

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

| | |
|--|----|
| Audizione di Marco Troncone, amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma Spa, sulla sperimentazione dei voli Covid tested | 67 |
|--|----|

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

| | |
|---|----|
| 5-05622 Pizzetti: Chiarimenti in merito allo sviluppo di una strategia nazionale per la decarbonizzazione del settore aereo | 67 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> | 74 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| 5-05623 Tasso: Iniziative per garantire la sicurezza della circolazione sulla strada statale 89 Garganica | 67 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> | 76 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| 5-05624 Baldelli: Iniziative volte a garantire la proroga dei permessi di accesso alle zone a traffico limitato non utilizzati a seguito delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 | 67 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> | 77 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| 5-05625 Silvestroni e 5-05626 Maccanti: Iniziative per garantire la piena operatività delle sedi della motorizzazione civile, anche con riferimento all'emanazione del decreto relativo all'accreditamento del personale ausiliario | 68 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> | 78 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| 5-05627 Marino: Chiarimenti in merito all'emanazione dei decreti attuativi relativi alla messa in esercizio delle ferrovie turistiche | 68 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> | 79 |
|--|----|

| | |
|---|----|
| 5-05628 Paita: Iniziative volte ad eliminare la previsione che i serbatoi GPL sostituiti sui veicoli debbano rispettare lo spessore di quelli originariamente montati dal costruttore | 68 |
|---|----|

| | |
|--|----|
| <i>ALLEGATO 6 (Testo integrale della risposta)</i> | 80 |
|--|----|

SEDE REFERENTE:

| | |
|---|----|
| Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno. C. 2663 Enrico Borghi (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>) | 69 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ». Doc XXII, n. 47 Andrea Romano e Doc XXII, n. 49 Potenti (<i>Esame e rinvio</i>) | 70 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI | 73 |
|---|----|

| | |
|------------------|----|
| AVVERTENZA | 73 |
|------------------|----|

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 31 marzo 2021.

Audizione di Marco Troncone, amministratore delegato di ADR-Aeroporti di Roma Spa, sulla sperimentazione dei voli Covid tested.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.10 alle 15.15.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 31 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 15.15.

Raffaella PAITA, *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.

5-05622 Pizzetti: Chiarimenti in merito allo sviluppo di una strategia nazionale per la decarbonizzazione del settore aereo.

Luciano PIZZETTI (PD) rinuncia ad illustrare l'interrogazione in titolo.

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

Luciano PIZZETTI (PD), replicando, accoglie positivamente gli intendimenti espressi dal sottosegretario, rimarcando peraltro che gli altri Stati europei sono andati ben oltre la fase di studio e approfondimento, e che sarebbe dunque opportuno attuare con essi una maggiore integrazione.

5-05623 Tasso: Iniziative per garantire la sicurezza della circolazione sulla strada statale 89 Garganica.

Antonio TASSO (M-EUR-MAIE-PSI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*), assumendosi inoltre l'impegno a verificare puntualmente il decorso del progetto.

Antonio TASSO (M-EUR-MAIE-PSI), replicando, dichiara di apprendere con soddisfazione la disponibilità da parte del Governo di seguire il progetto. Rimarca che, trattandosi di un intervento molto atteso dal territorio, occorrerebbe avere chiaro il quadro operativo entro il corrente anno, in modo da far partire poi subito dopo i lavori.

5-05624 Baldelli: Iniziative volte a garantire la proroga dei permessi di accesso alle zone a traffico limitato non utilizzati a seguito delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.

Simone BALDELLI (FI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Simone BALDELLI (FI), replicando, afferma di non comprendere, all'interno della risposta del sottosegretario, il richiamo alla quantificazione del numero dei permessi rilasciati da parte degli enti locali: argomenta che, se il principio è giusto, dev'essere posto con norma, e la norma va poi applicata. Dopo avere dichiarato di ritenere inaccettabile la situazione del prelievo tributario attualmente previsto per le autovetture, conclude che il problema sollevato dall'interrogazione parte da Roma, che è un contesto caratterizzato da evidenti

criticità, ma non è circoscritto alla capitale, giacché interessa molti altri centri.

5-05625 Silvestroni e 5-05626 Maccanti: Iniziative per garantire la piena operatività delle sedi della motorizzazione civile, anche con riferimento all'emanazione del decreto relativo all'accreditamento del personale ausiliario.

