

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI:

5-01711 Narduolo: Gravi disservizi sulla tratta ferroviaria interregionale Mantova-Legnago-Monselice.	
5-02697 Narduolo: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Lombardia e Veneto .....	181
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	190
5-02681 Bergamini: Modalità e tempi di applicazione del nuovo sistema di revisione periodica dei veicoli leggeri .....	181
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	192
5-02834 Spessotto: Mancata omologazione degli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia e conseguenti ritardi nella messa in esercizio .....	181
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	196
5-02901 Crivellari: Difficoltà delle imprese venete operanti nel settore del trasporto pubblico locale, conseguenti alla mancata erogazione alle regioni delle risorse del Fondo nazionale trasporti .....	181
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	198

##### SEDE CONSULTIVA:

DL 83/2014: Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo. C. 2426 Governo (Parere alle Commissioni VII e X) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	182
<i>ALLEGATO 5 (Proposta di parere del relatore)</i> .....	199
<i>ALLEGATO 6 (Parere approvato dalla Commissione)</i> .....	202
DL 73/2014: Misure urgenti di proroga di Commissari per il completamento di opere pubbliche. C. 2447 Governo, approvato dal Senato (Parere all'VIII Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	183

##### SEDE REFERENTE:

Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. C. 1178 Iacono ed altri ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	186
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	189

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di FerCargo, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 1964 Oliaro ed altri recante « Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci » .....	189
--	-----

**INTERROGAZIONI**

Mercoledì 18 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.30.**

**5-01711 Narduolo: Gravi disservizi sulla tratta ferroviaria interregionale Mantova-Legnago-Monselice.**

**5-02697 Narduolo: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Lombardia e Veneto.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

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

Giulia NARDUOLO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, nella quale si dà conferma di informazioni che erano state rese note già nelle precedenti settimane.

**5-02681 Bergamini: Modalità e tempi di applicazione del nuovo sistema di revisione periodica dei veicoli leggeri.**

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

Deborah BERGAMINI (FI-PdL), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, prende atto dell'importante notizia in essa contenuta, ovvero che le chiavi di cifratura dei *software* saranno disponibili in una data assai ravvicinata, ossia a partire dal 1° luglio del 2014. Non sfuggendole la complessità della

procedura e gli elementi che hanno portato a tali ritardi, come ad esempio l'ineadeguatezza dei prodotti proposti dalle aziende del settore, esprime apprezzamento per la prossima risoluzione della questione da lei posta, anche in relazione ai ripetuti ritardi che hanno in qualche modo creato un terreno fertile per la frode, che, in questo campo, ha un impatto rilevante sulla circolazione stradale e sulla sicurezza. Si riserva, in ogni caso, di intervenire con nuovi atti di sindacato ispettivo nel caso in cui dovessero verificarsi ulteriori non auspicabili ritardi.

**5-02834 Spessotto: Mancata omologazione degli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia e conseguenti ritardi nella messa in esercizio.**

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

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, ringrazia il sottosegretario per l'articolata risposta, che si riserva di verificare più compiutamente, anche al fine di predisporre futuri interventi che facilitino la messa in esercizio dei treni oggetto dell'interrogazione.

**5-02901 Crivellari: Difficoltà delle imprese venete operanti nel settore del trasporto pubblico locale, conseguenti alla mancata erogazione alle regioni delle risorse del Fondo nazionale trasporti.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, ringrazia il Governo per la risposta, di cui si dichiara soddisfatto.

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

**La seduta termina alle 14.55.**

**SEDE CONSULTIVA**

*Mercoledì 18 giugno 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 14.55.**

**DL 83/2014: Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo.**

**C. 2426 Governo.**

(Parere alle Commissioni VII e X).

*(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta dell'11 giugno 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 5*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO concorda con le condizioni di cui ai numeri 1) e 4) della proposta di parere e si rimette alla Commissione per le restanti condizioni. Quanto alle osservazioni, concorda con quella di cui alla lettera *a*), a condizione che venga riformulata sopprimendo le parole da « con riferimento » a « dell'articolo 7 » e chiede che venga conseguentemente modificata la premessa sopprimendo, al primo capoverso, le parole da « anche in considerazione » a « da ultimo richiamate ». Al riguardo fa presente che l'ultimo periodo

del comma 1 dell'articolo 7 prevede che a decorrere dal 1° gennaio 2007 sia destinata al Piano strategico « Grandi progetti beni culturali » una quota pari al 50 per cento delle risorse per le infrastrutture assegnate alla spesa per investimenti in favore dei beni culturali ai sensi dell'articolo 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289. Osserva che si tratta di risorse concernenti le opere strategiche, e ritiene che la riformulazione possa evitare la possibilità che ulteriori diminuzioni delle stesse possano compromettere l'attuazione delle opere inserite nel programma della legge obiettivo.

Si rimette alla Commissione sull'osservazione di cui alla lettera *b*) e condivide le osservazioni di cui alle lettere *c*), *d*) ed *e*).

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede una precisazione riguardo alla disposizione di cui all'articolo 12, comma 3, lettera *a*), relativa alla possibilità di pubblicare riproduzioni di beni culturali da parte di soggetti privati che agiscono senza scopo di lucro. A tale riguardo osserva che alcuni *social network* che lucrano sulla pubblicità potrebbero trarre vantaggio dalla pubblicazione di immagini da parte di soggetti privati sulle proprie pagine e chiede quindi chiarimenti riguardo alla necessità o meno di richiedere l'autorizzazione alla pubblicazione.

