

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori	115
5-01823 Tasso: Ammissibilità degli aiuti di Stato per l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze ...	115
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	119
5-01824 Sozzani: Realizzazione del progetto di fusione tra Ferrovie dello Stato e ANAS	115
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	120
5-01825 Fidanza: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.	
5-01828 Scagliusi: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.	115
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	121
5-01826 Paita: Attivazione di un tavolo istituzionale di confronto per le criticità di traffico sulla ex strada statale n. 62 della Cisa	115
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	122
5-01827 Maccanti: Attuazione delle nuove disposizioni del codice della strada in materia di revisione	116
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	124

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie. Atto n. 74 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni</i>)	116
<i>ALLEGATO 6 (Proposta di parere del relatore)</i>	125
<i>ALLEGATO 7 (Parere approvato)</i>	128
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	117

SEDE REFERENTE:

Affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche isolate della rete ferroviaria e di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza. Nuovo testo C. 1615 Marino (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	118
<i>ALLEGATO 8 (Emendamento approvato)</i>	131
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	118
AVVERTENZA	118

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 3 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le

infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità della seduta per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Ne dispone pertanto l'attivazione.

5-01823 Tasso: Ammissibilità degli aiuti di Stato per l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

Gabriele TOCCAFONDI (Misto-CP-A-PS-A), in qualità di cofirmatario, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Gabriele TOCCAFONDI (Misto-CP-A-PS-A), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che ha confermato l'intenzione di procedere ai previsti finanziamenti per gli aeroporti della Toscana e di avviare un confronto con la Commissione europea per evitare l'apertura di una procedura di infrazione.

5-01824 Sozzani: Realizzazione del progetto di fusione tra Ferrovie dello Stato e ANAS.

Diego SOZZANI (FI), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Diego SOZZANI (FI), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo non comprendendo appieno il riferimento all'interesse nazionale che si dichiara di voler tutelare riguardo all'annunciata fusione tra ANAS e Ferrovie dello Stato; stigma-

tizza altresì come su tale questione delicata si possa far passare per opinioni personali le dichiarazioni fatte in distinte occasioni da rappresentanti del Governo.

5-01825 Fidanza: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.**5-01828 Scagliusi: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.**

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Mauro ROTELLI (FdI), in qualità di cofirmatario, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Mauro ROTELLI (FdI) replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo che tiene conto dell'approssimarsi della stagione turistica.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo e della soluzione normativa indicata che ritiene possa essere risolutiva.

5-01826 Paita: Attivazione di un tavolo istituzionale di confronto per le criticità di traffico sulla ex strada statale n. 62 della Cisa.

Matteo COLANINNO (PD), in qualità di cofirmatario, rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Matteo COLANINNO (PD), replicando, prende atto delle precisazioni fornite dal rappresentante del Governo dichiarandosi solo parzialmente soddisfatto. Nell'esprimere apprezzamento per la disponibilità del Governo, sottolinea come avrebbe preferito che si procedesse direttamente alla convocazione del tavolo istituzionale di confronto invece di attendere l'iniziativa delle istituzioni locali interessate.

5-01827 Maccanti: Attuazione delle nuove disposizioni del codice della strada in materia di revisione.

Elena MACCANTI (Lega) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Giuseppe Cesare DONINA (Lega), in qualità di cofirmatario, replicando si dichiara soddisfatto della risposta, apprezzando lo sforzo del Governo in ordine alle future assunzioni. Al riguardo ribadisce l'importanza di affrontare le criticità segnalate negli uffici della Motorizzazione civile al fine di ridurre le liste di attesa per le revisioni in attesa di un intervento normativo specifico.

Alessandro MORELLI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 3 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.25.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie.

Atto n. 74.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato nella seduta del 27 marzo 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che è in distribuzione la proposta di parere del relatore, già anticipata ai membri della Commissione nella giornata di ieri.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole con osservazioni sullo schema di decreto in esame (*vedi allegato 6*).

Deborah BERGAMINI (FI), svolge alcune considerazioni di merito sul provvedimento in esame e sulla proposta di parere elaborata dal relatore.

Innanzitutto, con riferimento alle competenze attribuite ad ANSFISA, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, istituita dal decreto-legge n. 109 del 2018, ritiene che l'accorpamento delle competenze in materia di sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture stradali e autostradali, non sia di agevole attuazione, come peraltro emerso anche nel corso dell'esame del citato decreto-legge per Genova.

