

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Sulla pubblicità dei lavori	63
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>)	63

ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori	64
Schema di decreto legislativo concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE. Atto n. 461 (<i>Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	65

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	70
---	----

INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori	70
5-10261 De Lorenzis: Collegamenti ferroviari a lunga percorrenza da e per Taranto	70
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	72
5-11154 Ricciatti: Progressiva riduzione della presenza di uffici e impianti ferroviari nella regione Marche e contestuali disservizi del trasporto ferroviario	70
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	73

SEDE REFERENTE

Giovedì 5 ottobre 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 10.10.

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.

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 29 marzo 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che la Commissione ha già esaminato le proposte emendative riferite ai primi due articoli del provvedimento. Nella seduta svolta il 29 marzo 2017 il rappresentante del Governo si era riservato di esprimere compiutamente i pareri dell'Esecutivo in tempi brevi, all'esito dei doverosi approfondimenti in corso e delle interlocuzioni con il relatore.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, ricorda che l'esame del provvedimento si era interrotto prima dell'esame degli emendamenti agli articoli 3 e 4, tra i quali vi erano quelli presentati dal relatore *pro tempore* – il collega Mauri – che ne riformulavano sostanzialmente il contenuto. Segnala che a seguito degli approfondimenti svolti, sono emersi significativi elementi critici sui testi dei citati emendamenti che hanno imposto una pausa di riflessione.

Ritiene, tuttavia, che l'interlocuzione con il presentatore della proposta di legge e con i rappresentanti del Governo hanno realizzato, a suo avviso, le condizioni per proseguire l'esame del provvedimento. Auspica quindi che si possa arrivare ad una sintesi condivisa sulle questioni ancora aperte. Si riferisce, con riguardo all'articolo 3, alla definizione del livello di impegno e di responsabilità posto a carico degli amministratori di enti pubblici e imprese private che occupano presso un unico stabilimento un numero rilevante di addetti.

L'altra questione aperta è relativa all'articolo 4 e riguarda l'individuazione delle forme di finanziamento e le connesse risorse per favorire la diffusione del *car pooling*, su cui peraltro, ricorda, anche il collega Dell'Orco aveva avanzato una specifica proposta e che possa essere ragionevole per il prosieguo dei lavori.

Ritiene infine opportuno ricordare che la questione relativa al limite del corrispettivo per chi fornisce il servizio – già affrontata dalla Commissione – potrà essere riesaminata in una fase successiva,

eventualmente avvalendosi del contributo fornito dalle Commissioni in sede consultiva.

Conclude assicurando che sarà sua cura cercare un'intesa, anche con il Governo, sulla base di nuovi emendamenti che si riserva di presentare nei prossimi giorni.

Michele DELL'ORCO (M5S) concordando con quanto osservato dal relatore, si dice convinto che le coperture finanziarie relative all'articolo 4 possano essere facilmente reperite, considerato che si tratta di cifre irrisorie.

Ricorda, inoltre, che la sua parte politica non ha mai fatto mancare il proprio fattivo contributo per individuare soluzioni condivise delle problematiche emerse e assicura fin d'ora un orientamento favorevole all'eventuale trasferimento del progetto di legge in sede legislativa.

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

La seduta termina alle 10.20.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 5 ottobre 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 10.20.

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.

Schema di decreto legislativo concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE.

Atto n. 461.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che il termine per l'espressione del parere sul provvedimento in titolo scade il prossimo 12 ottobre. Segnala tuttavia che la richiesta non è corredata dalla prevista intesa sancita in sede di Conferenza unificata né sono stati ancora trasmessi il previsto parere del Consiglio di Stato e del Garante per la protezione dei dati personali, previsti dal comma 2 dell'articolo 6 della legge delega e che quindi l'esame della Commissione potrà concludersi solo successivamente all'acquisizione dei suddetti pareri.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, segnala che lo schema di decreto legislativo all'esame consta di 55 articoli che intervengono principalmente sul codice della nautica da diporto di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005 ma contiene anche ulteriori disposizioni di modifica con funzione di coordinamento nella specie con il decreto legislativo n. 5 del 2016 che concerne l'attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua. L'articolo 54 contiene infine i principi e i criteri per la modifica del regolamento attuativo del codice della nautica da diporto.