Ivan CATALANO (Misto) ribadisce le richieste di informazioni già formulate in precedenza sul piano straordinario della mobilità turistica, dal momento che il testo del decreto-legge prevede tale piano senza definirne i contenuti. In particolare ritiene utile sapere se nel piano sono ricomprese tutte le modalità di trasporto e se saranno previste tariffe agevolate a favore della mobilità turistica.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, riguardo alle richieste di chiarimento formulate nel corso del dibattito, fa presente che si tratta di un provvedimento che per lo più investe le competenze del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e solo marginal-

mente di altri dicasteri, tra i quali il proprio. Riguardo ai chiarimenti richiesti dal deputato Catalano, che rientrano nella competenza del proprio Ministero, osserva che la disposizione di cui all'articolo 11, comma 1, prevede che il Piano sia varato entro 180 giorni, entro i quali quindi saranno noti i contenuti richiesti.

Diego DE LORENZIS (M5S) ribadisce la richiesta di chiarimenti formulata dalla collega Spessotto riguardo all'inserimento sui social *network* di immagini di beni culturali e chiede precisazioni anche riguardo alla dizione usata dall'articolo 9 relativamente alle strutture ricettive che offrono servizi extraricettivi o ancillari. Sempre con riguardo all'articolo 9, osserva che il comma 2 alla lettera *b*) fa riferimento ai siti web ottimizzati per il sistema mobile, non intendendosi se con tale dizione si faccia riferimento alla mobilità legata al trasporto o alla mobilità in senso tecnologico. Esprime anch'egli perplessità riguardo al Piano straordinario per la mobilità turistica, i cui contenuti non sono espliciti. Riguardo all'articolo 11, comma 3, laddove si fa riferimento ad imprese con prevalenza di giovani fino a 35 anni, ritiene che questa sia una misura di promozione del lavoro giovanile e non del turismo, come dimostra il fatto, ad esempio, che le associazioni cicloturistiche sono composte per lo più da aderenti di età maggiore di 35 anni. Chiede altresì un chiarimento riguardo alla esatta definizione di aree interne, cui si fa riferimento nella condizione di cui al numero 1) della proposta di parere. Esprime perplessità anche sull'integrazione, contenuta nella proposta di parere, della gratuità dell'accesso alla rete *wi-fi* per i soli ospiti delle strutture ricettive, ritenendo invece preferibile che per i servizi di informazione turistica fosse ampliata la platea degli utilizzatori. Riguardo all'osservazione di cui alla lettera *d*) della proposta di parere, ritiene che l'utilizzo dei dati pubblicati in formato aperto dalle aziende di trasporto sia rilevante non solo per gli utenti ma anche per le istituzioni e gli enti locali. Infine chiede chiarimenti sulle disposizioni

di cui all'articolo 9, comma 2, lettera *f*), non essendo chiaro quali saranno in concreto gli strumenti per la promozione digitale di proposte e offerte a favore dell'inclusione e dell'ospitalità dei soggetti disabili.

Pierdomenico MARTINO (PD), *relatore*, accoglie le riformulazioni proposte dal rappresentante del Governo e in tal senso modifica la propria proposta di parere (*vedi allegato 6*).

Quanto alle osservazioni formulate dai colleghi, ritiene meritevole di un approfondimento presso le Commissioni di merito la questione posta dai colleghi Spessotto e De Lorenzis relativa alla pubblicazione da parte di soggetti privati sulla propria pagina di un social network di immagini di beni culturali, nel caso in cui la piattaforma, anche in forma indiretta, percepisca introiti dalla visualizzazione da parte di utenti esterni di quella pagina. Quanto alla definizione di aree interne, fa presente che si tratta di territori distanti dai principali centri di offerta di servizi essenziali, che dispongono di importanti risorse culturali.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore, come riformulata (*vedi allegato 6*).

**DL 73/2014: Misure urgenti di proroga di Commissari per il completamento di opere pubbliche.**

**C. 2447 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere all'VIII Commissione).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge C. 2447, di conversione del decreto-legge n. 73 del 2014, recante misure di proroga di commissari per il completamento di opere pubbliche, già approvato dal Senato e composto da cinque articoli.

Volendo richiamarne brevemente il contenuto, rileva che l'articolo 1, modificato durante l'esame al Senato, proroga dal 31 marzo 2014 al 31 dicembre 2016 la durata della gestione commissariale istituita per fronteggiare le condizioni di emergenza connesse alla vulnerabilità sismica della « Galleria Pavoncelli ». L'articolo 2 differisce sino al 31 dicembre 2016 l'operatività della gestione commissariale finalizzata alla definitiva chiusura degli interventi infrastrutturali nei comuni delle regioni Campania, Basilicata, Puglia e Calabria colpiti dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981. In base alla disposizione, nell'ambito delle competenze della predetta gestione commissariale rientra l'intervento di completamento dell'asse stradale Lioni-Grottaminarda. L'articolo 3, infine, dispone che fino al 30 novembre 2014 continua a produrre effetti l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 4022 del 9 maggio 2012 relativa all'emergenza nella gestione di alcuni impianti di collettamento e depurazione delle acque della regione Campania.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione Trasporti, si sofferma sull'articolo 3-bis, inserito nel corso dell'esame al Senato. Tale articolo prevede infatti la proroga – dal 31 luglio al 31 dicembre 2014 – del termine fino al quale continuano a produrre effetti le ordinanze di protezione civile adottate per la prosecuzione dei compiti finalizzati alla rimozione del relitto della nave Costa Concordia dal territorio dell'isola del Giglio, e l'istituzione dell'Osservatorio di monitoraggio delle operazioni connesse al progetto di rimozione e recupero proposto dalla Costa Crociere S.p.A.

Agli oneri conseguenti alla proroga si provvede, nel limite massimo di 5 milioni di euro, con le risorse già previste per la copertura finanziaria delle citate ordinanze di protezione civile.

Ricorda che il termine del 31 luglio 2014 è stato fissato dall'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 150 del 2013. L'ordinanza n. 3998 del 2012 ha, in primo luogo, nominato Commissario de-

legato il Capo del Dipartimento della Protezione Civile e indicato i compiti ad esso assegnati.