Ciro MASCHIO (FDI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Elena MACCANTI (LEGA), dopo aver ricordato l'importante lavoro svolto grazie all'impegno congiunto della Commissione, del sottosegretario Cancelleri e del direttore generale della Motorizzazione Alessandro Calchetti, che ha portato all'istituzione di un tavolo tecnico, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*). Aggiunge di essere molto lieto del modo costruttivo con cui è stato possibile portare avanti con la Commissione il lavoro relativo al tavolo tecnico, per cui è stato determinante l'apporto del dottor Calchetti, che ci tiene a ringraziare. Afferma di voler portare avanti tale indirizzo anche in futuro, in particolare quanto all'emanazione del decreto attuativo sul personale in quiescenza, che sarà il primo problema che porrà al prossimo direttore generale per la motorizzazione.

Ciro MASCHIO (FDI), replicando, dichiara di apprezzare gli sforzi fatti, ma che essi non sono riusciti a trasmettersi sul territorio. Cita il caso di Verona, presso cui ha sede un ufficio della motorizzazione civile particolarmente importante, e che pure dispone di tre soli addetti privi di competenze ingegneristiche. Ricorda che non solo non è stato emanato il decreto attuativo sul personale in quiescenza, ma neppure quello sui tecnici esterni. In definitiva si appella al sottosegretario affinché chieda al prossimo direttore generale di effettuare una sorta di *elettroshock* per

trasferire anche in periferia le buone intenzioni del Governo.

Elena MACCANTI (LEGA), replicando, afferma che, vista la maggiore forza del nuovo esecutivo, sarà certamente possibile portare avanti il lavoro intrapreso, ed in particolare arrivare all'emanazione del decreto attuativo, che corrisponde comunque a una misura emergenziale. Occorrerà poi porre in essere misure di carattere strutturale: cita in particolare il superamento della legge n. 870 del 1986, in modo da arrivare ad un rilievo più qualificato della figura degli esaminatori, e l'esternalizzazione della revisione anche per i mezzi pesanti, come richiesto dal mondo dell'autotrasporto.

5-05627 Marino: Chiarimenti in merito all'emanazione dei decreti attuativi relativi alla messa in esercizio delle ferrovie turistiche.

Bernardo MARINO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Bernardo MARINO (M5S), replicando, dichiara di apprendere con soddisfazione del parere reso dal MiBACT, nonché della convocazione di un tavolo con tutti i soggetti interessati. Auspica che tale lavoro possa concludersi entro la metà di aprile, in modo da rendere omogenea la totalità della disciplina relativa alle ferrovie turistiche.

5-05628 Paita: Iniziative volte ad eliminare la previsione che i serbatoi GPL sostituiti sui veicoli debbano rispettare lo spessore di quelli originariamente montati dal costruttore.

Sara MORETTO (IV), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Sara MORETTO (IV), replicando, ringrazia per la dettagliata risposta. Quanto alla condizione n. 2 rispetto alla possibilità di sostituire un serbatoio senza nulla osta del costruttore del veicolo, osserva peraltro come essa appaia non più attuale stante l'evoluzione tecnologica, ed insieme causa di costi molto elevati per gli operatori. Si chiede se non sia opportuno un maggior approfondimento sull'argomento.

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

La seduta termina alle 15.50.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 31 marzo 2021. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e la mobilità sostenibili Giancarlo Cancelleri.

La seduta comincia alle 15.50.

Modifica all'articolo 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, in materia di proroga della concessione dell'esercizio della tratta italiana della ferrovia Domodossola-Locarno.

C. 2663 Enrico Borghi.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato, da ultimo, nella seduta del 24 marzo 2021.

Raffaella PAITA (IV), *presidente*, ricorda che il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato alle ore 16.30 della giornata odierna.

Il sottosegretario Giancarlo CANCELLERI rileva come la questione del rinnovo

della concessione della linea Domodossola-Locarno sia in realtà piuttosto complessa. La tratta collega due Stati diversi, uno membro dell'Unione europea e l'altro no; la Convenzione del 1918, che regola in proposito i rapporti fra Italia e Confederazione elvetica ha stabilito che i rinnovi debbano essere venticinquennali, ma mentre è stato agevole per la Svizzera rinnovare la concessione alla società ticinese, il discorso è diverso per l'Italia, giacché è ben possibile che norme unionali ci obblighino a mettere il rinnovo a bando. Ciò tra l'altro pone le due società concessionarie in una condizione di oggettiva disparità, penalizzando quella italiana.

A fronte di una situazione così articolata, il Ministero degli affari esteri sta operando gli opportuni approfondimenti, anche per verificare se l'obbligo internazionale derivante dal trattato consenta di superare l'applicabilità della normativa dell'Unione europea.