Con riferimento alla proposta di parere elaborata dal relatore, dichiara di condividere l'osservazione di cui alla lettera *a*), che prevede giustamente il coinvolgimento delle commissioni parlamentari competenti; dichiara di condividere, altresì, l'osservazione di cui alla lettera *e*), che prevede il potere per ANSFISA di stabilire nuove norme a carattere nazionale nelle materie che rientrano nella sua competenza, rilevando l'opportunità di specificare che si tratta delle competenze dell'ANSFISA nella materia ferroviaria e sottolineando l'esigenza di prevedere

anche in tal caso il coinvolgimento delle commissioni parlamentari. A fini di trasparenza, potrebbe essere altresì utile prevedere la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* degli atti di natura regolamentare previsti dallo schema di decreto.

Rispetto all'osservazione di cui alla lettera g), relativa alle procedure di indagine sugli incidenti ferroviari svolte da parte dell'organismo investigativo, concorda con la previsione del principio della massima trasparenza possibile e di consentire a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati; al fine di rendere maggiormente efficaci tali previsioni, chiede al relatore di trasformare l'osservazione in una condizione alla proposta di parere favorevole.

Più in generale ritiene assai importante che venga dato ascolto alle legittime aspettative dei familiari del tragico incidente di Viareggio, prevedendo la massima trasparenza e accesso alle informazioni.

In conclusione, chiede alla presidenza un supplemento di riflessione, auspicando che il voto sulla proposta di parere possa svolgersi nella giornata di domani.

Paolo FICARA (M5S), con riferimento alle considerazioni svolte dalla collega Bergamini, non condivide le preoccupazioni circa il corretto svolgimento delle attribuzioni da parte di ANSFISA a seguito dell'unificazione delle competenze in materia di sicurezza ferroviaria e stradale, ritenendo che l'Agenzia, sul piano organizzativo, provvederà ad una efficiente distribuzione dei compiti. Dichiarò quindi di condividere la proposta di modifica in ordine all'osservazione di cui alla lettera g), in quanto la trasformazione in una condizione può effettivamente rappresentare un segnale per le associazioni delle vittime dell'incidente di Viareggio.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, pur condividendo le considerazioni svolte dalla collega Bergamini, ritiene che i profili problematici evidenziati siano già contenuti nella proposta di parere da lui predisposta.

Deborah BERGAMINI (FI) insiste per un supplemento di riflessione sui profili eviden-

ziati, ed in particolare sull'opportunità di prevedere una condizione, in luogo dell'osservazione di cui alla lettera g), al fine di rafforzare il contenuto del parere che la Commissione si accinge a votare. In caso contrario, preannuncia il voto di astensione da parte del gruppo di Forza Italia.

Alessandro MORELLI, *presidente*, sospende brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 14.35, è ripresa alle 14.45.

Giovanni Battista TOMBOLATO (Lega), *relatore*, dichiara di accogliere la richiesta della collega Bergamini di trasformare in condizione l'osservazione di cui alla lettera g) e riformula conseguentemente la proposta di parere (*vedi allegato 7*).

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere favorevole sulla proposta di parere come riformulata.

La Commissione approva, all'unanimità, la proposta di parere favorevole con una condizione ed osservazioni, nel testo riformulato (*vedi allegato 7*).

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/797 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea. Atto n. 73.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto in oggetto, rinviato da ultimo nella seduta del 27 marzo 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che non essendo pervenuto il prescritto parere della Conferenza Stato-Regioni la Commissione non può procedere all'espressione del parere di competenza.

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 3 aprile 2019. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.50.

Affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche isolate della rete ferroviaria e di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza.

Nuovo testo C. 1615 Marino.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 marzo 2019.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che nella seduta del 27 marzo si è svolta la votazione degli emendamenti e che il testo risultante è stato trasmesso alle Commissioni competenti in sede consultiva.

Avverte che sono pervenuti i pareri espressi dalle commissioni competenti in sede consultiva. In particolare, comunica che la I Commissione Affari costituzionali ha espresso parere favorevole, la V Commissione Bilancio ha espresso nulla osta, la X Commissione Attività produttive ha espresso parere favorevole con un'osservazione, la XIV Commissione Politiche dell'Unione europea ha espresso parere favorevole e la Commissione Parlamentare per le questioni regionali ha espresso parere favorevole con un'osservazione.

Avverte, altresì, che il relatore ha presentato l'emendamento 1.100, volto a recepire l'osservazione della Commissione Attività produttive, introducendo altresì una modifica di carattere tecnico.

Chiede quindi al rappresentante del Governo di esprimere il proprio parere su tale emendamento.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO esprime parere favorevole sull'emendamento 1.100 del relatore.