Dopo l'emanazione dell'ordinanza n. 3998, l'ordinanza 4019 del 2012, per accelerare le attività finalizzate al superamento dell'emergenza, ha previsto un'apposita conferenza di servizi, svoltasi il 15 maggio 2012, indetta dal Commissario delegato per l'acquisizione di tutte le indicazioni occorrenti per l'eventuale miglioramento del progetto relativo alla rimozione e al recupero della nave, così come proposto dalla Costa crociere SpA, nonché per l'esame e il rilascio dei pareri, visti, concessioni e nulla-osta, e per la valutazione d'incidenza ambientale, previsti a normativa vigente per il progetto stesso.

Con l'ordinanza n. 4023 del 2012 sono state approvate le operazioni del progetto di rimozione e recupero della Costa Concordia e con l'articolo 2 della medesima ordinanza è stato istituito, al fine di assicurare l'esecuzione del progetto con oneri a carico della Costa Crociere, un Osservatorio di monitoraggio, anche per quanto concerne gli aspetti di natura ambientale, che prevede la partecipazione di un rappresentante della regione Toscana, con funzioni di Presidente, del Ministero dell'ambiente, del Dipartimento della protezione civile, dell'ARPAT, della Provincia di Grosseto, del Comune dell'Isola del Giglio, del Ministero dell'interno, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ISPRA, della Capitaneria di Porto, del Ministero della salute e dell'Istituto Superiore della Sanità.

Con la recente delibera del Consiglio dei Ministri del 16 maggio 2014 sono state dettate disposizioni per l'esecuzione della procedura per l'esame e l'approvazione del progetto per la rimozione del relitto ed è stato fissato il termine del 16 giugno 2014, poi spostato dal Consiglio dei ministri dello scorso 13 giugno al 26 giugno, per l'effettuazione della conferenza di servizi decisoria, all'esito della quale il Commissario delegato dovrà procedere all'adozione delle eventuali ulteriori misure ne-

cessarie per assicurare l'esatta esecuzione del progetto e delle relative prescrizioni formulate dalla Conferenza.

Rileva che, sotto il profilo procedurale, occorre considerare che la Commissione Ambiente ha anticipato alla giornata di oggi alle ore 17 il termine per la presentazione degli emendamenti sul decreto-legge, prima fissato a venerdì alle ore 12.

Propone pertanto già nella seduta odierna di esprimere parere favorevole sul decreto-legge in esame, in quanto le misure che coinvolgono anche la competenza della Commissione Trasporti, relative alle procedure per la rimozione del relitto della Costa Concordia, rispondono ai criteri di necessità e di urgenza e comunque non comportano oneri aggiuntivi rispetto a quelli che già erano stati previsti.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede alla Presidenza di non procedere nella seduta odierna alla votazione del parere, in modo da permettere ai membri della Commissione di approfondire i contenuti del decreto-legge.

Michele Pompeo META, *presidente*, rileva che, come già ricordato dal relatore, la Commissione Ambiente, competente in sede referente, concluderà i propri lavori nella giornata di domani. Da ciò deriva l'esigenza di procedere all'espressione del parere; la Commissione, altrimenti, potrebbe non essere nelle condizioni di rendere il proprio parere.

Mario TULLO (PD) condivide, a nome del proprio Gruppo, l'esigenza di procedere all'espressione del parere.

Diego DE LORENZIS (M5S) chiede, a nome del proprio Gruppo, una breve sospensione della seduta per poter valutare meglio il provvedimento in esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, in accoglimento della richiesta del Gruppo Movimento 5 Stelle, sospende brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 15.30, è ripresa alle 15.40.**

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, fa presente che, dal confronto con i colleghi del Gruppo Movimento 5 Stelle, svoltosi durante la breve sospensione, gli è stata rappresentata la preoccupazione che, qualora nel corso delle operazioni relative alla rimozione e allo smantellamento del relitto della Costa Concordia dovessero insorgere nuovi oneri imprevisti, tali oneri possano ricadere sulla finanza pubblica, piuttosto che essere fronteggiati, come sarebbe doveroso, dalle compagnie di assicurazione e dalla società proprietaria della Costa Concordia, vale a dire Costa Crociere.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene opportuno prevedere espressamente nel parere che tutti gli oneri relativi alla rimozione e smantellamento della Costa Concordia siano a carico della società proprietaria e delle compagnie di assicurazione.

Mario TULLO (PD) osserva che la disposizione di cui all'articolo 3-*bis* del decreto-legge in esame si riferiscono semplicemente alla proroga delle ordinanze di protezione civile relative alla rimozione del relitto della nave Costa Concordia. Per quanto concerne la richiesta del collega De Lorenzis, fa presente che la disciplina relativa a tali operazioni già esclude che possano derivare oneri a carico dello Stato o, comunque, della finanza pubblica, dal momento che tutti i relativi oneri dovranno essere fronteggiati dalla società proprietaria e dalle compagnie con le quali tale società ha stipulato contratti di assicurazione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, secondo informazioni diffuse anche dagli organi di stampa, i costi che già si sono determinati relativi alla Costa Concordia, pari a circa un miliardo di euro, sono stati coperti dalle compagnie di assicurazione per 600 milioni e dalla società Costa Crociere per la parte re-

stante. Rileva altresì che l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 15 maggio 2012, n. 4023, prevede espressamente che gli oneri derivanti dall'attuazione del progetto di rimozione e recupero della nave da crociera Costa Concordia sono interamente a carico della società Costa Crociere Spa. Anche gli oneri relativi ai rimborsi delle spese sostenuti dai componenti dell'Osservatorio di monitoraggio dell'esatta esecuzione del progetto sono a carico della medesima società.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, anche in considerazione delle informazioni fornite, ribadisce la propria proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

**La seduta termina alle 15.50.**

#### SEDE REFERENTE

*Mercoledì 18 giugno 2014 — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.*

**La seduta comincia alle 15.30.**

**Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.**

**C. 1178 Iacono ed altri.**

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità

dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Romina MURA (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione avvia nella seduta odierna l'esame in sede referente del progetto di legge C. 1178, concernente le disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