Dichiara che è già stata manifestata la disponibilità del Governo per una proroga triennale o anche quinquennale, ma ritiene importante attendere la verifica del Ministero degli affari esteri per vedere se non si possa andare oltre.

Chiede di conseguenza che la Commissione sospenda temporaneamente, per una settimana circa, l'esame del provvedimento, in attesa di avere un quadro più chiaro.

Enrico BORGHI (PD), *relatore*, riconosce la necessità dell'approfondimento prospettato dal sottosegretario, ma rimarca come esso debba essere svolto con la massima urgenza. Ricorda infatti come l'Ufficio federale dei trasporti della Svizzera abbia inviato in data 9 febbraio una comunicazione, prospettando l'urgenza di trovare una soluzione al problema e chiedendo di avere una risposta dall'Italia entro l'11 marzo.

Raffaella PAITA, *presidente*, afferma che sarà cura della presidenza della Commissione arrivare ad un rapido risolvimento della questione.

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

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave «Moby Prince».

Doc XXII, n. 47 Andrea Romano e Doc XXII, n. 49 Potenti.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame delle proposte di inchiesta parlamentare all'ordine del giorno.

Raffaella PAITA (IV), *presidente*, comunica che il gruppo Lega ha disposto la sostituzione *ad rem* del deputato Adolfo Zordan con il deputato Manfredi Potenti.

Manfredi POTENTI (LEGA), *relatore*, rievoca brevemente le tragiche circostanze del disastro della nave Moby Prince, in cui persero la vita 140 persone e di cui a breve ricorre il trentennale. Appunto per portare luce su quanto è accaduto, la Lega e il PD hanno presentato separatamente la proposta dell'istituzione di una Commissione d'inchiesta: occorre chiarire alcuni aspetti che la magistratura non ha affrontato, in continuità con il lavoro già iniziato dalla Commissione di inchiesta istituita presso il Senato, venendo incontro al legittimo desiderio di verità e giustizia dei familiari delle vittime.

Sottolinea come le due proposte siano sostanzialmente sovrapponibili, e come sia necessario fare presto, in modo da arrivare ad un risultato concreto entro la ricorrenza del 10 aprile.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, ricorda come il disastro della Moby Prince sia stato insieme una grande strage sul lavoro e la peggiore tragedia della marina civile italiana.

Come purtroppo a tutti noto, la nave Moby Prince, appartenente alla compagnia di navigazione Navarma S.p.A., in servizio nella tratta Livorno-Olbia a poche miglia dall'uscita del Porto di Livorno entrò in collisione con la petroliera Agip Abruzzo, ancorata nella rada del porto.

Sul disastro si sono svolti il processo di primo grado presso il Tribunale di Livorno,

iniziato il 29 novembre 1995 e conclusosi con la sentenza del 31 ottobre 1998, che assolse i quattro imputati perché « il fatto non sussiste ». Il processo di secondo grado, tenutosi presso la III Sezione della Corte d'Appello di Firenze, il 5 febbraio 1999 ha parzialmente riformato la sentenza di primo grado dichiarando di non doversi procedere nei confronti di uno degli imputati in ordine ai reati ascrittigli perché estinti per intervenuta prescrizione.

In seguito, nel 2006, la procura della Repubblica di Livorno ha disposto la riapertura delle indagini preliminari sulla base dell'istanza depositata dall'avvocato Carlo Palermo per conto dei figli del comandante Ugo Chessa. A seguito di tali indagini, il 5 maggio 2010 la procura della Repubblica presso il tribunale di Livorno ha disposto l'archiviazione del procedimento penale, evidenziando che l'incidente fu « determinato in parte dall'errore umano e in parte da fattori causali concomitanti (l'insorgenza del particolare tipo di nebbia e lo speronamento proprio della cisterna n. 7 carica di liquido infiammabile; la responsabilità del comando del Moby nonché in parte dall'insufficienza delle regole al tempo vigenti per salvaguardare la sicurezza della navigazione in rada) ».

Successivamente alle conclusioni della Commissione parlamentare di inchiesta istituita presso il Senato della Repubblica (con delibera 22 luglio 2015), che ha approvato la propria relazione finale il 22 dicembre 2017, le associazioni dei familiari delle vittime (Associazione 10 aprile-Familiari Vittime Moby Prince Onlus e Associazione 140) hanno fatto ricorso contro la sentenza della Corte di Appello. Il 2 novembre 2020, il Tribunale civile di Firenze ha respinto tale richiesta di risarcimento in quanto « il diritto risarcitorio deve ritenersi prescritto per il decorso di due anni dei termini dalla data della sentenza divenuta irrevocabile ».

