagni si concluderanno già entro il prossimo mese di luglio, mentre per la realizzazione degli ascensori sono previsti tempi maggiori.

ALLEGATO 2

5-10583 Crivellari: Inefficienza del servizio ferroviario sulla tratta Verona-Rovigo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione in materia di servizi ferroviari regionali sono stati attribuiti alle regioni ai sensi del decreto legislativo n. 422/97 e del Titolo V della Costituzione.

Tuttavia, ai fini di incentivare l'efficienza del settore e la riprogrammazione dei servizi medesimi, l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95/12 ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri per l'esercizio del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, per le regioni a statuto ordinario; in tale Fondo sono confluite risorse pari a circa 5 milioni di euro anno, corrispondenti a circa il 75 per cento del fabbisogno annuale di settore.

La stessa norma ha previsto una ripartizione del Fondo condizionata a una riprogrammazione dei servizi secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità verificati annualmente con appositi indicatori.

Quanto a specifici interventi sulla relazione ferroviaria Verona-Rovigo, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) riferisce che ad oggi viene regolarmente svolta attività di

manutenzione ordinaria effettuata nel rispetto degli *standard* approvati dall'Agenzia Nazionale di Sicurezza Ferroviaria (ANSF) oltre a interventi straordinari sulla linea. In particolare, per il prossimo dicembre è prevista l'attivazione del nuovo ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Legnago e il rinnovo dei binari tra Isola della Scala-Cerea.

Circa, poi, l'attività di manutenzione fabbricati e decoro, nel 2016 sono stati effettuati lavori di imbiancamento esterni/tinteggiatura interni/rifacimento copertura e in generale di cura del decoro negli impianti di Villa Bartolomea, Castagnaro, Badia Polesine, Fratta, Costa, Lendinara; in corso d'anno sono previsti interventi nei rimanenti impianti della linea.

Infine, sempre RFI riporta che a seguito dell'incontro svolto il 10 febbraio 2017 con i Sindaci dei comuni interessati dalla linea e con l'Assessore Regionale ai Trasporti sono state concordate azioni congiunte per la valutazione di fattibilità per la realizzazione di opere sostitutive o di viabilità alternativa sui passaggi a livello e la cessione in comodato delle aree delle stazioni.

ALLEGATO 3

5-10633 Simonetti: Chiusura di numerose linee ferroviarie nel territorio astigiano.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come è noto, la linea Asti-Alba è stata chiusa in conseguenza del crollo della galleria Gheresi interessata da un grave dissesto strutturale determinato anche dall'attività erosiva del fiume Tanaro.

Infatti, la galleria si sviluppa all'interno di un rilievo collinare caratterizzato da uno spiccato processo di erosione regressiva indotta dal fiume stesso e questa erosione comporta la necessità di realizzare, oltre al consolidamento della struttura della galleria, importanti opere di difesa spondale, consolidamento della parete e regimazione delle acque.

Stante la gravità del dissesto, il piano di riattivazione all'esercizio a suo tempo predisposto è stato articolato in tre fasi distinte per un investimento complessivo di circa 11 milioni di euro.

Il dissesto riscontrato aveva determinato l'interruzione della circolazione nel solo tratto Castagnole-Alba, mentre la circolazione non ha subito limitazioni nelle tratte afferenti. Solo successivamente, per decisione assunta dalla Regione Piemonte con delibera 11 giugno 2012, anche sulle tratte Cantalupo-Nizza-Canelli-Castagnole e Asti-Castagnole il servizio è stato totalmente sospeso.

Ovviamente, tale decisione ha influito sul piano di investimenti per il ripristino strutturale della galleria Gheresi e di con-

seguenza si è provveduto alla realizzazione delle opere provvisorie necessarie ad una prima stabilizzazione dei gravi fenomeni di dissesto in atto, all'installazione di un sistema di monitoraggio e controllo degli stessi, nonché all'esecuzione delle indagini geotecniche propedeutiche alla progettazione esecutiva degli eventuali interventi di ripristino strutturale definitivi.

Le osservazioni e le indagini tecniche effettuate sulla velocità di evoluzione del fenomeno erosivo del versante che contiene la galleria e prospiciente il fiume Tanaro consigliano di valutare una variante del tracciato che prevede interventi qualificati sulla parete spondale del fiume Tanaro.