Osserva che la proposta di legge intende individuare un quadro normativo per iniziative che si stanno sviluppando spontaneamente. Ricorda, infatti, che nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata costituita, il 6 marzo 2013, la Fondazione FS italiane, di cui sono soci fondatori Trenitalia, Rfi e l'holding Ferrovie dello Stato. Si tratta di una fondazione senza scopo di lucro, che ha la finalità di preservare, valorizzare e consegnare integro il patrimonio storico, tecnico e industriale dei treni storici, dei musei ferroviari e dei fondi archivistici in materia, che svolge la sua attività nell'ambito del territorio nazionale italiano e degli altri Paesi dove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è presente. La Fondazione FS si avvale della collaborazione di numerose associazioni che, tramite una convenzione inizialmente stipulata con Trenitalia – Divisione Passeggeri Regionale, contribuiscono a mantenere il decoro e la pulizia dei rotabili storici e si impegnano a svolgere numerose attività logistiche e di supporto prima, durante e dopo i viaggi dei treni storici.

Segnala, al riguardo, anche un'altra interessante e proficua esperienza di utilizzo turistico di tratte ferroviarie, alcune dismesse, altre in fase di dismissione, maturata negli ultimi venti anni che potrebbe confluire nel ragionamento di valorizzazione di cui alla presente legge. Il «Trenino verde» della Sardegna, sino a oggi gestito dall'Azienda Regionale Trasporti della Sardegna (ARST) attraverso

risorse regionali, ma che in prospettiva, dovrà essere sottoposto a modelli di gestione differenti al fine di salvaguardare e valorizzare il grande patrimonio storico e culturale, rappresentato dalla linea ferrata, dai ponti, dalle stazioni e dalle case cantoniere.

Fa presente che si tratta di quattro linee ferroviarie che collegano le coste sarde all'entroterra, ossia la Isili-Sorgono, la Macomer-Bosa, la Sassari-Tempio/Palau e la linea turistica più lunga d'Italia, ben 159 km di percorso ferroviario che collega Mandas con Arbatax. Rileva che, nei territori percorsi dal «Trenino verde», si sono sviluppate dinamiche di sviluppo di grande interesse che valorizzano territori che altrimenti sarebbero tagliati dai flussi turistici, prevalentemente orientati sulle coste.

Passando ad una breve sintesi del contenuto della proposta di legge, fa presente che il comma 1 dell'articolo 1 individua in particolare sette specifiche linee ferroviarie, in alcuni casi già affidate in convenzione a soggetti privati, con le modalità appena indicate, prevedendone la trasformazione in linea turistica.

Le linee richiamate sono: la ferrovia Palazzolo-Paratico (Lombardia), che nel prospetto della rete di RFI collega, in provincia di Brescia, Palazzolo sull'Oglio con il Lago d'Iseo, ed è classificata come linea complementare non elettrificata a binario semplice. L'infrastruttura è gestita da RFI mentre il traffico passeggeri è gestito dalla FTI – Ferrovie Turistiche Italiane. La seconda linea individuata è la Asciano-Monte Antico (Toscana), classificata come linea complementare non elettrificata, gestita dall'Associazione FTI – Ferrovie Turistiche Italiane. La terza ferrovia è quella della Valmorea (Lombardia), che non risulta nel prospetto di rete 2014 di RFI ma è stata una linea ferroviaria internazionale che in passato collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino. La quarta linea è la ferrovia Ceva-Ormea (Piemonte), classificata nel prospetto di rete 2014 di RFI come complementare, nella tratta da Ceva a S. Giuseppe di Cairo. La quinta linea è

la ferrovia Sulmona-Casteldisangro-Carpinone (Abruzzo-Molise), linea complementare non elettrificata lunga 76 km. La sesta è la ferrovia Agrigento-Porto Empedocle (Sicilia), classificata come linea complementare, gestita dall'associazione Ferrovie KAOS e dalla Fondazione Treno DOC e infine la ferrovia Fano-Fermignano (Marche), non presente nel prospetto di rete 2014 di RFI.

Segnala in proposito l'opportunità di integrare l'elenco delle linee contenute nella proposta di legge con altre aventi analoghe caratteristiche. Mi riferisco in particolare alle linee turistiche della Sardegna che ho sopra richiamato, vale a dire alle linee Mandas-Aratax, Isili-Sorgono, Macomer-Bosa, Sassari-Tempio/Palau.

L'articolo 2 disciplina la proprietà dei tracciati e delle stazioni, prevedendo, al comma 1, che le linee ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte restino nella disponibilità della società Rete ferroviaria italiana Spa. La norma specifica poi che RFI viene individuato come ente proprietario che si dovrà occupare della manutenzione ordinaria nonché della funzionalità e della sicurezza delle ferrovie turistiche. Il comma 2, nel caso in cui il tracciato di una ferrovia turistica sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità non conciliabili, prevede che la società Ferrovie dello Stato italiane Spa, tramite le società controllate, provveda al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti. In base al comma 3, le stazioni ferroviarie attraversate da ferrovie turistiche e i relativi impianti sono considerati a tutti gli effetti patrimonio culturale della Repubblica e ne è vietata l'alienazione.

L'articolo 3 disciplina, al comma 1, l'organizzazione dei tronchi di gestione delle ferrovie turistiche. A tal fine si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero per i beni culturali, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, la società RFI Spa e la società Trenitalia Spa, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, istituiscano i tronchi di gestione che dovranno occuparsi della gestione e fruizione

dei tracciati e delle stazioni, dell'allestimento di spazi museali e della promozione del servizio. In questi compiti dovranno essere coinvolte, se presenti, le organizzazioni di volontariato che hanno o hanno avuto contratti di collaborazione o di comodato con società del gruppo Ferrovie dello Stato Spa con riferimento alle linee turistiche interessate dalla disposizione. In assenza di tali organizzazioni si prevede il coinvolgimento dei comuni attraversati dalle linee ferroviarie turistiche.