Afferma che questo esito giudiziario – l'assenza di una qualsiasi responsabilità penale – non può essere accettato, e per venire incontro al desiderio di giustizia dei familiari delle vittime, e per rispetto alla coscienza civile di questo Paese.

Richiama in proposito il lavoro svolto dalla Commissione di inchiesta istituita presso il Senato, che ha accertato l'assenza di banchi di nebbia, ha verificato il prodursi di un'esplosione a bordo e ha messo in discussione la tempestività dei soccorsi.

L'istituzione della Commissione si rende dunque necessaria per completare il lavoro svolto dal Senato, che ha dimostrato come i presupposti delle inchieste giudiziarie non siano più attuali. Occorre dunque completare il quadro probatorio e chiarire le zone d'ombra rimaste.

Venendo al contenuto delle proposte, l'articolo 1 della proposta n. 47 (Andrea Romano) specifica che il compito della Commissione è di accertare le cause della collisione del traghetto Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo, avvenuta il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, e le circostanze della morte di 140 persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio in conseguenza della collisione. Il comma 2 richiede che la Commissione presenti alla Camera dei deputati, ogni sei mesi, una relazione sullo stato dei propri lavori e che li concluda entro due anni dalla sua costituzione presentando alla Camera dei deputati una relazione sull'attività svolta e sui risultati dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

L'articolo 1, comma 2, della proposta n. 49 (Potenti), oltre a richiedere che la Commissione riferisca alla Camera almeno annualmente nonché alla fine dei propri lavori circa i risultati dell'attività svolta, specifica che la Commissione ha i seguenti compiti: a) ricercare e valutare eventuali nuovi elementi che possano integrare le conoscenze sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince acquisite mediante i lavori della Commissione parlamentare di inchiesta istituita con deliberazione del Senato della Repubblica 22 luglio 2015; b) esaminare le procedure, le modalità e i mezzi con cui sono stati organizzati e attuati i soccorsi in mare, le circostanze nelle quali essi sono stati condotti e ogni altro fatto utile a individuare eventuali responsabilità di individui o enti pubblici o privati in ogni fase, anche successiva allo svolgimento degli eventi; c) verificare la compiutezza e l'efficacia dell'attività investigativa,

anche valutando se siano intervenuti inadempimenti, condizionamenti o ritardi nella direzione e nello svolgimento di essa.

Quanto alla struttura della Commissione, ai poteri di indagine e ai relativi limiti, alla regolamentazione e alle disposizioni relative al segreto, le due proposte presentano molti elementi di analogia e talune differenze.

La composizione della Commissione è definita, in entrambe le proposte, all'articolo 2 e comprende venti deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo. Circa la nomina del presidente della Commissione, la proposta n. 47 (Andrea Romano) prevede che sia il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, a nominare il presidente della Commissione, scegliendolo al di fuori dei venti componenti, mentre due vicepresidenti e due segretari sono eletti dai componenti della Commissione nell'ambito della medesima applicando le disposizioni del Regolamento della Camera dei deputati. Con gli stessi criteri e con la stessa procedura si provvede all'eventuale sostituzione di componenti della Commissione in caso di dimissioni o di cessazione dalla carica ovvero qualora sopraggiungano altre cause di impedimento. La proposta n. 49 (Potenti) prevede invece la nomina del presidente da parte della Commissione stessa, nella sua prima seduta, che viene convocata dal Presidente della Camera, e nella quale si eleggono anche due vicepresidenti e due segretari applicando le disposizioni del Regolamento della Camera dei deputati.

L'articolo 3 prevede, in entrambe le proposte, che la Commissione proceda alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e con le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria e che non possa adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento

mento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale. Per i segreti d'ufficio, professionale e bancario, entrambe le proposte prevedono che si applichino le norme vigenti e sia sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato. Per il segreto di Stato la proposta n. 47 (Andrea Romano) prevede che si applichino le norme vigenti e la proposta n. 49 (Potenti) specifica che si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124, concernente la materia.

Per le audizioni a testimonianza rese davanti alla Commissione, la proposta n. 47 (Andrea Romano) (articolo 3, comma 3) prevede che si applichino le disposizioni del Codice penale relative ai delitti contro l'attività giudiziaria.

