

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizioni, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1259 Rotelli, recante « Legge quadro in materia di interporti ».

Audizione di rappresentanti dell'Associazione Porti Italiani (Assoporti) ..... 121

Audizione di rappresentanti di CNA Fita ..... 121

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04832 Nobili: Normativa relativa al traino dei rimorchi ..... 122

*ALLEGATO 1 (Testo della risposta)* ..... 131

5-04833 Bergamini: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.

5-04835 Tasso: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.

5-04838 Maccanti: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale ..... 122

*ALLEGATO 2 (Testo della risposta)* ..... 132

5-04836 De Lorenzis: Velocizzazione della tratta ferroviaria Termoli-Lesina ..... 123

*ALLEGATO 3 (Testo della risposta)* ..... 134

5-04834 Gariglio: Gestione dei servizi assicurativi da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato . 123

*ALLEGATO 4 (Testo della risposta)* ..... 135

5-04837 Rotelli: Controllo sulle risorse trasferite alle Regioni per il trasporto pubblico locale 123

*ALLEGATO 5 (Testo della risposta)* ..... 136

#### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, 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. 101-bis (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) ..... 124

#### AUDIZIONI INFORMALI

*Martedì 27 ottobre 2020.*

**Audizioni, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1259 Rotelli, recante « Legge quadro in materia di interporti ».**

**Audizione di rappresentanti dell'Associazione Porti Italiani (Assoporti).**

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.20 alle 13.30.

#### Audizione di rappresentanti di CNA Fita.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.40 alle 13.50.

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Martedì 27 ottobre 2020. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 14.15.**

Paolo FICARA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**5-04832 Nobili: Normativa relativa al traino dei rimorchi.**

Maria Chiara GADDA (IV), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Maria Chiara GADDA (IV), replicando, si dichiara soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del governo. Ribadisce quindi l'urgenza di un intervento normativo che riguardi le norme del codice della strada ovvero la previsione di specifiche deroghe che consentano agli automezzi utilizzati dalla protezione civile di poter circolare, in considerazione dei delicati compiti che sono chiamati a svolgere. Auspica quindi che tali soluzioni siano adottate tempestivamente, superando le differenti interpretazioni della disciplina vigente da parte dei diversi uffici della Motorizzazione civile.

**5-04833 Bergamini: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.**

**5-04835 Tasso: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.**

**5-04838 Maccanti: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.**

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

Deborah BERGAMINI (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Deborah BERGAMINI (FI), replicando, si dichiara del tutto insoddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del governo, che si è limitato in questa sede a fornire elementi conoscitivi già noti sia riguardo alle risorse finanziarie disponibili sia rispetto ai tavoli di confronto attualmente in corso tra le amministrazioni coinvolte.

Ritiene assai grave che il ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia abdicato al ruolo di autorità di controllo rispetto agli adempimenti posti in essere dalle amministrazioni locali. Al riguardo ricorda come il Governo abbia prorogato lo stato di emergenza anche allo scopo di poter disporre di poteri straordinari che allo stato non sembra siano stati esercitati. In conclusione ritiene che non basti una dichiarazione di buona volontà, ma che occorranza interventi urgenti e non più rinviabili a tutela della salute dei lavoratori e degli studenti, principali utenti a rischio del trasporto pubblico locale. Giudica anche la seduta di oggi un'occasione persa da parte del governo.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara del tutto insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che giudica del tutto inadeguata rispetto alla realtà della situazione del trasporto pubblico locale. Ritiene prioritario che gli operatori del settore ed i rappresentanti delle regioni siano ascoltati e che vengano stanziati adeguate risorse da destinare al Fondo per il trasporto pubblico locale. Al riguardo ritiene che vadano raddoppiate le corse in tutte le fasce più critiche, al fine di evitare la diffusione dei contagi; ciò a prescindere dalle recenti affermazioni della ministra De Micheli, che ha ripetutamente offerto rassicurazioni circa l'assenza di rischi nei servizi di trasporto pubblico. Ri-

tiene pertanto che le regioni siano chiamate certamente a svolgere il proprio ruolo, ma anche che il Governo debba assumere iniziative tempestive a favore del trasporto pubblico, sia in termini di risorse che in termini di organizzazione ed efficienza del servizio.

Antonio TASSO (MISTO-MAIE), replicando, nel rivolgere le sue scuse per il ritardo, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo e dello sforzo che il ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta compiendo. Ciò nonostante, giudica urgenti misure tempestive ed adeguate che affrontino gravi criticità e disfunzioni, citando ad esempio quelle verificatesi nella provincia di Foggia, magari ricorrendo all'utilizzo dei mezzi delle aziende di trasporto private in un contesto di parità di condizioni.

**5-04836 De Lorenzis: Velocizzazione della tratta ferroviaria Termoli-Lesina.**

Diego DE LORENZIS (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta, auspicando una rivalutazione dell'impatto ambientale di un'opera così rilevante per lo sviluppo economico delle regioni adriatiche. Al riguardo segnala che la Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale molto raramente fornisce pareri negativi, come invece è successo in questo caso, pronunciandosi quasi sempre con un parere positivo accompagnato dalla previsione di una serie di prescrizioni che riguardano la realizzazione dell'opera. Auspica pertanto che il Governo possa svolgere un ruolo determinante nell'individuare una rapida soluzione al fine di consentire il completamento di uno snodo ferroviario strategico.

**5-04834 Gariglio: Gestione dei servizi assicurativi da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato.**

Davide GARIGLIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Davide GARIGLIO (PD), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che riferisce di importanti risparmi registrati negli ultimi anni circa i contratti assicurativi del gruppo Ferrovie dello Stato. Ribadisce peraltro che dai dati riferiti si evince un importante incremento dei premi assicurativi corrisposti, sottolineando come il tasso di sinistrosità sia notevolmente cresciuto. Auspica che il Parlamento possa approfondire le vicende riportate nell'atto di sindacato ispettivo oggi in discussione e che si faccia luce sulla copertura assicurativa dell'azienda FS controllata e vigilata dallo Stato. Osserva al riguardo come vi siano stati numerosi infortuni di carattere personale di numerosi dirigenti di FS che, a suo giudizio, richiederebbero polizze e compensi certamente adeguati agli incarichi ricoperti ma anche in linea con quanto avviene in tutti gli ambiti lavorativi. Invita quindi ad una riflessione sulla necessità di un'assoluta sobrietà dei comportamenti delle aziende pubbliche, così come viene richiesto ai rappresentanti del Parlamento, al fine di garantire appieno gli interessi della collettività.