Il comma 2 dell'articolo 3 prevede che gli operatori dei tronchi di gestione di cui al comma 1 possano conseguire le abilitazioni previste dal regolamento ferroviario e relative alla manovra di rotabili e deviatoli limitatamente al tronco di gestione di appartenenza (modulo A), all'accompagnamento di treni (modulo D) e alla condotta di treni su determinate tratte (modulo E).

Al riguardo segnala l'opportunità di aggiornare i riferimenti contenuti nella disposizione alla nuova classificazione delle qualifiche di conduzione ferroviaria individuate dalle norme per la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, di cui al decreto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria n. 4 del 2012 del 9 agosto 2012.

Il comma 3 prevede i compiti degli operatori dei tronchi di gestione: coordinamento e organizzazione dei treni circolanti sulle ferrovie turistiche; ispezione delle linee ferroviarie; pulizia e decoro delle stazioni interessate dalle ferrovie turistiche; manutenzione e restauro di rotabili ferroviari storici o ordinari. In base al comma 4 la circolazione sulle ferrovie storiche è programmata su base semestrale, sulla base di calendari che devono essere trasmessi alla società RFI Spa. Si prevede che sulle ferrovie turistiche possa circolare sia materiale rotabile storico, anche non attrezzato con appositi sistemi di sicurezza e di ripetizione dei segnali, sia materiale rotabile ordinario. In entrambi i casi il materiale è fornito da Trenitalia Spa sulla base delle esigenze di ciascuna ferrovia turistica. Il comma 5 prevede,

invece, il diritto di accessibilità alle ferrovie turistiche per l'utenza affetta da disabilità e l'obbligo di rimozione delle barriere architettoniche.

L'articolo 4 prevede, al comma 1, l'assegnazione di un contributo da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di 500.000 euro per il primo anno di esercizio per l'organizzazione dei treni storici e ordinari sulle ferrovie turistiche.

Al riguardo segnala che la norma non individua le modalità di copertura finanziaria dell'onere e che probabilmente, per i fini di cui alla legge, sarebbe necessaria una dotazione finanziaria maggiore.

Il comma 2 dell'articolo 4 prevede che gli operatori dei tronchi di gestione concordino le modalità e le tariffe per il nolo dei convogli ferroviari con le rispettive direzioni per il trasporto regionale. Il comma 3 dell'articolo 4 destina i ricavi delle attività svolte sulle ferrovie turistiche ai rimborsi delle spese per gli operatori dei tronchi di gestione, alla promozione pubblicitaria delle ferrovie turistiche e al recupero e potenziamento delle infrastrutture delle medesime ferrovie turistiche.

Ritiene la proposta di legge in esame meritevole di apprezzamento. Segnala in via generale, come aspetto da approfondire, che il provvedimento interviene in ambiti riconducibili alla materia «grandi reti di trasporto», attribuita alla legislazione concorrente (articolo 117, terzo comma, Cost.), e alla materia del turismo, attribuita alla potestà legislativa residuale delle regioni (articolo 117, quarto comma, Cost.).

A tale riguardo ricorda che, alla luce della giurisprudenza della Corte costituzionale, di cui si limita a richiamare la sentenza n. 303 del 2003, andrebbero individuate nel testo adeguate modalità di coinvolgimento delle regioni, ad esempio attraverso apposite intese.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, anche in considerazione dell'esigenza di acquisire le valutazioni del Governo, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15.40.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle  
15.50 alle 16.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 18 giugno 2014.*

**Audizione di rappresentanti di FerCargo, nell'ambito  
dell'esame della proposta di legge C. 1964 Oliaro ed  
altri recante « Disposizioni per lo sviluppo del tra-  
sporto ferroviario delle merci ».**

L'audizione informale è stata svolta  
dalle 16 alle 16.30.

## ALLEGATO 1

**5-01711 Narduolo: Gravi disservizi sulla tratta ferroviaria interregionale Mantova-Legnago-Monselice.****5-02697 Narduolo: Gravi disagi nel servizio ferroviario interregionale che collega Lombardia e Veneto.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Si risponde congiuntamente alle interrogazioni 5-01711 e 5-02697 in quanto trattano entrambe di criticità riscontrate nei servizi di trasporto ferroviario regionale e interregionale.

Al riguardo, occorre premettere che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione e la gestione di detti servizi rientrano nelle competenze delle singole regioni – nel caso specifico della regione Veneto – i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili dalle stesse regioni, nonché i relativi standard qualitativi e i meccanismi di penalità da applicare nei casi di eventuali difformità dai parametri contrattualmente stabiliti.

Tuttavia, sulla base delle informazioni assunte presso Trenitalia informo che con il nuovo orario per il 2014, la regione Veneto – nell'ambito delle proprie competenze – ha dato corso ad un progetto di riorganizzazione complessiva del servizio ferroviario regionale sull'intero territorio; tale progetto ha comportato, fra l'altro, l'introduzione di un'offerta di tipo cadenzato, che in estrema sintesi prevede:

un sistema cadenzato di « regionali veloci » che collegano i capoluoghi di provincia e i centri maggiori;

un sistema cadenzato di « regionali » che servono tutte le stazioni/fermate;

un incremento del 23 per cento circa del numero dei treni (e conseguentemente del 25 per cento dei posti offerti);

l'utilizzo di materiale rotabile dedicato per ogni singola linea/relazione.

In particolare, per i collegamenti della direttrice Mantova-Legnago-Monselice-Padova/Venezia (e viceversa) è stata attuata la seguente rimodulazione dell'offerta:

in fascia mattutina, sono attestate nella stazione di Padova due coppie di treni regionali da/per Legnago; una ulteriore coppia di collegamenti regionali effettua il servizio tra Mantova e Venezia Mestre e viceversa (uno al mattino da Mantova e l'altro al pomeriggio da Mestre);

i rimanenti servizi della relazione di cui trattasi sono limitati alla stazione di Monselice (con partenze/arrivi da/per Legnago o Mantova), da dove è possibile proseguire il viaggio attraverso interscambio con i regionali veloci da/per la stazione di Bologna.