La Commissione approva l'emendamento 1.100 del relatore (*vedi allegato 8*).

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che, conformemente ad un intendimento emerso sia in sede di Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, sia nel corso dell'esame del provvedimento, sul testo, come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione, sarà richiesto alla presidenza della Camera il trasferimento in sede legislativa, una volta che sia stata verificata la sussistenza delle condizioni previste ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del Regolamento.

Ricorda che a tal fine è necessario che la richiesta di trasferimento alla sede legislativa sia sottoscritta da tutti i rappresentanti dei Gruppi nella Commissione o da più dei quattro quinti dei componenti la Commissione stessa e che sia acquisito l'assenso del Governo, al quale il testo sarà trasmesso già nella giornata odierna.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.15.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

COMITATO DEI NOVE

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone.
C. 680 Baldelli.

ALLEGATO 1

5-01823 Tasso: Ammissibilità degli aiuti di Stato per l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Riprendo quanto già riferito nel corso della seduta del 14 febbraio scorso in questa Commissione per atto di analogo argomento, confermando che il Governo intende destinare tutte le risorse agli aeroporti della Toscana, così da ottimizzare gli investimenti per il territorio e per la crescita dimensionale del polo aeroportuale.

Il contratto di programma, non ancora perfezionato, prevede 150 milioni di euro

a carico delle finanze pubbliche, ma come è noto si rischia di incorrere in una procedura di infrazione europea per aiuti di Stato.

Al riguardo i competenti Uffici del Ministero comunicano di aver già avviato i contatti con la Commissione europea, proprio per verificare la compatibilità del progetto ai requisiti comunitari, e nei prossimi giorni sono in programma una serie di interlocuzioni.

ALLEGATO 2

5-01824 Sozzani: Realizzazione del progetto di fusione tra Ferrovie dello Stato e ANAS.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Riprendo quanto espresso in precedenti occasioni, per ribadire che sull'ipotesi di fusione FS – ANAS il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha valutato le criticità emerse già all'indomani dell'annunciata fusione e ha svolto gli approfondimenti necessari, anche attraverso la consultazione di esperti, i quali hanno evidenziato dal punto di vista tecnico tutti gli elementi di debolezza dell'ipotesi di integrazione in argomento, anzitutto sul piano industriale.

Ribadisco, come già detto il 19 luglio scorso in occasione di atto di sindacato

ispettivo sul medesimo tema, gli stessi Sottosegretari Siri e Rixi, rendendo le dichiarazioni a cui fa riferimento l'onorevole interrogante, nella medesima intervista ebbero modo di chiarire che si trattava di posizioni personali sulla questione.

Proseguono le interlocuzioni con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'economia e delle finanze per il più ampio confronto sugli aspetti industriali ed economici, sempre con l'unico obiettivo dell'interesse nazionale.

ALLEGATO 3

5-01825 Fianza: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.

5-01828 Scagliusi: Patente nautica per la conduzione di unità da diporto con motori di cilindrata superiore a 750 cc.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente all'atto dell'Onorevole Fianza e altri e all'atto dell'Onorevole Scagliusi e altri in quanto vertono su analogo argomento. Il Governo è certamente consapevole della necessità di superare definitivamente le criticità emerse a seguito della modifica introdotta all'articolo 39 del Codice della nautica da diporto, e in tal senso sta lavorando.

Infatti, nelle more di una rivisitazione generale della norma che possa favorire le attività nautiche delle piccole imbarcazioni da diporto, è intenzione del Governo individuare in tempi stretti la soluzione più idonea, proprio in considerazione dell'approssimarsi della stagione turistica.

ALLEGATO 4

5-01826 Paita: Attivazione di un tavolo istituzionale di confronto per le criticità di traffico sulla ex strada statale n. 62 della Cisa.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione alle criticità dovute al traffico veicolare sulla strada provinciale ex strada statale 62 Cisa, la Prefettura di Mantova, interessata per competenza, riferisce di aver avviato, a seguito della segnalazione di un comitato di cittadini ad aprile 2018, un'interlocuzione con il Comune di Borgo Virgilio – nel quale ricade il transito della predetta strada provinciale all'interno del centro abitato di Cerese – e la Provincia di Mantova in qualità di ente proprietario del tratto di strada, al fine di approfondire gli aspetti concernenti la tutela della pubblica incolumità e della sicurezza nella strada e nel contesto territoriale limitrofo.