Circa la richiesta di atti e documenti, entrambe le proposte prevedono la facoltà della Commissione di acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso, presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti da segreto. Si prevede che la Commissione garantisca il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia siano coperti dal segreto e che la Commissione stabilisca quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione a esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Si stabilisce inoltre che debbano essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari (articolo 4 della proposta n. 47 e articolo 3, commi da 3 a 6, della proposta n. 49). La proposta n. 47 (Andrea Romano) specifica inoltre che sulle richieste a essa rivolte l'autorità giudiziaria provveda ai sensi dell'articolo 117 del codice di procedura penale e che l'autorità giudiziaria possa trasmettere copie di atti e di documenti anche di propria iniziativa (articolo 3, comma 2), nonché (comma 4) che la Commissione acquisisca ed esamini la documentazione raccolta e le relazioni presentate dalla Commissione parlamentare di inchiesta sulle

cause del disastro del traghetto Moby Prince, istituita nella XVII legislatura.

L'obbligo del segreto è definito in modo analogo da entrambe le proposte (articolo 5 della proposta n. 47 e articolo 4 della proposta n. 49): i componenti la Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti; la proposta n. 47 (Andrea Romano) specifica che l'obbligo permane anche dopo la cessazione dell'incarico e che riguarda anche i funzionari addetti alla Commissione.

Per l'organizzazione della Commissione si prevede in entrambe le proposte l'adozione di un regolamento interno, approvato dalla Commissione prima dell'inizio dell'attività di inchiesta. Inoltre ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari (articolo 6 della proposta n. 47 e articolo 5 della proposta n. 49). Le sedute della Commissione sono pubbliche; la Commissione può comunque deliberare di riunirsi in seduta segreta.

La proposta n. 47 (Andrea Romano) prevede che la Commissione possa avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria nonché di tutte le collaborazioni che ritenga opportune, mentre la proposta n. 49 (Potenti) specifica che la Commissione può avvalersi di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie, di soggetti interni o esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti e che con il regolamento interno sia stabilito il numero massimo di collaborazioni.

Le spese per il funzionamento della Commissione, stabilite nel limite massimo di 30.000 euro annui dalla proposta n. 47 (Andrea Romano) e di 80.000 euro annui dalla proposta n. 49 (Potenti), sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati. Per lo svolgimento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a

disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

Conclude affermando che, per quanto l'istituzione di una Commissione bicamerale darebbe maggiore solennità all'inchiesta, la via di una Commissione monocamerale gli appare più praticabile e immediata, vista anche l'imminenza del trentesimo anniversario del disastro.

Emanuele SCAGLIUSI (M5S) afferma che la propria parte politica guarda con favore all'istituzione della Commissione. Ricorda infatti come l'onorevole Berti avesse presentato la proposta dell'istituzione di una Commissione bicamerale sul medesimo argomento, ma stia ora modificando la Commissione in monocamerale per abbinare la propria proposta a quelle dei colleghi.

Bernardo MARINO (M5S) manifesta ampia soddisfazione per l'iniziativa, ricordando come le 30 vittime del disastro, nonché il capitano, fossero di origine sarda.

Raffaella PAITA, *presidente*, esprime il vivo desiderio di approvare le proposte entro il termine del 10 aprile, trentennale del disastro. Consiglia di addivenire ad un testo unificato, proponendo poi un termine emendamenti molto ristretto, per arrivare a svolgere l'esame mercoledì e a votare giovedì.

Manfredi POTENTI (LEGA), *relatore*, concorda sull'indirizzo indicato dalla presidente, in modo da arrivare ad un'approvazione che sia la più rapida possibile.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, si unisce all'auspicio dell'onorevole Potenti e manifesta il desiderio di arrivare ad un rapido abbinamento dei vari testi presentati.

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

La seduta termina alle 16.15.

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

Mercoledì 31 marzo 2021.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.15 alle 16.40.

AVVERTENZA

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

*Legge quadro in materia di interporti.
C. 1259 Rotelli.*

ALLEGATO 1

5-05622 Pizzetti: Chiarimenti in merito allo sviluppo di una strategia nazionale per la decarbonizzazione del settore aereo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con il *question time* in esame gli onorevoli interroganti chiedono se e quali iniziative si intendono adottare per lo sviluppo di una strategia nazionale per la decarbonizzazione del settore aereo.

Come evidenziato dal Ministro Giovannini nell'illustrazione delle linee programmatiche del MIMS, anche nel nostro Paese sta maturando la consapevolezza della necessità di una svolta nella direzione di uno sviluppo sostenibile, così come richiesto dal nuovo corso delle politiche dell'Unione europea e dagli indirizzi della Commissione nel creare un'Europa più resiliente, sostenibile e giusta.