Relativamente alla qualità del servizio regionale sulla linea in argomento, Trenitalia riferisce che la puntualità dei treni giunti a destinazione entro 5 minuti dall'orario di arrivo previsto, nel primo quadrimestre 2014, ha mostrato un sensibile miglioramento rispetto al dato complessivo del 2013, attestandosi oltre il 97 per cento nello scorso mese di aprile.

Tra l'altro il materiale rotabile impiegato sulla linea Mantova-Monselice è costituito, per il 95 per cento dei collegamenti programmati, dai nuovi treni del tipo STAEDLER-Flirt ETR 343 di ultima generazione che offrono 206 posti a sedere ciascuno.

Relativamente, poi, agli specifici rilievi posti dagli onorevoli interroganti circa la sospensione di alcuni collegamenti ferroviari durante il periodo estivo, faccio presente che, contestualmente all'avvio dell'orario di dicembre 2013, la regione Veneto ha avviato una azione di monitoraggio allo scopo di raccogliere suggerimenti ed osservazioni e verificare l'esigenza di eventuali interventi integrativi.

Successivamente la regione stessa – raccogliendo le istanze provenienti dalla clientela e dal territorio – ha disposto l'ampliamento della periodicità precedentemente programmata per il treno R 20490 (da Monselice h. 19.38 - a Legnago 20.21) e per il treno R 20489 (da Legnago h. 18.34 - a Monselice h. 19.22), che continueranno a circolare durante il periodo estivo; resta inoltre confermata la circolazione del servizio sostitutivo VE 708 (da Monselice h. 20.39 - a Legnago h. 21.38) nei soli giorni festivi del periodo

estivo, benché il valore medio settimanale di frequentazione rilevato sia risultato estremamente basso.

Evidenzio, infine, che i servizi in parola sono oggetto di un processo di razionalizzazione ed efficientamento previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 9 del 2012 così come modificato ed integrato dall'articolo 1 comma 301 della legge di stabilità 2013: tale processo sarà oggetto di verifica nel corso dell'anno da parte del MIT.

Qualora gli obiettivi di miglioramento del rapporto ricavi-costi e del *load factor* dei servizi in parola non fossero raggiunti, il MIT provvederà ad applicare una penalizzazione alla regione nei limiti massimi del 10 per cento delle risorse assegnate sul fondo istituito dal richiamato articolo 16-*bis*, allo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri uniformi di efficientamento e razionalizzazione per risolvere le criticità evidenziate dagli onorevoli interroganti.

Nel concludere, evidenzio che le problematiche segnalate potranno comunque essere esaminate nell'ambito dell'attività dell'Osservatorio nazionale sul TPL, istituito con l'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

## ALLEGATO 2

**5-02681 Bergamini: Modalità e tempi di applicazione del nuovo sistema di revisione periodica dei veicoli leggeri.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alla interrogazione parlamentare in oggetto, ritengo opportuno richiamare succintamente le fasi attuative dell'intero procedimento di applicazione del protocollo MCTCNet2.

Sin dalla seconda metà degli anni novanta, i competenti uffici tecnici del Ministero dei trasporti hanno studiato e posto in essere un complesso sistema informatico, denominato MCTCNet, con l'obiettivo di attuare la vigilanza informatica sull'operato e sulle attività delle officine autorizzate alla revisione ex articolo 80 del Codice della Strada.

Dall'entrata in vigore del citato sistema, in virtù della continua evoluzione tecnologica e dell'evidenziarsi di talune problematiche poste dal sistema, si è proceduto a studiare una nuova versione del protocollo, denominata MCTCNet2, con la finalità di migliorare la comunicazione e la sincronizzazione tra le varie componenti presenti nel sistema originario, rendere obbligatorio l'invio dei referti elettronici delle prove al Centro elaborazioni dati dell'amministrazione, inserire codici anti-falsificazione all'interno dei singoli *file* di prova, introdurre lungo la linea di revisione un dispositivo per l'acquisizione dell'immagine del veicolo sottoposto a prova.

Per l'attivazione del protocollo MCTCNet2, occorre procedere secondo due fasi distinte e successive: una prima fase che interessa i *software* di gestione, denominati PCStazione e PCPrenotazione, e una seconda fase relativa alle apparecchiature che vengono utilizzate per la esecuzione delle prove di revisione: frenometri, analizzatori dei gas di scarico, centrafari, eccetera.

Il protocollo in parola presenta aspetti di complessità, sia nella fase di realizzazione dei *software* di gestione, sia in quella relativa all'aggiornamento delle apparecchiature che con detti *software* dovranno essere in grado di colloquiare.

I rinvii, cui fa menzione l'onorevole interrogante, traggono motivazione proprio dalla complessità del sistema, dalla necessità di aggiornamento del protocollo in corso d'opera, ma soprattutto dalla inadeguatezza dei prodotti proposti dalle aziende del settore ed oggetto di verifica da parte dei tecnici del MIT.

Infatti, nel corso delle verifiche di idoneità presso le aziende produttrici, finalizzate all'accertamento dell'adeguatezza entro il 31 marzo 2014 dei citati *software* PCStazione e PCPrenotazione presenti presso le officine di revisione, circa l'80 per cento di questi presentava errori ed anomalie che non ne consentivano l'accoglimento e la certificazione.

Come è noto, nel contempo, l'8<sup>a</sup> Commissione Senato, nella seduta del 18 dicembre 2013, approvava una risoluzione che impegnava il Governo a posticipare al 31 ottobre 2014 il termine per l'adeguamento dei programmi PCPrenotazione e PCStazione al protocollo MCTCNet2 presso le officine di revisione.