**5-04837 Rotelli: Controllo sulle risorse trasferite alle Regioni per il trasporto pubblico locale.**

Mauro ROTELLI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il viceministro Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, prende atto della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che riferisce come

circa il 75 per cento delle risorse destinate alle regioni per il trasporto pubblico locale, ivi compreso quello ferroviario, sia di provenienza statale. Al riguardo si chiede se non sia possibile valutare l'utilizzo di strumenti analoghi a quanto avviene per il ministero della giustizia e per il ministero della salute, prevedendo l'invio di ispettori anche da parte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di poter accertare le attività poste in essere dalle regioni coinvolte nella gestione di importi così rilevanti di risorse finanziarie, il cui utilizzo è evidentemente dirimente per garantire anche ai pendolari un sistema di trasporto pubblico efficiente.

Paolo FICARA, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.55.**

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 27 ottobre 2020. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Giancarlo Cancellieri.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, 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. 101-bis.**

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare l'atto del Governo 101-bis in titolo, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

Ricorda che si tratta del secondo esame del testo in oggetto, dopo il parere espresso dalla Commissione il 27 maggio 2020 (parere favorevole con condizioni e osservazioni) e dalla 8<sup>a</sup> Commissione del Senato il 12 maggio 2020 (parere favorevole con osservazioni).

Richiama in proposito l'ampio e proficuo lavoro svolto nel corso del primo esame del provvedimento, che aveva portato all'espressione di un parere condiviso da tutti i gruppi della Commissione.

Segnala altresì che sul provvedimento in esame la V Commissione Bilancio della Camera ha inoltre espresso un parere favorevole con condizioni il 14 maggio 2020 e la XIV Commissione della Camera ha espresso un parere favorevole con un'osservazione nella stessa data.

Sul piano procedurale ricorda che come previsto dalla legge delega (art. 1, comma 4, legge n. 167 del 2015) infatti, il Governo, esaminati i pareri resi dalle competenti Commissioni parlamentari, ritrasmette alle Camere il testo, con le sue osservazioni ed eventuali modificazioni, per il parere definitivo. Lo schema di decreto A.G. 101-bis all'attenzione della Commissione è stato approvato in secondo esame preliminare dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 5 ottobre 2020.

Ricorda che con riferimento al termine per l'emanazione dei decreti correttivi del Codice della nautica da diporto è intervenuta la legge 6 agosto 2019, n. 84, che ha prorogato a trenta mesi – dai diciotto mesi previsti – il termine per l'adozione dei decreti legislativi correttivi dei decreti attuativi della delega, sulla base dei medesimi principi e criteri direttivi stabiliti nella legge delega stessa. Dunque, la possibilità di esercitare la delega era stata differita al 13 agosto 2020.

Successivamente, la legge 24 aprile 2020, n. 27 (di conversione del DL 18/2020), all'art. 1, comma 3, in relazione all'emergenza da COVID-19, ha differito di tre mesi, decorrenti dalla data di scadenza di ciascuno di essi, i termini per l'adozione di decreti legislativi con scadenza tra il 10 febbraio 2020 e il 31 agosto 2020, che non fossero scaduti alla data di entrata in vi-

gore della legge. In base a tale disposizione pertanto, il termine di adozione del decreto legislativo in esame è stato differito al 13 novembre 2020.

Dopo avere rilevato la scadenza molto ravvicinata del termine di delega, evidenzia che la relazione darà essenzialmente conto delle modifiche apportate al testo già esaminato dalla Commissione con riguardo al recepimento dei pareri, delle ulteriori modifiche apportate al testo e verranno indicate le disposizioni che invece non hanno formato oggetto di modifiche rispetto al testo già esaminato.

Lo schema di decreto in esame, correttivo del decreto legislativo n. 229/2017, consta ora di 34 articoli (anziché dei 29 articoli previsti nel testo originariamente esaminato per il primo parere sull'atto del Governo 101), che modificano norme del Codice della nautica da diporto, incidendo principalmente sulle seguenti discipline: le attività delle scuole nautiche (art. 49-*septies* del Codice, introdotto dall'art. 23 dello schema) e dei centri di istruzione per la nautica (art. 49-*octies* del Codice, introdotto dall'art. 24 dello schema); la figura professionale dell'istruttore di vela (art. 49-*quinquies* e 49-*sexies* del Codice, introdotti dagli articoli 21 e 22 dello schema); le fattispecie di utilizzo commerciale delle attività da diporto, come la somministrazione di cibo e bevande e le attività di commercio al dettaglio svolta con unità da diporto, nonché la disciplina del « noleggio delle unità da diporto » (nuovo articolo 17 dello schema) con i casi di « noleggio a cabina » (nuovo articolo 19 dello schema); la sicurezza della navigazione e le relative dotazioni; le definizioni delle unità da diporto a controllo remoto (droni), per i quali viene introdotto nel Codice, dall'articolo 12 dello schema, il nuovo articolo 27-*bis*; la disciplina della nautica sociale (nuovo articolo 2-*bis*, introdotto nel Codice dall'art. 3 dello schema); gli interventi a sostegno delle persone con disabilità per il conseguimento delle patenti nautiche; i progetti formativi in materia di cultura del mare.

Le principali modifiche rispetto al testo già esaminato dalla Commissione, connesse

all'espressione di pareri parlamentari riguardano in sintesi le seguenti disposizioni.

L'articolo 3 dello schema introduce un nuovo articolo 2-*bis* nel Codice, che prevede la nozione di « nautica sociale », in accoglimento di un'osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato e della Conferenza Unificata: si tratta della navigazione da diporto effettuata per fini esclusivamente sportivi o ricreativi e senza scopo di lucro, con natanti fino a sei metri (anziché fino a 10 metri, come chiedeva l'osservazione della Commissione), nonché comprende le connesse attività di diffusione della conoscenza e della pratica del diporto nautico verso gli studenti ovvero a favore delle persone con disabilità; la disciplina di dettaglio viene rinviata al regolamento di attuazione del Codice.