Tutto ciò premesso, è evidente che occorre un piano complessivo di tutti gli interventi idonei alla rimessa in servizio della linea e per questo sarà necessaria una azione concertata tra Regione Piemonte, enti locali, Autorità di bacino fiume Po, RFI e MIT, per individuare le soluzioni più appropriate.

Ovviamente il Ministero ed RFI – qualora vi fosse la richiesta degli enti preposti di riprogrammare i servizi su tale linea ferroviaria – è pronto a predisporre un piano aggiornato degli interventi necessari alla rimessa in servizio della linea.

ALLEGATO 4

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).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo 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;

ricordato che esso è adottato in attuazione della delega contenuta nella legge n. 124 del 2015 (cosiddetta « legge Madia »), all'articolo 8, comma 1, lettera *d*), che indica l'obiettivo di pervenire al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, mediante la razionalizzazione delle modalità di archiviazione dei relativi dati, cui si connette la finalità di riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati e la realizzazione di significativi risparmi per l'utenza;

rilevato che la legge di delegazione finalizza quindi l'intervento di riorganizzazione delle strutture amministrative alla unificazione degli archivi e alla diminuzione degli oneri per il soggetto pubblico e per gli utenti, nonché alla semplificazione insita nel rilascio di un documento unico;

valutato positivamente il superamento dell'attuale situazione, che vede l'emissione di due distinti documenti – che appare un *unicum* in Europa – nel senso di prevedere un unico documento di circolazione costituito dall'incorporazione nella carta di circolazione delle informa-

zioni contenute nel certificato di proprietà, rilasciato da un unico soggetto che firma la certificazione, dietro presentazione da parte dell'utenza, di un'unica domanda;

rilevato che a tale scelta non si connette alcun intervento sulle strutture amministrative esistenti in quanto, come esplicitato nelle relazioni che corredano il provvedimento in esame, si è preso atto dei potenziali effetti pregiudizievoli conseguenti ad una soppressione del PRA e delle difficoltà organizzative di costituire una nuova agenzia, come pure la legge di delega consentirebbe;

preso atto della volontà di non procedere pertanto alla soppressione del PRA e al trasferimento delle funzioni dello stesso al Ministero, anche al fine di non intaccare la sostenibilità economica della missione svolta dall'ACI, nonché per salvaguardare i livelli occupazionali nel PRA e in ACI Informatica che, secondo quanto dichiarato nelle relazioni di accompagnamento, non sarebbero interamente riasorbibili nell'organico della Motorizzazione Civile;

segnalato che lo schema di decreto demanda ad un decreto interministeriale l'introduzione di una tariffa unica da fissare sulla base dei costi dei servizi ma che comunque non potrà essere superiore all'importo risultante dalla somma delle due tariffe – nonché dell'imposta di bollo unificato, anche in questo caso da fissare in misura tale da garantire i medesimi effetti finanziari previsti a legislazione vi-

gente senza impatti negativi sui saldi di bilancio e che, pertanto, non sembra possibile riconoscere a tale atto la funzione di attuare le citate finalità di riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati e la realizzazione di significativi risparmi per l'utenza;

considerato che l'emanazione del citato decreto condiziona inoltre l'operatività della disciplina modificativa di numerose novelle al codice della strada (articoli 93, 94, 94-bis, 95, 96, 101, 103, 201, 2013, 214-bis, 214-ter, 226), nonché dell'articolo 231 del cosiddetto Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), senza che per esso sia previsto un preventivo esame da parte delle Commissioni parlamentari;

rilevata l'opportunità, all'articolo 2, comma 1, che l'istanza di rilascio del documento unico sia ammessa presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista (STA) ovvero presso il competente Ufficio Motorizzazione Civile ma anche presso gli sportelli telematici dell'automobilista eventualmente presenti presso le delegazioni ACI e presso le imprese di consulenza automobilistica;