Pertanto il MIT, pur proseguendo nelle verifiche di idoneità dei *software* presso le aziende produttrici, ha provveduto a rivisitare, con circolare 9818 del 5 maggio scorso, il programma di attuazione di MCTCNet2, al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi di funzionalità ed efficienza che si intendono raggiungere per il tramite del nuovo protocollo.

Circa il concreto avvio delle procedure di adozione del protocollo presso le officine di revisione, informo che il MIT, con la citata circolare prot. 9818 del 5 maggio 2014, ha, tra l'altro, stabilito che al raggiungimento del 50 per cento di certificazioni dei Software PCS e PCP rilasciati alle aziende, e comunque a partire dal 1° luglio 2014, procederà all'attivazione delle chiavi pubbliche relative a detti *software*.

Per completezza di informazione, si deposita agli atti la citata circolare, la quale definisce nel dettaglio le modalità di implementazione di questo innovativo sistema informatico che, ritengo, possa fornire una concreta risposta alle aspettative sia dei cittadini, cui il progetto è rivolto a garanzia della sicurezza della circolazione, sia delle aziende coinvolte nel processo.

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE**  
**ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI**  
**Direzione generale per la motorizzazione**  
**Divisione 4**

Prot. n. R.U. 9818

Roma, 5 maggio 2014

**OGGETTO:**

**Protocollo di comunicazione MCTCNet2, tempi e modalità di attuazione. Adeguamento dei software PCPrenotazione, PCStazione, RT presso le officine a seguito della Risoluzione 8a Commissione del Senato.**

Con circolare Prot. R.U. 4214 del 24 febbraio 2014 questa Amministrazione ha aderito alla risoluzione approvata dalla 8a Commissione del Senato Lavori Pubblici, Comunicazioni, che impegnava il governo a posticipare al 31 ottobre 2014 il termine per l'adeguamento dei programmi PCPrenotazione e PCStazione al protocollo MCTCNet2 presso le officine di revisione.

Di conseguenza, è necessario procedere ad una rivisitazione del programma di attuazione di MCTCNet2 al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi di funzionalità ed efficienza che questa Amministrazione intende raggiungere per il tramite del nuovo protocollo.

Ciò premesso si definiscono le seguenti modalità di attuazione a seconda della tipologia di entità coinvolta:

- 1) **PCPrenotazione e PCStazione:** al raggiungimento del 50% dei software certificati rispetto alle domande ricevute e comunque non oltre il 1° luglio 2014 saranno attivate le chiavi pubbliche dei software PCPrenotazione e PCStazione conformi al Capitolato di cui al D.D. n. 3986 dell'11 agosto 2009 e s.m.i.; le aziende in possesso dei certificati di idoneità le cui chiavi pubbliche sono state attivate, potranno iniziare immediatamente le attività di aggiornamento dei software medesimi presso le officine e dovranno concluderle entro e non oltre il 31 ottobre 2014 (il PCStazione potrà essere adeguato solo dopo il PCPrenotazione).
- 2) **Sistema di Riconoscimento Targhe:** al raggiungimento del 50% dei sistemi certificati rispetto alle domande ricevute e comunque non oltre il 1° luglio 2014 saranno attivate le chiavi pubbliche dei Sistemi di Riconoscimento Targhe conformi al Capitolato di cui al D.D. n. 3986 dell'11 agosto 2009 (2) e s.m.i.; le aziende in possesso dei certificati di approvazione le cui chiavi pubbliche sono state attivate, potranno iniziare immediatamente le attività di installazione presso le officine.  
**NB:** non è stabilito un termine ultimo per l'installazione del generico sistema RT, l'importante è che avvenga prima dell'adeguamento in officina del Banco Prova Freni.
- 3) **Apparecchiature:** a partire dal 1° novembre 2014 e fino al 31 ottobre 2015, secondo quanto previsto dalla circolare R.U. 14177 del 22 maggio 2012, in occasione della visita periodica da effettuare entro il mese in cui decorre la scadenza della stessa, i costruttori, dopo aver verificato l'attivazione della singola omologazione sul portale del CSRPAD, dovranno adeguare la corrispondente apparecchiatura presente nelle officine; quindi le apparecchiature che hanno ottenuto l'omologazione ovvero le apparecchiature per le quali è stata presentata domanda di aggiornamento e successivamente l'autocertificazione di adeguamento ad MCTCNet2.

Il CSRPAD provvederà, entro il 31 agosto 2014, ad assegnare i nuovi numeri di omologazione e renderli disponibili, ai relativi costruttori, sul Portale del CSRPAD, consentendo loro di registrare le proprie chiavi pubbliche o i semi segreti relativi alla cifratura di cui al capitolo 3.2 del capitolato tecnico di MCTCNet2.

Il costruttore, entro e non oltre il 30 settembre 2014, dovrà registrare sul Portale del CSRPAD, per ognuna delle omologazioni autocertificate e per ognuna delle modalità di collegamento per le quali ha presentato l'autocertificazione, la chiave pubblica corrispondente alla chiave privata o il seme segreto implementato nella apparecchiatura.

Il CSRPAD, entro e non oltre il 31 ottobre 2014, provvederà all'attivazione di tutte le omologazioni in regola con quanto sopra descritto e per le quali non sia necessaria una nuova verifica metrologica.

Accogliendo le richieste pervenute da parte delle Associazioni di categoria interessate, l'Amministrazione prevede, nel periodo che va dal 1° settembre al 31 ottobre 2014, sulla base di accordi specifici con le

suddette Associazioni, di anticipare la fase di adeguamento delle attrezzature in maniera tale da effettuare un periodo di sperimentazione.

È il caso di ribadire che informatizzando tutte le omologazioni, le approvazioni e i certificati di idoneità software, con il nuovo protocollo MCTCNet2, la validità di tutte le componenti è subordinata alla regolarità e alla congruenza delle chiavi pubbliche relative alla cifratura RSA di cui al capitolo 3.2 del protocollo MCTCNet2 e, se ricorre, del seme segreto relativo alla cifratura RC4, pertanto i costruttori sono responsabili della segretezza della propria chiave privata.