Passando all'esame delle norme, la prima disposizione che esamina riguarda l'articolo 3 che novella l'articolo 3 del codice prevedendo una nuova classificazione delle unità da diporto. Oltre a inserire, adeguando il quadro delle definizioni a quanto già previsto dal decreto legislativo n. 5 del 2016, la definizione delle moto d'acqua, le principali innovazioni riguardano l'introduzione della defi-

nizione dell'unità da diporto utilizzata a fini commerciali, definita anche *commercial yacht* (rispetto alla quale alcuni limitati interventi di coordinamento sono contenuti all'articolo 1 e 2), nonché alla distinzione, basata sulla stazza, tra le navi da diporto maggiori (con stazza superiore a 500 GT o 600 TSL) e quelle minori (con stazza fino ai valori sopra indicati). Entrambe, come nel regime precedente, devono avere lunghezza superiore ai 24 metri.

L'articolo 4 prevede l'applicazione del decreto legislativo n. 5 del 2016 alla progettazione, costruzione ed immissione in commercio di tutte le unità da diporto, con l'esclusione delle navi e dei « *commercial yacht* ».

Gli articoli da 5 a 12 intervengono sul regime amministrativo delle unità da diporto, con riguardo all'iscrizione delle stesse, incrociandosi in alcuni casi con le modifiche introdotte, al medesimo capo, dall'articolo 12 dello schema di regolamento concernente il sistema telematico della nautica da diporto.

Appare evidente la necessità di un coordinamento tra le due disposizioni posto che il testo proposto nello schema di decreto legislativo non tiene conto delle innovazioni introdotte dal regolamento, sotto il profilo tecnologico e di semplificazione per i diportisti.

L'articolo 5 introduce la possibilità di iscrizione provvisoria per le navi da diporto, attualmente prevista per le sole imbarcazioni. Al comma 3 sono definiti i requisiti di idoneità tecnica per le navi autocostruite.

Il novellato comma 4 prevede che il proprietario o l'utilizzatore di un contratto di locazione finanziaria di unità da diporto possa richiedere all'ufficio di iscrizione l'annotazione della perdita di possesso dell'unità a seguito di furto, rapina, appropriazione indebita, truffa, presentando l'originale o la copia conforme della denuncia o della querela e restituendo, se in suo possesso, la licenza di navigazione.

L'articolo 6 inserisce nel codice il nuovo articolo 15-*bis*, che disciplina specificamente l'iscrizione delle navi da diporto.

Analogamente ai precedenti, l'articolo 10 introduce una disciplina specifica per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto.

Le disposizioni degli articoli 7, 8 e 9 sono sempre relative alle iscrizioni e concernono modifiche agli articoli 16, 17 e 18 del codice. In particolare viene prevista la cancellazione dell'annotazione del nome dell'utilizzatore in caso di risoluzione del contratto di locazione finanziaria nonché l'annotazione della perdita di possesso nei registri nella medesima fattispecie; si prevede inoltre l'esclusione della pubblicità legale per la dichiarazione di armatore e la previsione, nel caso di iscrizione di unità da diporto da parte di cittadini stranieri o residenti all'estero della possibilità di avvalersi di un rappresentante purché « regolarmente soggiornante » in Italia.

L'articolo 11 modifica l'articolo 20 introducendo la facoltà di procedere a iscrizione provvisoria della nave e dell'imbarcazione da diporto da parte dell'utilizzatore di un contratto di locazione finanziaria.

L'articolo 12 modifica l'articolo 21 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 in materia di trasferimento di iscrizione e cancellazione dai registri, con specifico riguardo alla fattispecie di vendita all'estero dell'unità da diporto, introducendo alcune disposizioni di snellimento procedurale.

Gli articoli da 13 a 25 modificano disposizioni concernenti l'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto. Tali modifiche si muovono nell'ottica di una riduzione e di uno snellimento degli oneri amministrativi necessari per la navigazione da diporto. Sono inoltre previste alcune modifiche di adeguamento alle norme del decreto legislativo n. 5 del 2016 e altre volte a rafforzare la sicurezza della navigazione delle unità da diporto ed alcune norme di coordinamento formale.