In effetti il transito ad alta velocità dei veicoli, unitamente al frequente passaggio di mezzi pesanti, costituiscono elementi di apprezzabile criticità, nonostante la vigenza di apposite ordinanze che vietano la circolazione dei predetti dalle ore 22.00 alle ore 6.00 e che impongono alla generalità degli utenti una velocità massima di 30 km/h all'interno del centro abitato di Cerese, anche a causa delle condizioni del manto stradale.

Al riguardo, ad ottobre 2018 la Prefettura ha convocato un incontro di coordinamento con il Comune di Borgo Virgilio, la Provincia di Mantova, i rappresentanti delle Forze di Polizia e del Compartimento di Polizia Stradale per la Lombardia, al cui esito è stato concordato un potenziamento dei servizi di presidio e controllo nei tratti della strada maggiormente esposti alle citate criticità al fine di una efficace azione dissuasiva nei confronti dei trasgressori dei divieti e delle prescrizioni vigenti. Dal canto proprio, la Provincia di

Mantova ha confermato il completamento della fase progettuale relativa agli interventi di manutenzione della strada.

Per rafforzare la portata degli interventi, sono state coinvolte finanche le principali imprese aventi stabilimenti nell'area industriale del Comune di Suzzara, verso cui paiono diretti i convogli di mezzi pesanti transitanti sulla strada provinciale Cisa, allo scopo di sensibilizzare le medesime ad un'organizzazione del servizio di trasporto merci adeguata alle esigenze rappresentate dalle Amministrazioni interessate.

Inoltre la Prefettura riferisce che la Polizia Locale, la Sezione di Polizia Stradale di Mantova e l'Arma dei Carabinieri, da ottobre 2018 a febbraio 2019, hanno effettuato complessivamente n. 79 servizi mirati di controllo, cui è seguito l'accertamento di n. 26 violazioni.

Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, informo che il Comune di Borgo Virgilio ha più volte chiesto l'autorizzazione all'installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi dei veicoli di lunghezza superiore agli 8 metri nella zona a traffico limitato.

Tuttavia, il MIT così argomentava: la disciplina proposta tende a preservare il centro abitato del comune di Borgo Virgilio, ma di fatto produce delle evidenti ripercussioni sulla viabilità dei centri abitati limitrofi, anche di altri comuni, nonché sulla viabilità di altri enti proprietari e/o gestori stradali; peraltro le deviazioni ipotizzate sulla viabilità alternativa non appaiono adeguate ed in ogni caso richiederebbero il preventivo nulla osta di tutti

i soggetti interessati. Pur comprendendo le esigenze di tutela ambientale e della sicurezza stradale prospettate, l'autorizzazione richiesta non può essere rilasciata, in quanto la zona perimetrata comprende aree non contenute all'interno del centro abitato e ciò quindi esclude la possibilità di istituire una zona a traffico limitato ai sensi dell'articolo 7, comma 9 del Codice della Strada.

Il suddetto Comune ha reiterato la richiesta di autorizzazione, respinta l'11 gennaio scorso per analoghe motivazioni.

Il successivo 30 gennaio lo stesso Comune rinnovava la richiesta di autorizzazione allegando i pareri favorevoli della provincia di Mantova e del comune di

Curtatone all'installazione della segnaletica di interesse del Comune di Borgo Virgilio sulle strade di loro competenza.

Tuttavia, il diniego espresso l'11 gennaio evidenziava che l'autorizzazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 250 del 1999 riguarda l'installazione di impianti di accesso alle zone a traffico limitato che sono interne ai centri abitati, come definito dal Codice della Strada; pertanto ad oggi non risulta possibile il rilascio dell'autorizzazione richiesta.

In ogni caso il MIT è pronto a partecipare ad un tavolo di confronto laddove venisse istituito dalla Amministrazioni competenti.

ALLEGATO 5

5-01827 Maccanti: Attuazione delle nuove disposizioni del codice della strada in materia di revisione.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come evidenziato dagli Onorevoli interroganti l'articolo 80, comma 8, del Codice della strada è stato modificato dall'articolo 1, comma 1049 della legge di bilancio 2019 consentendo l'affidamento a imprese private delle attività di revisione dei veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate (cosiddetti veicoli pesanti).

Il successivo comma 1050 ha assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di definire le regole di coordinamento con il decreto ministeriale 214/2017 – recante il recepimento della direttiva europea 2014/45 – di dettaglio tecnico e di attuazione.