L'articolo 6 dello schema modifica l'articolo 19-*bis* del Codice, per recepire una condizione posta dalla nostra Commissione: si prevede infatti che il cantiere che ha costruito, completato o assemblato l'unità che intende iscrivere nell'archivio telematico, presenti una dichiarazione sostitutiva di atto notorio nella quale autocertifica tali circostanze e che l'unità da diporto è di sua esclusiva proprietà, indicando altresì il nome, le caratteristiche tecniche del modello e il codice identificativo dello scafo. Si prevede inoltre che resta ferma l'applicazione delle vigenti disposizioni tributarie.

L'articolo 11 dello schema modifica l'articolo 27 del Codice, che contiene la disciplina dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, recependo un'osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato che chiedeva di valutare l'opportunità di garantire una disciplina unitaria a livello nazionale dell'utilizzo a fini commerciali dei natanti da diporto e delle moto d'acqua, rinviando tale compito al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 7 del medesimo articolo, dettagliando in modo puntuale l'eventuale contenuto residuale riservato alle ordinanze della competente autorità marittima. Tale previsione è stata spostata al comma 9, precisando che l'ordinanza dell'autorità marittima competente può disciplinare « eventuali esi-

genze di carattere prettamente locale, non previste dal decreto». Si estende poi tale disciplina alla navigazione interna.

L'articolo 12 dello schema introduce nel Codice il nuovo articolo 27-*bis*, che definisce e disciplina le unità da diporto a controllo remoto, come richiesto dal Consiglio di Stato, prevedendo che tali unità siano dotate di sistemi ausiliari in grado di attivarsi automaticamente in caso di avaria o di malfunzionamento dei sistemi di comando remoto principali, nonché di sistemi di condotta di bordo e, recependo un'osservazione della nostra Commissione, che il proprietario o l'armatore delle unità da diporto a controllo remoto possa imbarcare a bordo propri incaricati che intervengono in caso di pericolo o di necessità.

L'articolo 13 dello schema, che modifica l'articolo 29 del Codice, avente ad oggetto la disciplina degli apparati ricetrasmittenti di bordo e dotazioni di sicurezza – recependo un'osservazione del Senato che chiedeva di valutare di mantenere ferma l'ipotesi della non obbligatorietà di installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare pur consentendone l'eventuale installazione facoltativa – ha previsto la possibilità di utilizzare apparati equivalenti oltre a quelli satellitari, mantenendo però, a differenza del testo precedentemente esaminato dalla Commissione, la menzione degli apparati satellitari nella norma.

L'articolo 15 dello schema modifica l'articolo 39 del Codice, recependo una condizione della nostra Commissione e l'analoga osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, sopprimendo la lettera a) del comma 1, relativa all'obbligo di patente nautica per le unità di cilindrata superiore a 750 cc a carburazione a due tempi e superiori a 900 cc se a iniezione, in quanto tale obbligo è stato già introdotto dal decreto-legge n. 162/2019. Inoltre, accogliendo un'osservazione della nostra Commissione, si reintroduce il rinvio al regolamento di attuazione del Codice per la determinazione dei requisiti psico-fisici per il conseguimento e il rinnovo delle patenti nautiche A, B, C e D e per stabilire i requisiti psico-fisici per il

rilascio e il rinnovo delle patenti nautiche A, B e C anche a persone con disabilità motoria e sensoriale; inoltre viene specificato che le limitazioni e le prescrizioni sono riportate sulla patente nautica, utilizzando i codici comunitari armonizzati, ovvero i codici nazionali stabiliti dal competente Dipartimento del Ministero, recependo un'osservazione in tal senso del Garante della *privacy*, il quale ricorda altresì di avere competenza per il parere sulle modifiche a tale normativa secondaria.

L'articolo 16 dello schema modifica l'articolo 39-*bis*, comma 5-*bis* del Codice, in accoglimento di una condizione posta dalla nostra Commissione e di un'osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, rinviando ad un decreto ministeriale, da emanarsi entro dodici mesi, l'organizzazione e il funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche (che l'articolo 39-*bis* disciplina), i tipi di dati trattati, le operazioni eseguibili, il motivo di interesse pubblico rilevante e le relative misure di tutela per gli interessati, anche in accoglimento di una specifica osservazione del Garante della *privacy*; vengono inoltre esplicitate le finalità dell'istituzione dell'anagrafe: la sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare, la prevenzione e repressione dei reati compiuti tramite l'uso di unità da diporto, l'ottimizzazione dell'azione amministrativa e quella di disporre di dati completi e aggiornati sull'utenza diportistica, anche a favore di altre Amministrazioni; non viene invece accolta l'osservazione della nostra Commissione che chiedeva di valutare l'opportunità di prevedere programmi semplificati di apprendimento per le patenti nautiche D (moto d'acqua) in relazione a specifici *deficit* dei soggetti richiedenti, in quanto, secondo la relazione illustrativa, non risulta possibile stabilire a priori una casistica per le singole patologie; viene inoltre previsto che le limitazioni e le prescrizioni sulle patenti nautiche (disciplinate dal comma 6-*bis* dell'art. 39) siano indicate nell'anagrafe nazionale della patenti e che, per l'aggiornamento della residenza sulla patente nautica, sia il Ministero dell'interno a rendere disponibili i dati dell'Anagrafe nazionale

della popolazione residente (ANPR), istituita presso il medesimo Ministero. Viene infine precisato che, con riferimento al popolamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, i dati che devono essere trasmessi dalle compagnie di assicurazioni concernono esclusivamente i certificati di assicurazione da esse rilasciati, anche in questo caso recependo un'osservazione del Garante.