L'articolo 13 introduce all'articolo 22 la licenza di navigazione provvisoria tra i

documenti di navigazione delle navi e delle imbarcazioni da diporto, allineando inoltre i riferimenti normativi riguardanti la dichiarazione di conformità al decreto legislativo n. 5 del 2016. Si rimette infine al regolamento di attuazione l'individuazione dei documenti di navigazione delle navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

L'articolo 14 contiene una disposizione di coordinamento all'articolo 23 del codice mentre l'articolo 15 ridetermina il termine massimo entro il quale va effettuato il rinnovo della licenza di navigazione, oltre a provvedere ancora una volta ad integrare i riferimenti al decreto legislativo n. 5 del 2016 con riferimento alla stessa licenza di navigazione.

L'articolo 16, introducendo nel codice un nuovo articolo 24-*bis*, disciplina il procedimento amministrativo per la dichiarazione di armatore delle unità da diporto commerciali e la relativa revoca. In mancanza della dichiarazione di armatore, si presume come tale il proprietario, fino a prova contraria. L'armatore è responsabile delle obbligazioni contratte, per quanto riguarda l'unità da diporto utilizzata a fini commerciali e l'esercizio della stessa. Anche in tal caso sarà necessario coordinare tale disposizione con le nuove disposizioni relative al nuovo sistema telematico di registrazione delle unità di diporto.

L'articolo 17 contiene rettifiche formali e di coordinamento all'articolo 25 del codice mentre l'articolo 18 introduce il certificato di idoneità al noleggio delle unità da diporto rimettendo al regolamento di attuazione la disciplina del medesimo.

L'articolo 19 inserisce l'articolo 26-*bis* al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171. La disposizione è relativa ai controlli di sicurezza della navigazione da diporto in mare ed è diretta a ridurre tali controlli nel periodo della stagione balneare attraverso accertamenti preventivi sulla documentazione di bordo che evitano la reiterazione degli stessi. Inoltre il comma 3 prevede che la pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della

navigazione da diporto sono di competenza esclusiva del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera.

L'articolo 20 fissa i limiti di navigazione per i natanti da diporto, aggiornando il testo alle norme di cui al decreto legislativo n. 5 del 2016; inoltre sono previsti specifici requisiti per il conduttore dei natanti da diporto utilizzati a fini commerciali.

Anche l'articolo 21 contiene una disposizione diretta ad allineare il testo del codice alle modifiche introdotte dal decreto legislativo n. 5 del 2016.

L'articolo 22, accanto ad alcune disposizioni di mero aggiornamento formale, prevede anche una specifica responsabilità del conduttore dell'unità da diporto nel caso in cui non siano rispettati gli obblighi concernenti le dotazioni di apparecchiature trasmettenti o satellitari di bordo. Si rimette inoltre al regolamento di attuazione l'individuazione delle condizioni per il rilascio del certificato di sicurezza e delle dotazioni di sicurezza minime che devono essere tenute a bordo delle unità da diporto, che navigano nelle acque marittime e interne.

Gli articoli da 23 a 25 concernono la navigazione temporanea introducendo alcune semplificazioni procedurali e recependo in via normativa orientamenti interpretativi già maturati in sede applicativa. In particolare si stabilisce che l'autorizzazione alla navigazione temporanea può essere rilasciata in lingua inglese e che abilita anche alla navigazione in acque territoriali straniere per i periodi necessari a eventi espositivi e fiere commerciali.

L'articolo 26 introduce un nuovo articolo, il 36-*bis*, nel codice che disciplina i titoli professionali del diporto per lo svolgimento dei servizi di coperta. La nuova disciplina dipende anche dalla necessità di allineare agli standard internazionali le certificazioni per un titolo semplificato per il diporto nautico. Le disposizioni attuative saranno rimesse a modifiche del regolamento di attuazione del codice. La classificazione prevede come novità principale l'istituzione della figura di ufficiale di navigazione del diporto di seconda classe.