La strategia che ispira le proposte del MIMS per il PNRR si fonda su alcuni pilastri fondamentali, tra cui l'Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile, e gli indirizzi strategici dell'Unione europea a partire dal *Green Deal*.

In tale contesto è fondamentale che il trasporto aereo sia perfettamente integrato in una rete di trasporti, in grado di contribuire alla riduzione degli impatti ambientali.

È dunque essenziale elaborare una nuova strategia nazionale che, oltre ad incentivare le attività di riconversione del trasporto aereo e delle relative infrastrutture, promuova programmi di decarbonizzazione con l'obiettivo di zero emissioni.

Occorre dunque favorire il rinnovo delle flotte con l'acquisto/sostituzione di aeromobili di nuova generazione, meno inquinanti sia per emissioni nocive che per il rumore.

Quanto alle iniziative assunte a livello europeo, v'è quella dalla Commissione europea, denominata *ReFuel EU Aviation*, finalizzata a favorire la diffusione dei combustibili sostenibili in aviazione (Sustainable Aviation Fuels - SAF), tramite un ap-

posito pacchetto di misure, la cui pubblicazione è prevista nel corso del corrente anno.

Negli ultimi anni l'Italia, rappresentata in sede ICAO (*International Civil Aviation Organization*) dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), ha fortemente sostenuto tutte le iniziative legate all'attivazione di quelle misure utili alla riduzione delle emissioni climalteranti, di cui il CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) rappresenta un importante strumento.

Proprio in tale ottica l'ENAC ha finanziato il progetto di assistenza, supporto e formazione denominato ACT - CORSIA (*assistance, capacity-building and training*) destinato a quegli Stati membri che necessitano di interventi informativi e formativi per implementare il meccanismo di monitoraggio e compensazione delle emissioni di CO₂.

Inoltre, già nel 2018, ENAC, in collaborazione con le università degli studi di Roma, Firenze e Bologna, ha presentato il progetto *Produzione di biofuel destinato all'aviazione civile tramite l'utilizzo di alghe, con messa in opera di un impianto dimostrativo*.

Lo studio è rivolto principalmente alla produzione di biocherosene al fine di valutarne la sostenibilità economica e i benefici conseguibili sul piano ambientale nell'ottica della lotta al cambiamento climatico e della riduzione di CO₂.

Inoltre, è stata promossa l'istituzione dell'Osservatorio sui combustibili sostenibili, finalizzato a facilitare l'incontro e il dialogo tra i diversi *stakeholder* e coordinare e condividere iniziative, progetti e una *roadmap* nazionale.

I Paesi europei indicati dagli onorevoli interroganti sono intenzionati ad intro-

durre l'obbligo per i produttori di combustibile per aviazione di immettere sul mercato determinate percentuali di combustibile sostenibile, crescenti nel tempo, sulla base dei volumi di carburante prodotti.

Si tratta di un'iniziativa in relazione alla quale, stante la condivisione delle finalità nell'ottica della lotta al cambiamento climatico e della riduzione di CO₂ sono in corso i necessari approfondimenti tecnici.

ALLEGATO 2

5-05623 Tasso: Iniziative per garantire la sicurezza della circolazione sulla strada statale 89 Garganica.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle iniziative per garantire la sicurezza della circolazione stradale nella tratta da Manfredonia a Foggia della strada statale 89 Garganica, ANAS ha comunicato che la progettazione definitiva per i lavori di realizzazione della viabilità di San Giovanni Rotondo e di realizzazione dell'asta di collegamento da San Giovanni Rotondo al capoluogo dauno (1° stralcio) ha l'obiettivo di innalzarne lo standard prestazionale mediante una nuova sezione con carreggiate separate.

Il tracciato si collega ad ovest dell'attuale svincolo in località Siponto, realizzando la separazione fisica delle carreggiate mediante una nuova transizione tra barriere esistenti e barriere in progetto.

Tale intervento di potenziamento, che va dal km 172 della piattaforma stradale fino al km 186, consentirà di incrementare la sicurezza e i livelli di servizio del tratto stradale esistente.

Il progetto è stato inserito nel Contratto di programma 2016/2020 per un investimento complessivo di circa 68 milioni di euro con finanziamento a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione e appaltabilità entro il corrente anno.

ANAS ha riattivato la progettazione definitiva dell'opera e sta provvedendo alla redazione della documentazione necessaria alla valutazione di impatto ambientale per le opere modificate come da indicazioni del competente Ministero della transizione ecologica.