Tuttavia il termine previsto per i suddetti decreti attuativi, che dovranno assicurare l'attuale grado di sicurezza per la circolazione stradale, è risultato del tutto insufficiente tenuto conto del carattere innovativo della disposizione, delle valutazioni tecniche e della interferenza con il nuovo quadro europeo di cui è ancora in corso la definitiva attuazione e il cui termine era stato preventivato dall'Unione nel 2023. In effetti si tratta di alcuni processi conoscitivi e dei relativi procedimenti di applicazione, peraltro non necessari negli anni precedenti, che si possono così riassumere:

individuazione dei requisiti quali onorabilità, solidità economica, capacità tecnica e specializzazione posseduti dall'impresa;

definizione delle strutture atte a contenere le linee di revisione;

omologazione delle apparecchiature di revisione adeguate ai veicoli pesanti;

estensione e implementazione del protocollo di trasmissione e di sicurezza

per l'archiviazione unica dei dati tecnici delle prove eseguite presso terzi;

messa in esercizio del registro degli ispettori e della relativa firma digitale.

Per completezza di informazioni si rappresenta che è in fase di definizione l'accordo Stato – Regioni, relativo alla formazione degli ispettori di revisione, in conformità alla citata direttiva 2014/45: nel testo di tale accordo è stato aggiunto uno specifico modulo formativo per la revisione dei veicoli pesanti per tener conto della previsione della legge di bilancio. In tal modo, formalizzato l'accordo, potranno essere avviati i corsi di formazione sia per gli ispettori di revisione abilitati ai veicoli leggeri che per quelli abilitati ai veicoli pesanti.

Inoltre, l'attuazione di tale modifica al Codice della Strada richiede anche l'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, pertanto, definiti i suddetti nuovi procedimenti, occorre avviare l'*iter* di approvazione del decreto del Presidente della Repubblica che sancisca le modifiche necessarie.

Tutto ciò premesso, nel corso di questi mesi sono state raccolte e coordinate tutte le informazioni necessarie ed analizzate ipotesi di ulteriori modifiche legislative, come quella richiamata dagli Onorevoli interroganti, proprio per favorire l'ingresso delle imprese private, stiamo lavorando per rimuovere incongruenze e fluidificare l'*iter* di attuazione della norma anche attraverso eventuali modifiche della stessa.

ALLEGATO 6

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto n. 74).**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto del governo n. 74),

preso atto della valutazione favorevole della V Commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione) espressa nel parere del 26 marzo 2019;

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in esame, sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2016-2017, recepisce la direttiva (UE) 2016/798, il cui obiettivo è lo sviluppo e il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea nonché l'ampliamento dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari;

tale direttiva, che rientra nel c.d. pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, delinea un nuovo quadro per la gestione della sicurezza ferroviaria, mediante interventi quali l'introduzione della certificazione unica di sicurezza, l'individuazione più dettagliata dei compiti delle autorità nazionali e delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e degli operatori ferroviari, la definizione di obiettivi, metodi e indicatori comuni di sicurezza e la regolamentazione delle indagini sugli incidenti ferroviari;

considerato che:

l'articolo 2, comma 4, rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrut-

ture e dei trasporti l'individuazione delle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, incidendo sulla materia di competenza concorrente tra Stato e Regioni «grandi reti di trasporto» e sulla materia di competenza regionale «reti di trasporto di rilevanza regionale e locale»;

secondo la consolidata giurisprudenza costituzionale, in caso di adozione di una disciplina nazionale di carattere regolamentare che incida su prerogative regionali deve essere assicurato un adeguato coinvolgimento delle Regioni medesime;

allo stesso modo, in considerazione della rilevanza della disciplina, deve essere valorizzato il ruolo delle Commissioni parlamentari competenti;

sottolineata la necessità, con riferimento ai poteri riconosciuti all'ANSFISA in materia di sicurezza delle reti isolate, di assicurare che il nuovo quadro regolatorio tenga conto delle esigenze di mobilità degli utenti, in particolare con riferimento alla velocità commerciale;

preso atto in proposito che, ai fini dell'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di idoneità all'esercizio sulle reti isolate, è stato preventivato, sulla base di una ricognizione effettuata attraverso le Regioni competenti, un importo pari a circa 500 milioni di euro per la sicurezza ferroviaria a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145/2018), oltre agli importi già disponibili a legislazione vigente;

rilevato che per le infrastrutture ferroviarie turistiche, occorre chiarire l'ambito di applicazione del decreto ed assicurare in ogni caso che le modalità applicative individuate dall'ANSFISA tengano conto delle caratteristiche delle ferrovie turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili ed al servizio di trasporto;

rilevato che:

la rubrica dell'articolo 7 recita « Norme nazionali tecniche in materia di sicurezza », mentre il corrispondente articolo 8 della direttiva (UE) 2016/798 si riferisce a norme nazionali *tout court*. Anche il concetto definito dall'articolo 3, comma 1, lettera *h*), è quello di « norme nazionali », sebbene poi si specifichi che con tale termine si intendono « tutte le norme tecniche e le altre disposizioni vincolanti », diversamente peraltro dalla definizione fornita nell'articolo 3, comma 1, lettera *hh*), dello schema di decreto legislativo che recepisce la direttiva (UE) 2016/797 (AG n. 73), ai sensi del quale per « norme nazionali » si intendono « tutte le norme e le altre disposizioni vincolanti »;

l'articolo 7, comma 3, demanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA, il potere di stabilire nuove norme nazionali in una serie di casi espressamente indicati, alcuni dei quali tuttavia contemplano fattispecie che rientrano nella competenza dell'ANSFISA;

l'articolo 15, comma 2, elenca le risorse finanziarie dell'ANSFISA, analogamente a quanto già previsto dalla legislazione vigente, individuandole, tra le altre, nell'incremento dell'uno per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto, senza prevedere espressamente la calibratura dei relativi oneri a carico degli operatori del settore in relazione alla natura della rete interessata né che la determinazione degli stessi risponda a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza;

l'articolo 23, al comma 4, dispone che qualora l'indagine sugli incidenti e inconvenienti avvenuti nel territorio nazionale interessi veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo possa richiedere ai soggetti ivi indicati – tra i quali tuttavia non sono menzionati i soggetti responsabili della manutenzione – tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune, senza prevedere l'obbligo di fornire le predette informazioni;

l'articolo 31, comma 3, prevede che, a decorrere dal momento in cui le reti funzionalmente isolate rientreranno nella competenza dell'ANSFISA, le imprese responsabili del servizio su tali reti avranno a disposizione solo 90 giorni di tempo per presentare all'ANSFISA istanza per il rilascio di certificati e autorizzazioni, mentre in passato, nel caso dell'analogo passaggio delle reti regionali interconnesse, il termine previsto per tali operazioni era stato di 180 giorni,

sottolineata infine l'esigenza di tenere conto delle peculiarità degli ordinamenti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) risulta opportuno, alla luce di quanto evidenziato in premessa, che all'articolo 2, comma 4, dopo le parole: « con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » siano aggiunte le seguenti: « , sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentite le Commissioni parlamentari competenti, che si esprimono nel termine di trenta giorni, » e che le parole: « sessanta giorni » siano sostituite dalle seguenti: « novanta giorni. »

b) appare opportuno che il nuovo quadro regolatorio per le reti isolate tenga conto delle esigenze di mobilità degli

utenti, in particolare con riferimento alla velocità commerciale; a tal fine, appare altresì necessario assicurare certezza nei tempi di erogazione delle risorse per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di idoneità all'esercizio sulle reti medesime;

c) con riferimento alle infrastrutture ferroviarie turistiche, all'articolo 2, comma 5, appare opportuno che sia precisata l'inapplicabilità degli articoli non espressamente citati e che sia previsto che l'ANSFISA tenga conto delle caratteristiche delle ferrovie turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili ed al servizio di trasporto;

d) alla rubrica dell'articolo 7, si sopprima la parola: «tecniche»; si valuti inoltre l'opportunità di effettuare analogha modifica alla definizione di «norma nazionale», di cui all'articolo 3, comma 1, lettera h);

e) all'articolo 7, comma 3, si valuti l'opportunità di attribuire all'ANSFISA il potere di stabilire nuove norme nazionali nelle materie che rientrano nella sua competenza;

f) all'articolo 15, comma 2, si preveda che gli oneri a carico degli operatori del settore siano calibrati in relazione alla natura – nazionale, interconnessa o isolata – della rete interessata e che la determinazione degli stessi debba rispondere a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza. Inoltre, nella determinazione di tali oneri, dovrebbero essere coinvolti gli enti pubblici territoriali competenti e dovrebbe essere altresì sentita, per gli aspetti di competenza, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

g) all'articolo 23, comma 4, si preveda che l'indagine debba essere condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati; che i soggetti indicati abbiano l'obbligo di fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine, siano regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e possano, per quanto fattibile, presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione; si aggiungano altresì, tra i soggetti obbligati a fornire le informazioni tecniche, i soggetti responsabili della manutenzione;

h) all'articolo 31, comma 3, dopo le parole: «all'articolo 2, comma 4,» si inseriscano le seguenti: «resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione del nuovo quadro regolatorio da parte dell'ANSFISA e»;

i) all'articolo 31, comma 3, sia esteso da 90 a 180 giorni il termine entro il quale le imprese responsabili del servizio sulle reti funzionalmente isolate devono presentare all'ANSFISA l'istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni. Sarebbe altresì opportuno prevedere che i 180 giorni non decorrano dal momento in cui cessano le competenze del MIT, ma dal momento in cui l'ANSFISA definisce la disciplina di cui all'articolo 16, comma 2, lettera bb).

l) appare opportuna l'introduzione della clausola di salvaguardia per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano.