evidenziato inoltre che dal combinato disposto dell'articolo 1 – che fissa la data iniziale del 1° luglio 2018 per il rilascio del documento unico – e dell'articolo 4 – secondo cui le carte di circolazione e i certificati di proprietà, rilasciati anteriormente all'entrata in vigore del decreto legislativo, mantengono la loro validità – non risulta chiaro se abbiano ancora valore anche i documenti rilasciati successivamente all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anteriormente al 1° luglio 2018;

segnalata l'opportunità di realizzare una effettiva semplificazione immediatamente operativa stabilendo che il Certificato di proprietà non sia più necessario per la redazione delle dichiarazioni unilaterali di vendita;

considerato che le funzioni oggi effettivamente svolte dall'Automobile Club

d'Italia suggeriscono, nel dare attuazione alla delega in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni pubbliche competenti in materia di autoveicoli, di non mantenere l'attribuzione delle attività di vigilanza sull'ACI al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, ma di trasferirle ai dicasteri più specificamente competenti con riguardo a problemi automobilistici, mobilità di persone e merci, gestione della rete stradale, sicurezza della circolazione e sport;

segnalata l'opportunità di intervenire sulle norme recate dall'articolo 5 che novellano la disciplina dei veicoli fuori uso al fine di semplificare l'attuale procedura che determina una sorta di triangolazione delle pratiche odierne ove gli STA trasmettono la carta di circolazione e le targhe al PRA che a sua volta le gira all'ANV;

preso atto dei chiarimenti forniti dal rappresentante del Governo nella seduta della Commissione del 12 aprile 2017, secondo cui la modifica dell'articolo 103, comma 1 del Codice della Strada – recata dall'articolo 5, comma 1, lettera g) – ha sia funzioni di coordinamento normativo, sia di indispensabile correttivo ad una prassi amministrativa che ostacola la libera circolazione delle merci in ambito comunitario, grava di oneri impropri le imprese e i cittadini nel procedimento di radiazione per esportazione e priva di ogni tutela coloro che cedono i propri veicoli a terzi ai fini dell'esportazione e, peraltro, modifica una disciplina che comunque non appare efficace per contrastare il fenomeno del «traffico transfrontaliere di rifiuti»;

acquisito il parere reso dalla Conferenza unificata nella seduta del 20 aprile 2017, nel quale si specifica che il Governo ha dato conferma dell'intendimento di accogliere le richieste modificative riferite all'articolo 1, comma 3, nonché all'articolo 2, commi 6 e 7, avanzate da quel consesso;

tenuto conto dei rilievi formulati nel parere reso dalla Commissione speciale

istituita in seno al Consiglio di Stato per seguire i procedimenti legislativi delegati previsti dalla legge n. 124 del 2015, segnatamente nella parte in cui segnala che « *non appare compiutamente dimostrato dallo schema in oggetto che l'intervento adottato [...] sia di per sé sufficiente, in assenza di un connesso intervento sull'unificazione degli archivi, a soddisfare le finalità imposte dalla legge delega* »;

condivisi altresì i suggerimenti forniti dalla predetta Commissione del Consiglio di Stato ove raccomanda di inserire nell'ambito del decreto, disposizioni che assicurino la tempestività ed effettività della riforma per raggiungere gli obiettivi della riduzione dei costi e dei significativi risparmi per l'utenza,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) al fine di assicurare una piena conformità del testo ai principi di delega che richiedono riduzioni di oneri amministrativi e corrispondenti risparmi per gli utenti, all'articolo 2, comma 2, aggiungere infine il seguente periodo: « *Nel decreto di cui al presente comma sono indicati i progressivi risparmi per l'utenza che troveranno applicazione in conseguenza della corrispondente riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati derivanti dall'attuazione della presente disciplina* »;

b) all'articolo 4, comma 1, al fine di chiarire che manterranno la loro validità (alle condizioni previste dal primo comma) non solo le carte di circolazione rilasciate *anteriamente* all'entrata in vigore del decreto legislativo ma anche quelle rilasciate *successivamente*, fino al 1° luglio 2018, data dalla quale la carta di circolazione costituirà il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, si sostituiscano le parole « *all'entrata in vigore del presente decreto* », con le seguenti « *al termine di cui all'articolo 1, comma 1* »;

con le seguenti osservazioni:

c) all'articolo 2, si valuti l'opportunità di riformulare il comma 1, lettera a), nel seguente modo « a) presso qualsiasi Sportello telematico dell'automobilista, di seguito STA, operativo, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, negli Uffici provinciali della motorizzazione civile, in quelli dell'A.C.I che gestiscono il PRA, nelle delegazioni dell'A.C.I e nelle imprese di consulenza automobilistica; »

d) attesa la rilevanza del decreto di cui all'articolo 2, comma 2, la cui emanazione condiziona l'operatività della disciplina modificativa degli articoli 93, 94, 94-bis, 95, 96, 101, 103, 201, 213, 214-bis, 214-ter, 226 del Codice della strada, nonché dell'articolo 231 del cosiddetto Codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), sia integrata la disposizione in esame prevedendo che sullo schema di decreto sia acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari;

e) per le medesime ragioni, valuti infine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'opportunità di sentire, nella fase di predisposizione del decreto interministeriale attuativo di cui all'articolo 2, comma 2, l'ACI e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale delle imprese operanti negli STA;

f) si valuti altresì l'opportunità di introdurre nell'articolo 2, comma 2, la previsione secondo cui agli utenti sarà consentito di effettuare i pagamenti della tariffa e del bollo secondo i più diffusi strumenti di pagamento elettronico;

g) all'articolo 2, comma 2, ove si dispone che il decreto attuativo disciplini le modalità di versamento delle tariffe all'ACI e alla Motorizzazione civile per gli importi di rispettiva competenza, si valuti l'opportunità di predeterminare i criteri in base ai quali definire le quote percentuali da versare direttamente all'ente previa

valutazione dei costi degli adempimenti cui ciascun ente è tenuto;

h) all'articolo 4, comma 1, dovrebbe valutarsi l'opportunità di prevedere che – dall'entrata in vigore del decreto – il Certificato di proprietà non sia necessario per la redazione della dichiarazione unilaterale di vendita;

i) dovrebbe valutarsi l'opportunità di aggiungere all'articolo 4, dopo il comma 2, il seguente: « 2-bis. A decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto, la vigilanza sull'Automobile Club d'Italia è esercitata, nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, dalla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alla attività di

tenuta del PRA, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti »;

j) dovrebbe valutarsi l'opportunità di integrare l'articolo 5, comma 1, con la seguente lettera: « all'articolo 5 del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, al comma 2 le parole "dal Pubblico registro automobilistico di seguito denominato 'PRA'" sono sostituite dalle seguenti "dall'Archivio nazionale dei veicoli (ANV)" e di integrare il comma 2 del medesimo articolo 5 dello schema di decreto prevedendo che « all'articolo 231, al comma 4, del decreto legislativo n. 152 del 2006 le parole « dal Pubblico registro automobilistico (PRA) » sono sostituite dalle seguenti « dall'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) ».

ALLEGATO 5

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).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO M5S

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di veicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico;

premessi che:

lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione di quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, lettera *d*) e comma 5 della legge n. 124 del 2015;

la lettera *d*) del comma 1 di cui sopra prevedeva la riorganizzazione, ai fini della riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli e della realizzazione di significativi risparmi per l'utenza, anche mediante trasferimento, previa valutazione della sostenibilità organizzativa ed economica, delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con conseguente introduzione di un'unica modalità di archiviazione finalizzata al rilascio di un documento unico contenente i dati di proprietà e di circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, da perseguire anche attraverso l'eventuale istituzione di un'agenzia o di altra struttura sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica...;

lo schema di decreto in esame non rispetta tre dei principi delega disposti dalla lettera *d*), comma 1 di cui sopra perché non garantisce una riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli, non garantisce un significativo risparmio per l'utenza ed infine non provvede ad una riorganizzazione delle strutture amministrative che, seppur paventata come ipotesi non risulta essere stata neanche presa in considerazione;

relativamente ai costi a carico dell'utenza la non attinenza del decreto ai principi della delega risulta confermata poiché viene lasciata la facoltà al Ministro di fissare una tariffa unica dall'importo eguale a quello già previsto a normativa vigente, anziché imporre un limite inferiore;