L'articolo 17 dello schema riformula l'articolo 47-*bis* del Codice, che disciplina il noleggio delle unità da diporto, come richiesto da una condizione della nostra Commissione. Nel testo precedentemente esaminato dalla Commissione era invece prevista solo una modifica testuale dell'articolo 47 volta a consentire il noleggio di « parte » dell'unità da diporto. Il contratto di noleggio è in forma scritta e può essere fatto nei confronti di un singolo noleggiatore ovvero di più noleggiatori a cabina, potendosi stipulare singoli contratti per ciascuna cabina; il contratto non può avere ad oggetto collegamenti di linea ad orari pre stabiliti; vengono conseguentemente coordinate, dagli articoli 18 e 19 dello schema (introducendo disposizioni non presenti nello schema precedentemente esaminato dalla Commissione), le disposizioni del Codice (articoli 48 e 49) che riguardano la relativa polizza assicurativa del noleggiante, che nel caso di più noleggiatori a cabina deve essere estesa a questi, nonché l'obbligo di contribuire alle spese correnti dell'unità noleggiata, estesa anch'essa al caso del noleggio a cabina.

L'articolo 20 dello schema modifica l'art. 49-*bis* del Codice, come richiesto dall'osservazione formulata dalla XIV Commissione della Camera e dall'analoga Commissione del Senato, prevedendo che in caso di noleggio occasionale non commerciale di imbarcazione da diporto, per l'assunzione del comando e della condotta dell'imbarcazione occorra possedere la patente nautica da almeno tre anni, anziché da cinque.

L'articolo 21 dello schema modifica l'articolo 49-*quinquies* del Codice, riformulando la nozione di istruttore professionale di vela, accogliendo l'osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato di prevedere una

più puntuale definizione della figura dell'istruttore non professionale di vela e del perimetro delle attività ad essa connesse; rispetto al testo precedentemente esaminato dalla Commissione viene soppresso il riferimento all'esclusione del fatto che tale insegnamento si svolga « al di fuori dell'esercizio diretto di attività sportive dilettantistiche ai sensi dell'articolo 67, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 ». Non viene recepita invece l'osservazione della IX Commissione della Camera (né l'osservazione simile della XIV Commissione del Senato) che chiedeva di valutare l'opportunità di specificare che l'istruttore di vela per svolgere l'attività di preparazione pratica dei candidati agli esami per il conseguimento della patente nautica debba essere in possesso da almeno 5 anni di patente nautica in corso di validità di categoria almeno pari a quella che i candidati aspirano a conseguire. Oltre alle modifiche conseguenti ai pareri delle Commissioni parlamentari, al medesimo articolo viene eliminata la sanzione accessoria della interdizione dallo svolgimento dell'attività per chi svolga l'attività senza l'iscrizione all'elenco nazionale, rimanendo solo la sanzione amministrativa pecuniaria. Vengono riscritte alcune delle ipotesi di sanzione disciplinare della sospensione dall'esercizio dell'attività di istruttore professionale di vela, introducendo espressamente (comma 6, lett. f), tra le ipotesi di sospensione, l'esercizio dell'azione penale per ipotesi di reato inerenti o connessi alla professione e precisando che in quest'ultima ipotesi la sospensione cessi di aver effetto a seguito di sentenza di assoluzione intervenuta in qualsiasi grado di giudizio (comma 7). Sono inoltre introdotte alcune precisazioni in merito alla disciplina da introdurre in via regolamentare per disciplinare l'attività degli istruttori di vela e l'elenco nazionale degli istruttori di vela, con particolare riguardo alla tutela dei dati personali, in ottemperanza al parere del Garante per la *privacy* (comma 10).

L'articolo 23 dello schema sostituisce l'articolo 49-*septies* del Codice in materia di scuole nautiche. Le Commissioni parlamen-

tari hanno espresso al riguardo osservazioni nei loro pareri, delle quali viene recepita solo quella che ha chiesto il ripristino della disposizione che consente alle scuole nautiche di richiedere all'autorità marittima o all'ufficio motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, competenti per territorio, che gli esami per il conseguimento delle patenti nautiche, con un numero di candidati non inferiore a dieci, vengano svolti presso le loro sedi. In questo caso si prevede che le spese di viaggio e di missione per i componenti delle commissioni di esame siano a carico dei richiedenti.

Viene poi introdotta una modifica del comma 2, che recepisce il parere del Consiglio di Stato, in base alla quale i controlli periodici che devono essere disposti da province e città metropolitane devono avere cadenza almeno triennale ed a questi si aggiungono i controlli che devono comunque essere disposti a seguito della ricezione di notizie circostanziate circa l'irregolare esercizio dell'attività. Viene inoltre modificato il comma 3, specificando che la segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) per l'esercizio di una scuola nautica può essere richiesta anche da consorzi di imprese. Viene eliminata la preclusione a presentare la richiesta per l'esercizio della scuola nautica per coloro che abbiano riportato condanne per esercizio dell'attività di scuola nautica senza la segnalazione certificata di inizio attività, ovvero che comportano l'interdizione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica per un periodo non inferiore a tre anni. Su indicazione del Consiglio di Stato, il nuovo comma 7 prevede che per le persone giuridiche, le previsioni preclusive del comma 6 si riferiscano al legale rappresentante. Sempre in accoglimento di indicazioni del Consiglio di Stato, al comma 8 è stato ridotto da tre a due il numero delle ulteriori sedi alle quali può essere preposto il responsabile didattico, oltre alla sede principale. I commi 16 e 17, in materia di sanzioni amministrative, rinviano all'articolo 123, comma 11, del Codice della strada, atteso che la disciplina delle scuole nautiche è stata assimilata per molti profili a quella delle scuole guida. Nel

comma 21 viene infine introdotta la previsione che con il decreto interministeriale previsto sia dettata anche la disciplina delle modalità di diffida o sospensione dall'esercizio dell'attività di scuola nautica. Le osservazioni parlamentari relative a questa disposizione che non vengono recepite sono le seguenti: l'osservazione della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato che chiedeva, in riferimento alla figura del responsabile didattico, il ripristino del requisito di una progressiva esperienza nella docenza, nonché quella che per l'attività di insegnamento teorico richiedeva che il possesso della patente da almeno 5 anni corrisponda all'abilitazione pari a quella che il candidato intende conseguire; l'osservazione della Camera dei deputati che chiedeva di valutare la soppressione della lettera d) del comma 13, che impone agli istruttori di pratica della condotta di unità a motore l'obbligo del possesso di certificato medico sportivo di idoneità psico-fisica; l'osservazione del Senato con riferimento alla soppressione del collaboratore familiare; l'osservazione della Camera che chiedeva di valutare l'opportunità di introdurre una norma transitoria al fine di prevedere che, nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 19 del novellato articolo 49-*septies*, si continui ad applicare il comma 16 dell'articolo 49-*septies* del codice della nautica da dipartimento vigente all'entrata in vigore del presente schema di decreto legislativo.