ALLEGATO 7

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto n. 74).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/798 sulla sicurezza delle ferrovie (Atto del governo n. 74),

preso atto della valutazione favorevole della V Commissione (Bilancio, Tesoro e Programmazione) espressa nel parere del 26 marzo 2019;

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in esame, sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2016-2017, recepisce la direttiva (UE) 2016/798, il cui obiettivo è lo sviluppo e il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario dell'Unione europea nonché l'ampliamento dell'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari;

tale direttiva, che rientra nel c.d. pilastro tecnico del quarto pacchetto ferroviario, delinea un nuovo quadro per la gestione della sicurezza ferroviaria, mediante interventi quali l'introduzione della certificazione unica di sicurezza, l'individuazione più dettagliata dei compiti delle autorità nazionali e delle responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e degli operatori ferroviari, la definizione di obiettivi, metodi e indicatori comuni di sicurezza e la regolamentazione delle indagini sugli incidenti ferroviari;

considerato che:

l'articolo 2, comma 4, rimette ad un decreto del Ministro delle infrastrut-

ture e dei trasporti l'individuazione delle reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, incidendo sulla materia di competenza concorrente tra Stato e Regioni «grandi reti di trasporto» e sulla materia di competenza regionale «reti di trasporto di rilevanza regionale e locale»;

secondo la consolidata giurisprudenza costituzionale, in caso di adozione di una disciplina nazionale di carattere regolamentare che incida su prerogative regionali deve essere assicurato un adeguato coinvolgimento delle Regioni medesime;

allo stesso modo, in considerazione della rilevanza della disciplina, deve essere valorizzato il ruolo delle Commissioni parlamentari competenti;

sottolineata la necessità, con riferimento ai poteri riconosciuti all'ANSFISA in materia di sicurezza delle reti isolate, di assicurare che il nuovo quadro regolatorio tenga conto delle esigenze di mobilità degli utenti, in particolare con riferimento alla velocità commerciale;

preso atto in proposito che, ai fini dell'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di idoneità all'esercizio sulle reti isolate, è stato preventivato, sulla base di una ricognizione effettuata attraverso le Regioni competenti, un importo pari a circa 500 milioni di euro per la sicurezza ferroviaria a valere sulle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge di bilancio per il 2019 (legge n. 145/2018), oltre agli importi già disponibili a legislazione vigente;

rilevato che per le infrastrutture ferroviarie turistiche occorre chiarire l'ambito di applicazione del decreto ed assicurare in ogni caso che le modalità applicative individuate dall'ANSFISA tengano conto delle caratteristiche delle ferrovie turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili ed al servizio di trasporto;

rilevato che:

la rubrica dell'articolo 7 recita « Norme nazionali tecniche in materia di sicurezza », mentre il corrispondente articolo 8 della direttiva (UE) 2016/798 si riferisce a norme nazionali *tout court*. Anche il concetto definito dall'articolo 3, comma 1, lettera *h*), è quello di « norme nazionali », sebbene poi si specifichi che con tale termine si intendono « tutte le norme tecniche e le altre disposizioni vincolanti », diversamente peraltro dalla definizione fornita nell'articolo 3, comma 1, lettera *hh*), dello schema di decreto legislativo che recepisce la direttiva (UE) 2016/797 (AG n. 73), ai sensi del quale per « norme nazionali » si intendono « tutte le norme e le altre disposizioni vincolanti »;

l'articolo 7, comma 3, demanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA, il potere di stabilire nuove norme nazionali in una serie di casi espressamente indicati, alcuni dei quali tuttavia contemplano fattispecie che rientrano nella competenza dell'ANSFISA;

l'articolo 15, comma 2, elenca le risorse finanziarie dell'ANSFISA, analogamente a quanto già previsto dalla legislazione vigente, individuandole, tra le altre, nell'incremento dell'uno per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, a partire dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, senza prevedere espressamente la calibratura dei relativi oneri a carico degli operatori del settore in relazione alla natura della rete interessata né che la determinazione degli stessi risponda a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza;