anche l'importo dell'imposta di bollo, al fine di garantire medesimi effetti finanziari, senza impatti negativi sui saldi di bilancio, non subisce alcuna riduzione;

per quanto attiene al trasferimento delle funzioni svolte dagli uffici del Pubblico registro automobilistico il decreto in oggetto conferma la responsabilità dell'Automobile club d'Italia relativamente ai dati relativi alla proprietà non prevedendo dunque suddetto spostamento di competenze;

sarebbe stato auspicabile provvedere alla riorganizzazione delle strutture amministrative attraverso un trasferimento delle funzioni al Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti tutelando, comunque, il personale attualmente dipendente dell'ACI addetto alle mansioni;

sarebbe stato inoltre auspicabile superare l'attuale esistenza di due database e provvedere dunque alla creazione di un unico archivio telematico nazionale a consultazione gratuita dove far confluire tutti i dati sulla proprietà e sulle caratteristiche tecniche dei veicoli, nonché sullo stato tecnico, giuridico e patrimoniale dei veicoli immatricolati e sulla loro regolarità fiscale e assicurativa;

suddetta unificazione era stata auspicata anche dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel bollettino pubblicato il 6 febbraio 2017, aveva evidenziato l'inadeguatezza di un contesto caratterizzato dalla presenza di due registri, sottolineando che questi ultimi sarebbero potenzialmente idonei a essere integrati in modo tale da consentire l'offerta, in via unitaria, dell'intera gamma delle formalità e dei servizi afferenti alla gestione del PRA e dell'ANV. L'AGCM ha inoltre affermato che la presenza di due registri è una peculiarità italiana che, per quanto è dato sapere, non trova riscontro in nessun altro Paese, rimarcando il fatto che ACI si trova di fatto, nella posizione di regolare le modalità di accesso ai dati archiviati nel sistema informativo del PRA, ossia la fruizione all'ingrosso dei dati contenuti nel PRA anche da parte di propri concorrenti;

rispetto a quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 8 della legge n. 124 del 2015, lo schema di decreto in oggetto risulta essere stato trasmesso senza aver previamente sentito la Conferenza unificata né il Consiglio di Stato e giunge dunque non corredato dai rispettivi pareri. Il parere del Consiglio di Stato è arrivato dopo la trasmissione del decreto e dopo l'inizio dell'esame dello stesso da parte della IX commissione e contiene le stesse osservazioni mosse in questo parere, ovvero l'incapacità con questo schema di

decreto di rispettare un principio delega ovvero il perseguimento di significativi risparmi »;

in merito alla procedura di rilascio del documento unico non risulta chiaro se l'istanza possa essere avanzata anche presso gli sportelli telematici dell'automobilista eventualmente presenti presso le delegazioni ACI e presso le imprese di consulenza automobilistica visto che la lettera a) del comma 1, dell'articolo 2 fa riferimento solo allo Sportello telematico dell'automobilista, ovvero solo agli uffici provinciali dell'ACI che gestiscono il PRA;

nello schema di decreto legislativo sono contenute delle modifiche puntuali al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sebbene alcune di queste siano delle mere correzioni formali volte ad adattare il codice della strada alle nuove norme previste dallo schema di decreto in oggetto, altre risultano del tutto fuori luogo e ultronee all'ambito di applicazione di quest'ultimo. Suddetta anomalia riguarda in particolare la nuova formulazione del comma 1 dell'articolo 103 del codice della strada apportata dal comma 1, lettera g) dell'articolo 5 dello schema di decreto legislativo che non affievolisce quanto attualmente previsto in materia di esportazione all'estero dei veicoli;

recentemente sono state approvate numerose modifiche all'articolo 103 del codice della strada al fine di contrastare il fenomeno della c.d. radiazione per esportazione ovvero quelle pratiche messe in atto per eludere il pagamento del bollo auto e le multe, oltre che per rottamare a basso costo le automobili che vengono trattate, all'estero, come dei semplici rifiuti. Lo schema di decreto legislativo in esame rischia dunque di vanificare quanto introdotto nel 2016 e facilitare dunque il fenomeno della cosiddetta estero vestizione dei veicoli, aumentando i casi di elusione dal pagamento del bollo e dalle multe stradali,

esprime

PARERE CONTRARIO.