All'articolo 24, che introduce l'articolo 49-*octies* del Codice relativo alla disciplina dei Centri di istruzione per la nautica, recependo una condizione della nostra Commissione, sono state meglio precisate le modalità di svolgimento dei controlli da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle Capitanerie di porto, sulle articolazioni e affiliazioni locali dei centri di istruzione per la nautica, affidandole alle Direzioni generali territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le Capitanerie di porto, competenti per territorio in relazione al luogo ove sono ubicate (comma 3). Su indicazione del Consiglio di Stato viene inoltre eliminato l'inciso che prevedeva l'incarico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i

controlli, atteso che ai sensi del comma 2 il Ministero già svolge la vigilanza su tali Centri. Per quanto riguarda le sanzioni, viene anche qui introdotto (comma 11) come per l'articolo sulle scuole nautiche, il rinvio alle sanzioni amministrative del Codice della strada. Inoltre, sempre analogamente a quanto previsto per le scuole nautiche, anche per i centri di istruzione nautica viene introdotto, dal comma 15, il rinvio ad un decreto del MIT, di concerto con il MEF, il MISE ed il Ministro dell'istruzione, per la disciplina, tra l'altro, delle modalità di diffida o sospensione dall'esercizio dell'attività, prevista dal comma 12 e precisando alcuni elementi a tutela dei titolari dei dati forniti.

All'articolo 28, che introduce alcuni nuovi commi all'articolo 60 del Codice, in materia di denuncia di eventi straordinari, al fine di istituire l'Archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto, sono state recepite le condizioni della V Commissione della Camera e della omologa del Senato, prevedendo che dall'attuazione delle disposizioni relative all'archivio nazionale dei prodotti delle unità da diporto non debbano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Analogamente è stata modificata la rubrica dell'articolo 34. È stata inoltre precisata, recependo un'osservazione del Garante della *privacy*, la natura dei dati ivi archiviati (dati di natura tecnica e dati relativi agli infortuni e ai danni alla salute anonimizzati) e chiarito che in nessun caso l'archivio registra dati personali identificativi dei soggetti coinvolti nei sinistri.

L'articolo 30 reca modifiche all'articolo 59 del decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, relativo al regolamento di attuazione del Codice. Tra queste la modifica della lettera *i*), che, recependo un'osservazione della nostra Commissione, prevede la convalida e la revisione delle patenti nautiche, anche a favore di persone con disabilità anche presso gabinetti medici, allestiti nelle sedi delle scuole nautiche e dei consorzi per l'attività di scuola nautica, che rispettino idonei requisiti igienico-sanitari e siano accessibili e fruibili dalle persone con disabilità, a condizione che le visite

siano svolte da medici in possesso del codice identificativo per il rilascio delle patenti guida. Si dispone inoltre che nel regolamento, con riferimento alle disposizioni riguardanti il funzionamento dell'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, oltre alle misure di sicurezza informatica ai sensi dell'articolo 31 del Codice in materia di protezione dei dati personali, dovranno essere indicate anche « quelle per tutelare i diritti fondamentali degli interessati secondo le previsioni di cui agli articoli 2-*sexies* e 2-*octies* del medesimo Codice », in ottemperanza a una richiesta del Garante della *privacy*.

Segnala quindi che accanto alle descritte modifiche riconducibili a pareri resi dalle Commissioni parlamentari, ulteriori modifiche introdotte con riferimento al testo originario concernono ulteriori disposizioni di seguito descritte.

L'articolo 8 reca modifiche all'articolo 22 del Codice, in accoglimento del parere del Consiglio di Stato, per chiarire che resta ferma per le navi destinate al noleggio turistico, la relativa disciplina speciale per il rilascio della licenza di navigazione.

L'articolo 22 dello schema modifica l'art. 49-*sexies* del Codice, che contiene le disposizioni relative all'elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Rispetto al testo iniziale dell'A.G. 101, viene richiesto come titolo di studio, il diploma di istruzione secondaria di secondo grado, come richiesto dal Consiglio di Stato, e la conoscenza linguistica almeno al livello B2 (livello intermedio o superiore) del quadro comune europeo di riferimento per la conoscenza delle lingue (QCER), anziché B1, per i cittadini stranieri che intendano iscriversi all'elenco nazionale, in modo da omogeneizzare tale norma con quella del successivo articolo 49-*septies* che richiede il livello B2 per i cittadini stranieri per l'insegnamento nautico. Si specifica infine che su richiesta dell'interessato, l'iscrizione all'elenco è rinnovata per altri cinque anni se permangono i requisiti di cui al comma 2 e previo pagamento del diritto stabilito dal MIT, come previsto dal comma 4: tali modifiche recepiscono una richiesta di chiarimento del Consiglio di Stato. Si è poi

specificato che il rinnovo dell'iscrizione può essere richiesto anche oltre il termine dei cinque anni dall'iscrizione o dal rinnovo precedente.

All'articolo 27, che modifica la disciplina della vendita e somministrazione di cibi e bevande, intervenendo sull'articolo 57-*bis* del Codice, viene introdotto un richiamo al rispetto delle previsioni del regolamento (CE) n. 852/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 sull'igiene dei prodotti alimentari.

All'articolo 33 (Disposizioni transitorie), viene infine aggiunta la previsione che le disposizioni dell'articolo 20 abbiano effetto a decorrere dal 1° gennaio 2022: si tratta del requisito del possesso da almeno tre anni della patente nautica per il comando delle unità da diporto noleggiate occasionalmente. La modifica, secondo la Relazione al decreto, recepisce un'osservazione del Consiglio di Stato che sottolineava l'opportunità di una norma transitoria rispetto all'introduzione di un nuovo requisito, attualmente non previsto per il noleggio occasionale.