ALLEGATO 3

5-05624 Baldelli: Iniziative volte a garantire la proroga dei permessi di accesso alle zone a traffico limitato non utilizzati a seguito delle misure di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alla proroga della validità dei permessi di accesso alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) acquistati a titolo oneroso e non utilizzati a causa delle misure di contenimento della diffusione del virus COVID-19, si evidenzia che alcuni Comuni hanno già provveduto ad assumere specifiche iniziative.

Con specifico riguardo a Roma Capitale, si rappresenta, sulla base degli elementi forniti dalla Prefettura di Roma, che la Giunta capitolina ha proposto due distinte deliberazioni:

la prima avente ad oggetto la « Proroga della validità dei permessi rilasciati per l'accesso, il transito e la sosta nelle zone a traffico limitato istituite nel territorio di Roma Capitale in conseguenza dello Stato di emergenza sanitaria da COVID-19 » in data 26 ottobre 2020;

la seconda avente ad oggetto « Misure per la proroga della validità dei permessi

rilasciati ai sensi del Regolamento per l'accesso e la circolazione degli autobus nelle ZTL Bus A, B e C, approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 55/2018 », in data 10 dicembre 2020.

Tuttavia, l'iter di approvazione delle suddette proposte di deliberazione non si è ancora concluso, stante la necessità di individuare le risorse finanziarie occorrenti per far fronte alla perdita di gettito per le casse comunali che si verificherebbe, nel corrente anno, per effetto del prolungamento della validità dei permessi rilasciati nell'anno 2020.

Conseguentemente, ogni valutazione in ordine all'opportunità di prevedere, mediante un provvedimento di natura normativa, la proroga dell'efficacia di detti permessi richiede la necessaria collaborazione degli enti locali in ordine alla quantificazione del numero dei permessi rilasciati e del relativo fabbisogno finanziario.

ALLEGATO 4

5-05625 Silvestroni e 5-05626 Maccanti: Iniziative per garantire la piena operatività delle sedi della motorizzazione civile, anche con riferimento all’emanazione del decreto relativo all’accreditamento del personale ausiliario.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente agli atti dell’onorevole Silvestroni e dell’onorevole Maccanti in quanto vertono su analogo argomento.

Con riferimento alla piena operatività delle sedi di Motorizzazione Civile, evidenzio preliminarmente che, quanto alla dotazione organica, a partire dall’anno 2019, grazie all’applicazione del cosiddetto *turnover* al 100 per cento, si è provveduto ad effettuare 600 nuove assunzioni presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Nel gennaio 2020 sono entrati in servizio gli ingegneri vincitori del concorso a 148 posti da funzionario ingegnere architetto, destinato proprio alle esigenze degli uffici di motorizzazione civile.

Al contempo, sono state stipulate convenzioni con gli Enti locali al fine di procedere allo scorrimento di graduatorie concorsuali.

Ulteriori assunzioni potranno essere effettuate all’esito delle procedure concorsuali gestite dal Dipartimento della funzione pubblica per il reclutamento, tra l’altro, di 210 funzionari amministrativo/contabili e di 340 assistenti amministrativi, tecnici ed informatici per l’esigenza del Ministero.

L’articolo 13, comma 6-*bis*, del decreto-legge n. 183 del 2020, in vigore dal 2 marzo 2021, prevede la possibilità di integrare il personale con funzioni di esaminatore con personale degli uffici della motorizzazione collocato in quiescenza.

Le competenti Direzioni generali del personale e della motorizzazione civile del MIMS hanno avviato l’attività istruttoria, che prevede il confronto anche con le organizzazioni sindacali, finalizzata all’adozione del decreto attuativo contenente le modalità di accreditamento del predetto personale ausiliario.

ALLEGATO 5

5-05627 Marino: Chiarimenti in merito all'emanazione dei decreti attuativi relativi alla messa in esercizio delle ferrovie turistiche.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Con riferimento alle attività relative all'attuazione della legge 9 agosto 2017, n. 128, rappresento che con il decreto ministeriale 12 aprile 2018, n. 191, è stata disciplinata l'iscrizione dei rotabili storici e turistici nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, della predetta legge.

Con il decreto ministeriale 10 giugno 2019, n. 235, sono stati definiti i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili storici e turistici, in attuazione di quanto stabilito dal comma 5 del medesimo articolo 3.

In data 29 maggio 2020, il MIT ha trasmesso ai Ministeri concertanti (MiBACT e MEF) lo schema di decreto interministeriale per la classificazione ad uso turistico di un primo elenco di 18 tratte ferroviarie; il parere del MEF è pervenuto in data 7 ottobre 2020, mentre quello del MiBACT in data 9 febbraio 2021.