l'articolo 23, al comma 4, dispone che qualora l'indagine sugli incidenti e inconvenienti avvenuti nel territorio nazionale interessi veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo possa richiedere ai soggetti ivi indicati – tra i quali tuttavia non sono menzionati i soggetti responsabili della manutenzione – tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune, senza prevedere l'obbligo di fornire le predette informazioni;

l'articolo 31, comma 3, prevede che, a decorrere dal momento in cui le reti funzionalmente isolate rientreranno nella competenza dell'ANSFISA, le imprese responsabili del servizio su tali reti avranno a disposizione solo 90 giorni di tempo per presentare all'ANSFISA istanza per il rilascio di certificati e autorizzazioni, mentre in passato, nel caso dell'analogo passaggio delle reti regionali interconnesse, il termine previsto per tali operazioni era stato di 180 giorni,

sottolineata infine l'esigenza di tenere conto delle peculiarità degli ordinamenti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 23, comma 4, si preveda che l'indagine debba essere condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati; che i soggetti indicati abbiano l'obbligo di fornire le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine, siano regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e possano, per quanto fattibile, presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione; si aggiungano altresì, tra i soggetti obbli-

gati a fornire le informazioni tecniche, i soggetti responsabili della manutenzione;

e con le seguenti osservazioni:

a) risulta opportuno, alla luce di quanto evidenziato in premessa, che all'articolo 2, comma 4, dopo le parole: « con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » siano aggiunte le seguenti: « , sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentite le Commissioni parlamentari competenti, che si esprimono nel termine di trenta giorni, » e che le parole: « sessanta giorni » siano sostituite dalle seguenti: « novanta giorni. »

b) appare opportuno che il nuovo quadro regolatorio per le reti isolate tenga conto delle esigenze di mobilità degli utenti, in particolare con riferimento alla velocità commerciale; a tal fine, appare altresì necessario assicurare certezza nei tempi di erogazione delle risorse per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di idoneità all'esercizio sulle reti medesime;

c) con riferimento alle infrastrutture ferroviarie turistiche, all'articolo 2, comma 5, appare opportuno che sia precisata l'inapplicabilità degli articoli non espressamente citati e che sia previsto che l'ANSFISA tenga conto delle caratteristiche delle ferrovie turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili ed al servizio di trasporto;

d) alla rubrica dell'articolo 7, si sopprima la parola: « tecniche »; si valuti inoltre l'opportunità di effettuare analogha modifica alla definizione di « norma nazionale », di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *h*);

e) all'articolo 7, comma 3, si valuti l'opportunità di attribuire all'ANSFISA il potere di stabilire nuove norme nazionali nelle materie che rientrano nella sua competenza;

f) all'articolo 15, comma 2, si preveda che gli oneri a carico degli operatori del settore siano calibrati in relazione alla natura – nazionale, interconnessa o isolata – della rete interessata e che la determinazione degli stessi debba rispondere a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza. Inoltre, nella determinazione di tali oneri, dovrebbero essere coinvolti gli enti pubblici territoriali competenti e dovrebbe essere altresì sentita, per gli aspetti di competenza, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

g) all'articolo 31, comma 3, dopo le parole: « all'articolo 2, comma 4, » si inseriscano le seguenti: « resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione del nuovo quadro regolatorio da parte dell'ANSFISA e »;

h) all'articolo 31, comma 3, sia esteso da 90 a 180 giorni il termine entro il quale le imprese responsabili del servizio sulle reti funzionalmente isolate devono presentare all'ANSFISA l'istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni. Sarebbe altresì opportuno prevedere che i 180 giorni non decorrano dal momento in cui cessano le competenze del MIT, ma dal momento in cui l'ANSFISA definisce la disciplina di cui all'articolo 16, comma 2, lettera *bb*).

i) appare opportuna l'introduzione della clausola di salvaguardia per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano.

ALLEGATO 8

Affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche isolate della rete ferroviaria e di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza (Nuovo testo C. 1615 Marino).

EMENDAMENTO APPROVATO

ART. 1.

Al comma 1, capoverso 1-bis, lettera a), sostituire le parole: per le linee interconnesse con la rete ferroviaria nazionale con le seguenti: per l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le linee ad essa interconnesse.

Conseguentemente, alla lettera b), sostituire le parole: imprese ferroviarie o con le

seguenti: imprese ferroviarie di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ovvero.

Conseguentemente, al titolo, sopprimere le parole: isolate dalla rete ferroviaria nonché di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza.

1.100. Il Relatore.