Conclude evidenziando come il testo in esame abbia sostanzialmente recepito tutte le condizioni e alcune delle principali osservazioni contenute nel parere espresso dalla Commissione Trasporti sul testo iniziale dell'atto del Governo n. 101.

Giovanni Battista TOMBOLATO (LEGA), nel ringraziare il relatore per lo spirito costruttivo con cui ha portato avanti l'esame di questo importante provvedimento, anticipa l'orientamento favorevole del gruppo della Lega.

Mauro ROTELLI (FDI) si associa alla considerazioni testé svolte, ricordando il confronto svoltosi nel corso del primo esame del provvedimento, che aveva portato all'espressione di un parere della Commissione che teneva conto delle posizioni espresse da tutti i gruppi.

Paolo FICARA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.05.**

## ALLEGATO 1

**5-04832 Nobili: Normativa relativa al traino dei rimorchi.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alla richiesta di riesaminare la normativa nazionale in materia di circolazione di complessi di veicoli costituiti da autoveicolo trattore di categoria N1 e rimorchi di larghezza eccedente quella della motrice, occorre premettere che le prescrizioni per l'omologazione comunitaria dei veicoli di categoria N1 – definiti quali veicoli progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci – non prevedono la possibilità di traino di rimorchi aventi larghezza superiore a quella della motrice.

In ambito nazionale, al fine di agevolare il traino di taluni rimorchi utilizzati sporadicamente su strada in quanto destinati ad attività ludico-ricreative (caravan e TATS - rimorchi per il trasporto di attrezzature turistiche e sportive), ne è stato autorizzato il traino da parte di autovetture e di alcune tipologie di veicoli di categoria N1, anche se i citati rimorchi hanno larghezza superiore a quella del veicolo traente.

Si tratta, in sostanza, di un regime derogatorio alle specifiche norme di settore introdotto dalle seguenti disposizioni nazionali:

decreto del Ministro dei trasporti del 28 maggio 1985 recante Specifiche tecniche e funzionali delle autocaravan, caravan e rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive (T.A.T.S.), con il quale al punto 6.2.3 dell'allegato tecnico è prevista la possibilità per il rimorchio (caravan ovvero TATS) di avere una larghezza eccedente di 0,7 metri rispetto all'autovettura trainante (categoria MI);

circolare del Ministero dei trasporti n. 1417/4184 del 25 maggio 1990, che ha consentito anche agli autoveicoli di categoria N1 di poter trainare un caravan o TATS a condizione tuttavia che l'autocarro N1 derivi da una versione già omologata come autovettura, mediante l'ausilio di specchi supplementari.

Tale regime di deroga è limitato allo specifico contesto del traino della particolare tipologia di rimorchi utilizzati per svago e caratterizzati da un utilizzo in genere stagionale ed occasionale e limita, per coerenza di compatibilità dei predetti usi con le destinazioni dei veicoli, il traino da parte dei veicoli della categoria N1, destinati questi ultimi per definizione al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse.

Tra i veicoli autorizzati al traino di rimorchi di larghezza superiore non sono ricompresi i veicoli denominati commercialmente pick-up che, nati come mezzi da lavoro, hanno assunto nel tempo diverse caratteristiche grazie alla loro versatilità, in ragione dei quali si rende necessaria una modifica del Codice della strada.

A tale fine, unitamente al confronto già in corso in questa Commissione sulle modifiche al Codice della strada, si segnala che è stato anche attivato uno specifico tavolo di confronto con le altre Amministrazioni interessate, *in primis* il Ministero dell'interno, al fine di verificare gli effetti sulla salvaguardia della sicurezza della circolazione stradale derivante da una siffatta iniziativa.

## ALLEGATO 2

**5-04833 Bergamini: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.****5-04835 Tasso: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.****5-04838 Maccanti: Iniziative per la sicurezza del trasporto pubblico locale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti degli onorevoli Bergamini, Tasso e Maccanti in quanto vertono su analogo argomento.

L'esigenza di adottare efficaci misure di contenimento del contagio da Covid-19 e, al contempo, la necessità di garantire la mobilità delle persone hanno imposto l'adozione di apposite linee guida in materia di trasporto pubblico locale, il cui contenuto è stato definito sulla base dell'analisi dei flussi della domanda di trasporto elaborata dall'INAIL e oggetto di specifica condivisione sia con il Comitato tecnico scientifico, sia, come da loro richiesta, con i titolari dei servizi di trasporto pubblico locale e con i responsabili dell'erogazione dei servizi di trasporto scolastico dedicato: Regioni ed Enti locali.

L'intesa del 31 agosto 2020 relativa al TPL e al trasporto scolastico dedicato di titolarità di Regioni ed enti locali, raggiunta in sede di Conferenza Unificata, prevede un coefficiente di riempimento dei mezzi di trasporto pubblico locale non superiore all'80 per cento dei posti consentiti e un coefficiente di riempimento degli scuolabus pari al 100 per cento dei posti consentiti limitatamente agli ultimi 15 minuti del tragitto casa - scuola e scuola - casa, nonché lo stanziamento di 300 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e di 150 milioni di euro per il finanziamento dei servizi aggiuntivi di trasporto scolastico dedicato.

In attuazione di detto accordo, è stato adottato il decreto-legge n. 111 del 2020.

In data 14, 18 e 21 ottobre, il Ministro De Micheli ha incontrato le associazioni delle aziende del trasporto pubblico locale, i rappresentanti della Conferenza delle Regioni, di Anci e di Upi, per verificare gli esiti del monitoraggio relativo all'attuazione delle misure di contenimento indicate nelle linee guida e l'individuazione delle modalità attraverso cui assicurarne il pieno rispetto.

Nel corso degli incontri di coordinamento, è stata confermata la volontà del Governo di costituire tavoli operativi permanenti finalizzati alla risoluzione delle situazioni di maggiori criticità.

Il Ministro ha inoltre rappresentato di essere già intervenuto, a seguito delle segnalazioni pervenute, per evidenziare la necessità di garantire il rispetto delle misure di contenimento, il rafforzamento dei controlli, il costante monitoraggio dell'andamento della domanda, anche collegata agli orari di apertura delle scuole e dei luoghi di lavoro, il conseguente incremento, in caso di necessità, del numero di corse.