Si prevedono poi le figure di ufficiale di navigazione da diporto, capitano da diporto e comandante da diporto.

L'articolo 27 contiene disposizioni dirette a ridurre gli oneri amministrativi e i costi di gestione degli equipaggi esonerando dall'annotazione di imbarco e sbarco degli equipaggi per le imbarcazioni da diporto oggetto di contratti di noleggio.

L'articolo 28 modifica il Capo IV del Titolo II del codice della nautica da diporto, che contiene la disciplina delle patenti nautiche.

La novità più rilevante appare essere l'istituzione di una nuova categoria di patente nautica, patente D, configurata come un'abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto. La disposizione è volta anche a ridefinire i requisiti per il conseguimento della patente nautica e conferisce ai medici accertatori, sulla base dei rivalutati requisiti psicofisici e dell'esito delle visite mediche di idoneità, la facoltà di imporre specifiche prescrizioni ai titolari di patente nautica, anche relative alla durata della validità dell'abilitazione, per ragioni di sicurezza della navigazione o di tutela della loro salute. Tali controlli sono più stringenti proprio in relazione al rilascio della patente D.

Assai rilevante la disposizione dell'articolo 29 che introduce un nuovo articolo 39-*bis* nel codice istituendo l'anagrafe delle patenti nautiche, anche in attuazione di indirizzi parlamentari. L'anagrafe consentirà in tempo reale di verificare i requisiti di validità delle patenti nautiche e, attraverso un sistema di archiviazione delle violazioni commesse dagli abilitati, l'applicazione delle sanzioni della sospensione e revoca della patente, anche per effetto di recidive.

L'articolo 30 estende l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria anche ai natanti da diporto utilizzati nell'esercizio di attività commerciali, prevedendo l'obbligo di assicurazione per responsabilità per danni riportati dal conduttore e dalle persone trasportate.

L'articolo 31 introduce nel codice un capo nuovo (Capo II-*bis*) al titolo III

dedicato alle figure professionali per le unità da diporto. In particolare sono istituite e disciplinate la figura del mediatore da diporto (articoli 49-ter e 49-quater) e dell'istruttore di vela (articoli 49-quinquies e 49-sexies).

Anche l'articolo 32 introduce un nuovo capo (Capo II-ter) contenente le norme su scuole nautiche (articolo 49-septies) e centri di istruzione per la nautica (articolo 49-octies). Nel rinviare alla documentazione per l'analisi di dettaglio di queste articolate disposizioni segnala che le scuole nautiche sono dirette all'educazione marinaresca e all'istruzione e alla formazione dei candidati agli esami per il conseguimento della patente nautica e sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle Province o delle Città metropolitane o delle Province autonome di Trento e di Bolzano del luogo in cui hanno la sede principale, mentre i centri di istruzione per la nautica sono costituiti da associazioni nautiche e gli enti a livello nazionale per la gestione delle scuole per il conseguimento delle patenti nautiche.

L'articolo 33 introduce il Capo II quater al titolo III che concerne le strutture dedicate alla nautica da diporto. In particolare viene in primo luogo disciplinato il «transito delle unità da diporto» (articolo 49-novies) precisando la necessità che siano riservati dai concessionari delle strutture dedicate alla nautica da diporto spazi adeguati per le unità da diporto in sosta temporanea (ad esempio nel caso di lunghe navigazioni ovvero di problemi all'unità) non superiore alle 72 ore. La disposizione contiene anche specifici accorgimenti per favorire le persone diversamente abili.

È inoltre prevista la disciplina dei campi di ormeggio (articolo 49-decies) che possono essere istituiti dai gestori di aree marine protette nelle zone di riserva generale e parziale per le unità da diporto autorizzate alla navigazione in tali aree allo scopo di assicurare un miglior controllo delle aree, ridurre i rischi di condotte pregiudizievoli per l'ambiente (a questo scopo è ad esempio previsto il divieto di ancoraggio al fondale) e favorire

un allentamento della pressione antropica sulle aree. Infine è prevista una norma relativa al ricovero a secco delle piccole imbarcazioni e dei natanti (articolo 49-undecies). La disposizione del nuovo articolo 49-duodecies prevede invece l'istituzione di un servizio di assistenza e traino delle imbarcazioni e dei natanti in mare, razionalizzando la disciplina relativa al recupero di tali unità da diporto in caso di avaria rispetto alla quale, ricorda la relazione illustrativa, non sussiste una specifica competenza da parte delle capitanerie di porto.