Entrambi i pareri resi richiedono modifiche allo schema di decreto, che impongono un nuovo confronto con i soggetti pubblici e gli *stakeholders*.

A tale fine, gli Uffici del Ministero stanno procedendo alla convocazione di un'apposita riunione.

ALLEGATO 6

5-05628 Moretto: Iniziative volte ad eliminare la previsione che i serbatoi GPL sostituiti sui veicoli debbano rispettare lo spessore di quelli originariamente montati dal costruttore.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In merito alla possibilità di eliminare dalla circolare 24975-DIV. 3 C la condizione che il serbatoio GPL nuovo, in sostituzione di quello originale, debba rispettare lo spessore di quello montato originariamente dal costruttore, si rappresenta che i veicoli « nativi GPL » cioè con alimentazione monofuel o bi-fuel fin dall'origine, sono omologati in conformità alle prescrizioni recate dal Regolamento UNECE 67/01 (in seguito R 67/01), concernente i componenti specifici dei veicoli a motore che utilizzano gas di petrolio liquefatti per il sistema di propulsione e la loro relativa installazione sui veicoli stessi.

È intuibile come l'ammissibilità di qualunque modifica del veicolo, ivi compreso rimpianto di alimentazione, deve essere valutata in relazione all'originaria conformità del veicolo stesso alle pertinenti norme di omologazione.

Ne deriva che il serbatoio GPL di un veicolo nativo monofuel o bi-fuel GPL può essere sostituito con altro identico oppure con un serbatoio differente purché sia stato previsto dal costruttore del veicolo stesso e compreso nel fascicolo di omologazione.

Con circolare prot. n. 16766 del 27 giugno 2013 della Direzione generale per la motorizzazione è stata assentita la sostituzione del serbatoio con un altro di tipo omologato, non rientrante nel fascicolo di omologazione del veicolo e subordinatamente alla presentazione del nulla osta del costruttore del veicolo riportante le condizioni di installazione.

Successivamente, con circolare prot. n. 24975 del 9 novembre 2016, citata dagli onorevoli interroganti, è stata introdotta una notevole semplificazione delle procedure in argomento, individuando i requisiti necessari affinché possano installarsi serba-

toi GPL sostitutivi in assenza di nulla osta da parte del costruttore del veicolo.

Nella sostanza, le condizioni da soddisfare affinché un serbatoio possa essere sostituito senza necessità di nulla osta del costruttore del veicolo sono:

1. omologazione in base al Regolamento R 67/01;

2. non deve differire dal serbatoio originario per forma, capacità (tolleranza ± 10 per cento), spessori e dimensioni geometriche e deve utilizzare lo stesso sistema di fissaggio al veicolo e i medesimi punti di ancoraggio alla struttura del veicolo;

3. gli accessori fissati al serbatoio originario, qualora non indicati nell'omologazione del serbatoio di sostituzione, debbono essere sostituiti con altri che invece risultano indicati in tale omologazione.

Il requisito di cui al punto 1 è riscontrabile dalla marcatura del serbatoio; il requisito indicato al punto 2 è attestato dall'installatore, mentre quello al punto 3 è comprovato attraverso la presentazione di una copia dell'appendice all'allegato 2B, R 67/01, del fascicolo di omologazione del serbatoio sostitutivo, fornito dal costruttore del serbatoio stesso.

L'applicazione della regolamentazione introdotta con la circolare del 2016 – elaborata all'esito di uno specifico confronto tra i diversi soggetti interessati (rappresentanti dei costruttori dei veicoli e le associazioni di categoria degli impianti GPL) e che tiene conto di fattori di libero mercato fermo restando imprescindibili aspetti di salvaguardia della sicurezza della circolazione stradale – non ha evidenziato criticità sia

in relazione alle disponibilità dei serbatoi con gli spessori originari, sia in relazione all'esatta individuazione delle originarie caratteristiche attese, tra l'altro, l'alta professionalità e le ampie competenze dei soggetti che intervengono nel campo *automotive*.

Infine, si ritiene opportuno precisare che lo spessore del serbatoio incide sulla resistenza dello stesso relativamente al nu-

mero di cicli di « carico » previsti dal costruttore del veicolo.

Di talché, qualsivoglia modifica di tale requisito, che come sopra evidenziato è stato introdotto per consentire l'installazione dei serbatoi senza il nulla osta del costruttore, non può non incidere sulla sicurezza della circolazione dei veicoli in questione.