Al contempo, il Ministro ha illustrato i risultati di studi internazionali che confermano l'impossibilità di rilevare una correlazione tra la capacità di riempimento dei mezzi di trasporto consentita dalle vigenti linee guida e l'incremento del numero dei contagi.

Ciò sulla base delle evidenze scientifiche attualmente disponibili ed in considerazione dei tempi di permanenza media dei passeggeri, come affermato dal Comitato tecnico scientifico nella seduta del 26 ago-

sto 2020 in sede di approvazione delle linee guida in materia di trasporto pubblico locale e di trasporto scolastico dedicato.

In quelle medesime sedi, le Regioni, le Province e i Comuni hanno confermato di aver già provveduto ad incrementare i mezzi per le tratte con maggiore domanda, utilizzando 120 dei 300 milioni di euro a disposizione, che hanno consentito alla data del 23 ottobre l'utilizzo di 1780 mezzi di trasporto privati aggiuntivi, potenziando i controlli da parte del personale sulle banchine e nelle aree di sosta dei mezzi e garantendo l'intervento a seguito di segnalazioni di criticità.

Quanto alla possibilità di un intervento diretto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della regolazione e programmazione del servizio di trasporto pubblico locale, anche non di linea, secondo modalità tali da evitare il sovraffollamento dei mezzi di trasporto nelle fasce orarie della giornata in cui si registra la maggiore presenza di utenti, evidenzio che, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle Regioni di cui al Titolo V e in coerenza con le previsioni di cui all'articolo 32 della legge n. 833 del 1978, tale potere è rimesso esclusivamente ai Presidenti delle Regioni.

Per contro, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato riservato il potere di disporre – di concerto con il Ministro della salute e al fine di contenere l'emergenza sanitaria da Covid-19 – riduzioni, sospensioni o limitazioni nei servizi di trasporto, anche internazionale, automobilistico, ferroviario, aereo, marittimo e nelle

acque interne, anche imponendo specifici obblighi agli utenti, agli equipaggi, nonché ai vettori ed agli armatori.

Trattasi di settori nei quali, allo stato, non si registrano criticità per quanto concerne l'osservanza delle linee guida adottate.

Con i cosiddetti decreti-legge rilancio e semplificazione è stata prevista la possibilità di ricorrere ai taxi e ai servizi ncc per potenziare i servizi di trasporto pubblico, l'istituzione di buoni viaggio da utilizzare entro il 31 dicembre 2020 per gli spostamenti effettuati a mezzo taxi o ncc, e sono state introdotte procedure semplificate per l'affidamento dei servizi aggiuntivi.

Come già ricordato, le risorse del decreto-legge n. 111 del 2020 hanno consentito, fino ad ora, l'impiego di 1.780 bus privati che hanno garantito il potenziamento di 4.000 tratte.

A dette risorse si aggiungono inoltre quelle finalizzate alla compensazione dei minori ricavi (900 milioni), quelle destinate al finanziamento dell'acquisto di nuovi mezzi di trasporto e i trasferimenti ordinari effettuati a valere sulle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

Nella prossima legge di bilancio, verranno stanziati ulteriori risorse finalizzate anche a garantire la continuità dell'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto scolastico secondo le modalità definite dalle predette Linee guida anti-Covid-19.

## ALLEGATO 3

**5-04836 De Lorenzis: Velocizzazione della tratta ferroviaria Termoli-Lesina.****TESTO DELLA RISPOSTA**

L'emergenza sanitaria in atto ha reso ancora più evidente la necessità di disporre di infrastrutture utili, moderne, efficienti e sicure, nonché di migliorare i collegamenti con le regioni del Mezzogiorno, al fine di consentire, utilizzando le risorse stanziato dal Governo e quelle rese disponibili dall'Europa, un effettivo ed agevole esercizio del diritto alla mobilità.

Anche sulla base di tale considerazione, è stato elaborato il Piano Italia Veloce che individua 130 grandi opere, molte delle quali localizzate al Sud.

In particolare, la dorsale ferroviaria adriatica – linea già interamente elettrificata – è stata interessata, anche negli ultimi anni, da importanti investimenti per il suo potenziamento.

Con specifico riguardo al raddoppio del tratto ferroviario Termoli - Lesina, che interessa le regioni Molise e Puglia, l'intervento, inserito nel Piano Italia Veloce, ha un costo di 700 milioni di euro ed è interamente finanziato.

Ne ripercorro brevemente *l'iter*.

Il progetto preliminare di raddoppio è stato approvato con delibera CIPE n. 2 del 28 gennaio 2015, con la prescrizione di effettuare una variante di tracciato progettuale (denominata soluzione Molise) per arretrare il tracciato ferroviario rispetto alla costa nei pressi della località di Campomarino.

Successivamente, il progetto è stato suddiviso in lotti funzionali:

il primo lotto, interamente in territorio pugliese, consiste nel raddoppio in affiancamento (circa 7 km) lato monte della

tratta Ripalta - Lesina ed ha un costo a vita intera di circa 106 milioni di euro; il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE con delibera n. 89/2017. Il 23 ottobre 2018 è stato pubblicato il bando di gara per appalto integrato. Le attività negoziali, tuttora in corso, si sono protratte anche a causa di un contenzioso avverso l'aggiudicazione della gara; una volta definito il giudizio pendente, sarà possibile procedere alla sottoscrizione del contratto e all'avvio dei lavori;

il secondo lotto, consistente nel raddoppio della tratta Termoli – Campomarino – Ripalta (circa 25 km), è stato oggetto di una variante del tracciato, che ha reso necessario richiedere, in data 1° agosto 2019, l'avvio di una nuova procedura di VIA. Il 26 maggio u.s. è stato pubblicato il parere negativo reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS. Considerato che le motivazioni alla base del diniego risiedono prevalentemente nella necessità di approfondire le potenziali interazioni tra la linea in questione, così come modificata nel tratto in esame, e la componente biodiversità, il successivo 6 luglio RFI ha chiesto al Ministero dell'ambiente il riesame di tale parere. Il 24 settembre u.s. il gruppo istruttore della Sottocommissione VIA della Commissione Tecnica di Verifica di Impatto Ambientale VIA/VAS ha richiesto integrazioni documentali che la società RFI ha provveduto a inviare lo scorso 23 ottobre.