L'articolo 34 novellando il titolo IV istituisce, per l'11 aprile, la giornata del mare e della cultura marina, non come festa civile, ma prevedendo iniziative, anche negli istituti scolastici diversi da quelli prettamente orientati alla formazione nautica, volte a diffondere la cultura e la conoscenza del mare.

Gli articoli da 35 a 43, ricalibrano le sanzioni previste per le violazioni elevandoli di un terzo secondo quanto previsto dal criterio di cui all'articolo 1, comma 2, lettera v) della delega. Sono altresì introdotte nuove disposizioni dirette a sanzionare la conduzione di unità da diporto sotto effetto di sostanze alcoliche ovvero di sostanze stupefacenti e psicotrope, prevedendo una sanzione aggravata per coloro che conducono l'unità da diporto essendo minori di anni 21 o per i conduttori di unità da diporto utilizzate a fini commerciali. Si prevedono inoltre i casi di sospensione della licenza di navigazione e di ritiro della dichiarazione di potenza.

Vengono poi modificate, in aumento di un terzo le sanzioni per le fattispecie di abusivo utilizzo dell'autorizzazione temporanea alla navigazione, esercizio abusivo delle attività commerciali con unità da diporto ed è prevista un'aggravante nel caso in cui dalle violazioni sia derivato un danno ambientale.

L'articolo 43 contiene infine disposizioni di carattere procedurale che rinviano alla legge n. 689 del 1981, e la disciplina delle condizioni per l'applicazione di sanzioni in misura ridotta.

L'articolo 44 dispone, in un'ottica di semplificazione amministrativa, che sono esentate dagli adempimenti di arrivo e partenza le unità addette alla navigazione da diporto di ogni nazionalità e le unità addette alla navigazione da diporto dell'Unione europea destinate a uso commerciale, ivi comprese le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche, che non trasportano più di dodici passeggeri, fatti salvi gli obblighi informativi del Regolamento (CE) 15 marzo 2005, n. 562.

L'articolo 45 estende al caso dell'integrità ambientale il termine ridotto di 24 ore per la denuncia di evento straordinario, già previsto in caso di danno alle persone. Si prevede inoltre l'istituzione dell'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, che monitori gli infortuni e i danni alla salute che si sospetta siano stati causati dai prodotti delle unità da diporto.

L'articolo 46 inserisce l'articolo 62-*bis* al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, prevedendo che la normativa tecnica regolante i sistemi di alimentazione e relativi motori di propulsione alimentati con gas di petrolio liquefatto, gas naturale liquefatto, metano ed elettrici su unità da diporto, di nuova costruzione o già immessi sul mercato, sia conforme alla regola tecnica elaborata nel rispetto della normativa europea.

L'articolo 47 integra la clausola di invarianza finanziaria prevista dall'articolo 67 del decreto legislativo n. 171 del 2005 mentre l'articolo 48 contiene una modifica formale all'allegato VIII del codice.

Gli articoli da 49 a 53 contengono modifiche di coordinamento riferite ad altre disposizioni normative. In particolare l'articolo 49 introduce il riferimento al ricovero a secco delle imbarcazioni all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, l'articolo 50 contiene una mera modifica di coordinamento del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, l'articolo 51 provvede al pieno adeguamento alla direttiva 2009/16/CE del decreto legislativo n. 53 del 2011 con riferimento alla definizione di interfaccia na-

ve/porto, l'articolo 52 modifica l'articolo 3 della legge n. 172 del 2003, prevedendo tra i requisiti per l'iscrizione nel Registro internazionale l'eliminazione per le navi del requisito della stazza lorda non superiore alle mille tonnellate.

L'articolo 53 contiene infine alcune modifiche al decreto legislativo n. 5 del 2016. Tra queste si segnala in particolare l'abrogazione della disposizione che prevede l'imputazione a carico degli operatori economici privati degli oneri concernenti le attività di valutazione dei prodotti eseguite dalle amministrazioni di vigilanza in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto.

Come anticipato l'articolo 54 indica i principi e i criteri per la modifica del regolamento attuativo del codice della nautica da diporto, mentre l'articolo 55 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Sottolineando che lo schema all'esame è estremamente ampio e complesso e presenta diversi elementi di interesse e di discussione, si riserva di formulare una proposta di parere all'esito della discussione.

Michele MOGNATO (MDP) invita il relatore ad approfondire quanto recato dall'articolo 28 del provvedimento all'esame, che distingue le patenti nautiche in quattro categorie aggiungendo la categoria D) che riguarda l'abilitazione speciale al comando di natanti e imbarcazioni da diporto e che, se ha ben compreso, riguarda anche le patenti di persone con disabilità, ad esempio ipovedenti e audilesi.

In proposito, ricorda la questione riguardante i paraplegici. Attualmente le patenti di categoria C abilitano alla direzione nautica di unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a 24 metri ma è richiesta la presenza a bordo di un'altra persona in qualità di ospite di età non inferiore ai 18 anni, « idonea a svolgere le funzioni manuali necessarie per la conduzione del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare ». Al riguardo, segnala che gli odierni mezzi tecnici e lo sviluppo di tecnologie

dedicate rendono possibile fare qualche passo avanti anche in materia di abilitazioni al comando. Ritiene quindi che i nuovi mezzi siano idonei a permettere ai paraplegici di essere inseriti tra i possibili soggetti cui sarebbe possibile rilasciare la patente nautica di cui alla nuova categoria D. Per tali motivi chiede al relatore di tenere in considerazione la problematica.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, segnala che si tratta di un aspetto che gli era stato già segnalato e che considera meritevole di un particolare approfondimento anche per gli aspetti di carattere prettamente tecnico, su cui richiede un fattivo contributo da parte degli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Comando generale delle Capitanerie di porto.

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

La seduta termina alle 10.35.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 10.35 alle 10.40.

INTERROGAZIONI

Giovedì 5 ottobre 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 10.40.

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.

5-10261 De Lorenzis: Collegamenti ferroviari a lunga percorrenza da e per Taranto.

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

Diego DE LORENZIS (M5S) replicando, si dichiara moderatamente soddisfatto da quanto riferito dal rappresentante del Governo perché pur fornendo in parte risposte a quanto richiesto, tuttavia non reca sufficienti dettagli. Infatti relativamente ai principali interventi e lavori previsti dal contratto di programma 2017-2021, pur essendo indicate globalmente le risorse, non viene specificato il cronoprogramma di essi. Inoltre rileva che per quanto riguarda la lunga percorrenza non vengono, di fatto, segnalate significative novità rispetto alla situazione attuale.

Conclude riservandosi ulteriori iniziative di sindacato ispettivo dopo aver approfondito la materia anche alla luce delle informazioni oggi ricevute.

5-11154 Ricciatti: Progressiva riduzione della presenza di uffici e impianti ferroviari nella regione Marche e contestuali disservizi del trasporto ferroviario.

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

Lara RICCIATTI (MDP) replicando, ritiene che quanto riferito dal rappresentante del Governo costituisca un utile contributo. Tuttavia sottolinea che la regione Marche soffre di un'accentuata carenza di collegamenti ferroviari e che l'utenza è spesso afflitta da disservizi in questo settore dei trasporti.

Conclude riaffermando il suo personale impegno a continuare a seguire le vicende

oggetto dell'interrogazione in titolo a tutela dei viaggiatori marchigiani e – con riguardo al suo impianto passeggeri di lunga percorrenza –, in particolare, di Ancona.

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

La seduta termina alle 10.50.