Si è, quindi, in attesa del riesame del parere della Commissione VIA.

## ALLEGATO 4

**5-04834 Gariglio: Gestione dei servizi assicurativi da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo sulla base degli elementi che sono stati forniti dal Gruppo FS.

In particolare, il Gruppo FS riferisce che, dal 1996 e fino al giugno 2013, i servizi assicurativi erano affidati con unica gara.

Conseguentemente, veniva stipulato un atto convenzionale unico, cui erano allegati i vari contratti di polizza, con l'aggiudicatario che, fino al 2013, è risultato essere la società Generali.

Il Gruppo FS riferisce che, a partire dal 2013, l'affidamento di servizi assicurativi è stato effettuato mediante procedure competitive avente ad oggetto singoli lotti.

Tali procedure hanno consentito, secondo quanto rappresentato dal Gruppo FS, un consistente risparmio in relazione ai premi assicurativi versati (il volume del premio annuale è passato da 73 milioni di euro del 2013 a 64,9 milioni di euro del 2014, per poi ridursi ulteriormente a 61,6 milioni nel 2016 e risalire parzialmente nel 2017 a quota 63,6 milioni), nonché di individuare diversi fornitori di servizi assicurativi, che sono passati da 1 a 7, di cui quattro di livello internazionale.

Sulla base degli approfondimenti effettuati anche avvalendosi di società di consulenza esterna (nello specifico, la società Marsh), il Gruppo FS riferisce che, nella gara del 2017, si è provveduto ad incrementare l'entità della ritenzione del rischio di verifica dei sinistri a carico del Gruppo medesimo che ha determinato migliori condizioni contrattuali, nonché ad aumentare da 15 a 29 il numero di lotti affidati, mediante procedura concorrenziale.

Per effetto di tale nuova impostazione, unita alla riduzione del numero dei sinistri

di periodo, il Gruppo FS evidenzia che si è registrato un incremento del numero dei partecipanti alle procedure e una riduzione dei premi assicurativi che sono passati dai 63,6 milioni dell'anno 2017 a 40,7 milioni di euro nell'anno 2018, a fronte di una base d'asta di 58,6 milioni di euro.

Il Gruppo FS precisa che, nell'ottobre 2019, si è conclusa la gara per l'affidamento dei servizi assicurativi per il periodo 1° novembre 2019- 31 ottobre 2020 con polizze e lotti invariati rispetto alla gara precedente, ma con una base d'asta più elevata in considerazione dell'aumento del numero di sinistri verificatesi nell'anno 2018 e degli importi liquidati, passati da 17 milioni di euro (periodo contrattuale 1/7/2016-31/10/2017) a 46 milioni di euro (periodo contrattuale 1/11/2017-31/12/2018).

Il Gruppo FS ha altresì precisato che, ai fini della determinazione dei premi, si tiene conto dell'andamento della polizza responsabilità civile verso terzi (polizza RCT) e della polizza « incendio e danni », che hanno un'incidenza pari al 59,8 per cento, cui si aggiunge la polizza infortuni dirigenti (obbligatoria in base al vigente contratto collettivo nazionale), che ha un'incidenza pari al 2,8 per cento.

In merito alle vicende giudiziarie richiamate dall'Onorevole interrogante, si evidenzia che tra le funzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in qualità di Autorità concedente, non rientrano quelle relative alla verifica della correttezza delle procedure amministrative e gestionali utilizzate dalle società del Gruppo FS per l'affidamento dei servizi assicurativi a beneficio delle medesime società e del proprio personale.

## ALLEGATO 5

**5-04837 Rotelli: Controllo sulle risorse trasferite alle Regioni per il trasporto pubblico locale.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario è pari a 5 miliardi di euro/anno, corrispondente al 75 per cento del fabbisogno di spesa corrente del settore.

La ripartizione delle risorse - di cui al Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario - si realizza mediante intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni.

Quanto alla possibilità di avviare procedure di verifica sulle modalità di impiego di dette risorse, ricordo che con l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95/2012 sono stati definiti appositi criteri finalizzati, in particolare, a razionalizzare ed efficientare la programmazione e la gestione dei servizi relativi al TPL da parte di Regioni ed enti locali.

Sulla base di detti criteri, il Ministero ha effettuato una serie di verifiche che hanno condotto anche ad applicare verso gli enti inadempienti delle specifiche sanzioni consistenti nella riduzione del contributo statale, che è stato ripartito a favore delle altre Regioni che avevano raggiunto l'obiettivo dell'efficientamento.

Ciò con l'intento di evitare la programmazione di servizi sovradimensionati rispetto alla domanda e l'effettuazione di servizi di trasporto con vettori non idonei.

L'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017 ha modificato i criteri di ripartizione del predetto Fondo, ponendo l'attenzione sui costi *standard*, sui ricavi da traffico e sui livelli adeguati di servizi che doveva essere realizzata mediante l'applicazione di uno specifico algoritmo, la cui definizione doveva essere oggetto di una specifica intesa tra Stato e Regioni, allo stato non ancora raggiunta.

A seguito della crisi epidemiologica da Covid-19, l'articolo 200, comma 5, del decreto-legge n. 34 del 2020 cosiddetto rilancio ha previsto - in via eccezionale - che per il 2020 la ripartizione dei 5 miliardi di euro fosse effettuata con i criteri del richiamato articolo 16-bis senza applicazione di penalità, così da evitare ritardi nell'erogazione del contributo statale.

Quanto alla richiesta di attivare una procedura di verifica e controllo sulla gestione delle risorse affidate alle Regioni, evidenzio che nel corso degli ultimi incontri del Ministro De Micheli con le associazioni delle aziende del trasporto pubblico locale, i rappresentanti della Conferenza delle Regioni, di Anci e di Upi - di cui ho appena parlato rispondendo ai *question time* precedenti - si è proceduto anche ad una ricognizione delle modalità di impiego delle risorse statali già erogate.

Detta ricognizione proseguirà anche nel corso dei successivi confronti.