ALLEGATO 1

5-10261 De Lorenzis: Collegamenti ferroviari a lunga percorrenza da e per Taranto.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Per quanto riguarda l'offerta di servizi ferroviari da e per Taranto, Trenitalia informa che con il nuovo Contratto di Servizio MIT-MEF-Trenitalia per gli anni 2017-2026 sono state confermate le due coppie di Intercity Taranto-Roma e viceversa precedentemente programmate. Il CdS ha inoltre previsto un'ulteriore coppia di collegamenti IC tra Taranto e Reggio Calabria (via jonica) – in aggiunta a quella già esistente – la cui attivazione è avvenuta dal 12 febbraio scorso.

Per quanto riguarda i servizi a mercato, con l'orario attualmente in vigore è stata confermata anche la coppia di treni Frecciabianca Taranto-Milano e vv., mentre a dicembre 2016 l'offerta di media-lunga percorrenza della stazione di Taranto è stata incrementata con l'attivazione di una coppia di Frecciarossa da/per Napoli-Roma-Milano.

Quanto, poi, ai principali interventi e lavori che interessano la città di Taranto, il Contratto di Programma 2017-2021 prevede:

raddoppio della linea Bari-Taranto e la realizzazione di una bretella per il collegamento tra la linea Bari-Taranto e la linea Taranto-Metaponto, nonché il completamento del raddoppio della tratta Bari S. Andrea-Bitetto, con risorse totali pari a 479 milioni di euro;

progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario tra il complesso del porto di Taranto e la Rete Nazionale, con risorse pari a 26 milioni di euro;

sistemazione del nodo di Bari, con raddoppio delle tratte terminali di accesso al nodo delle linee Bari-Taranto e Bari-Lecce e creazione di un itinerario di *by-pass* per il traffico merci dalle linee Adriatica verso i porti di Taranto e Gioia Tauro, con risorse pari a 145 milioni di euro;

interventi di *upgrading* tecnologico e infrastrutturale dell'asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto, con risorse pari a 430 milioni di euro.

ALLEGATO 2

5-11154 Ricciatti: Progressiva riduzione della presenza di uffici e impianti ferroviari nella regione Marche e contestuali disservizi del trasporto ferroviario.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In adempimento degli impegni assunti nell'ambito del Contratto di Servizio di Trenitalia con la regione Marche e in un'ottica di miglioramento del servizio ferroviario regionale, Trenitalia ha sostituito i convogli ALn 668 (la cui manutenzione corrente veniva eseguita presso l'IMC di Fabriano) con i nuovi treni a trazione diesel *Swing*, che offrono migliori standard di qualità ed efficienza.

I convogli diesel *Swing*, di nuova generazione, sono caratterizzati da un impianto tecnico assolutamente più avanzato e, conseguentemente, necessitano di una attività manutentiva più complessa. A seguito di tale sostituzione, sono quindi cessate le attività dell'impianto di Fabriano e la manutenzione dei nuovi treni viene eseguita presso l'impianto di Ancona, tecnologicamente più avanzato, così da poter assicurare un utilizzo più razionale ed efficace delle risorse industriali, nonché una migliore qualità del servizio.

Per quanto concerne l'impianto passeggeri di lunga percorrenza di Ancona, sempre Trenitalia riferisce che è stata eseguita una riorganizzazione operativa finalizzata

al miglior utilizzo delle risorse – che comunque non sono state ridotte – e delle professionalità.

Circa, infine, la qualità del servizio ferroviario regionale, si evidenzia che:

la puntualità complessiva 2017 della regione Marche si è attestata poco sotto il 93 per cento dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario previsto (senza esclusione di alcuna causa);

le soppressioni per cause dipendenti da Trenitalia si sono ridotte allo 0,1 per cento dei treni programmati;

il gradimento per il servizio rilevato dall'ultima indagine di *customer satisfaction* del luglio scorso ha raggiunto l'87,4 per cento dei clienti soddisfatti.

Tali risultati sono conseguenti ad una serie di azioni correttive attuate e all'immissione in servizio negli ultimi tre anni di nuovo materiale rotabile e, precisamente: 11 ETR 425 *Jazz*, 8 ATR 220 *Swing*, a cui si aggiunge il *revamping* di 180 carrozze media distanza e l'utilizzo di 43 locomotive elettriche E464 di ultima generazione.