Resta inteso che l'emissione dei certificati di idoneità software, delle approvazioni dei Sistemi RT e l'attivazione delle omologazioni autocertificate, sono subordinati alla registrazione delle relative chiavi pubbliche e/o del seme segreto da parte delle società richiedenti. Le procedure da adottare, già note da tempo, sono specificate nel manuale di utilizzo predisposto per il costruttore, disponibile sul portale [www.csrpad.it](http://www.csrpad.it) nell'area Download - Revisioni - Portale CSR PAD. Nel manuale medesimo sono altresì descritte le procedure di registrazione dei libretti metrologici, di cui alla circolare R.U. 14177 del 22 maggio 2012.

L'Amministrazione, a partire dal giorno di ricezione della domanda di aggiornamento di una omologazione potrà, in qualunque momento, dare inizio alle verifiche di conformità. Si puntualizza che eventuali difformità, verificate successivamente alla attivazione di una omologazione autocertificata, potranno portare alla sospensione della validità dell'omologazione stessa. La sospensione potrà avvenire per via informatica disattivando la validità della relativa chiave pubblica dal portale del CSR PAD. In caso di gravi inadempienze, tali da inficiare sostanzialmente le procedure di revisione definite dal Capitolo MCTCNet2, ovvero consentire agli operatori di settore di disattendere agli obblighi di cui al Capo III della nuova 88/95, il CSR PAD potrà revocare in via definitiva la validità dell'omologazione stessa.

A far data dal 30/4/2014 non saranno più effettuate operazioni finalizzate al rilascio di omologazioni di attrezzature non rispondenti al protocollo di comunicazione MCTCNet2. Le istanze di omologazione delle attrezzature di cui sopra, già accettate dal CSR PAD, potranno comunque essere ritenute valide, se richiesto dal costruttore, per le verifiche e prove conseguenti all'entrata in vigore della nuova versione del protocollo di comunicazione.

Allo scopo di definire le modalità con cui si potrà dar corso alla autocertificazione, si ritiene necessario richiedere a tutti i costruttori:

- 1) la verifica della corrispondenza biunivoca tra domande di aggiornamento ad MCTCNet2 e le successive autocertificazioni presentate;
- 2) l'invio di un elenco riepilogativo dove dovranno essere indicate tutte le domande di aggiornamento a MCTCNet2 presentate con la data di invio al CSR PAD, la data di invio delle autocertificazioni corrispondenti, la tipologia di intervento necessario per l'adeguamento (software, firmware, processori, case, schede, sensori, trasduttori, etc.), la necessità o meno di una nuova verifica metrologica dell'apparecchiatura precedentemente omologata. L'elenco dovrà essere fatto utilizzando le seguenti colonne: TIPO DI ATTREZZATURA - NUMERO DI OMOLOGAZIONE - DATA INVIO DOMANDA - DATA INVIO AUTOCERTIFICAZIONE - TIPOLOGIA INTERVENTO - NECESSITÀ NUOVA VERIFICA METROLOGICA.

In questo modo si darà la possibilità ai costruttori che nel frattempo avessero riscontrato incongruenze o errori nella documentazione inoltrata finora, di presentare ulteriori documenti per perfezionare la singola posizione o sanarla. In particolare, sarà possibile presentare domanda di aggiornamento di apparecchiatura finalizzata alla presentazione della autocertificazione di adeguamento ad MCTCNet2 anche per quelle apparecchiature per le quali non era ancora stata presentata. L'elenco di cui sopra dovrà essere inviato, entro il 31 agosto 2014, a consuntivo di questo riesame e dovrà naturalmente comprendere tutte le apparecchiature per le quali si vuole ricorrere all'autocertificazione.

IL DIRETTORE GENERALE  
arch. Maurizio Vitelli

## ALLEGATO 3

**5-02834 Spessotto: Mancata omologazione degli elettrotreni Civity ETR 563 acquistati dalla regione Friuli Venezia-Giulia e conseguenti ritardi nella messa in esercizio.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione alla problematica segnalata dagli onorevoli interroganti sono state assunte dettagliate informazioni presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF), titolare del procedimento di autorizzazione alla messa in servizio dei veicoli (AMIS), disciplinato dai decreti legislativi n. 162 del 2007 e n. 191 del 2010.

Detto procedimento ha la finalità di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza del veicolo, sia durante lo svolgimento delle prove di tipo e di messa a punto dei veicoli che durante lo svolgimento del servizio ferroviario.

Nel contesto dell'ordinamento europeo, il provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio è il titolo autorizzatorio che consente la circolazione dei veicoli sulle reti ferroviarie nazionali degli Stati membri dell'Unione europea.

La citata autorizzazione è rilasciata dall'Agenzia previa verifica dell'attività svolta da un Verificatore indipendente di sicurezza (VIS), scelto dal richiedente tra gli organismi accreditati dall'Agenzia stessa e da un Notified Body (NoBo).

Il procedimento di autorizzazione in corso con la società richiedente CAF, costruttore del veicolo, prevede lo svolgimento completo di tutte le verifiche necessarie alla dimostrazione della rispondenza del veicolo stesso ai requisiti di sicurezza previsti dalle Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e contenuti nelle norme nazionali, nonché la verifica della compatibilità tecnica e l'integrazione in sicurezza con la rete ferroviaria italiana.

Quest'ultima attività, cioè lo svolgimento delle prove in linea, rappresenta

elemento essenziale ai fini dell'autorizzazione alla messa in servizio definitiva, previo rilascio di un provvedimento di autorizzazione alla messa in servizio per prove e di un provvedimento di autorizzazione per l'esecuzione delle prove rilasciato al VIS prescelto, nella fattispecie il RINA services S.p.A.

L'organizzazione delle attività di prova è demandata completamente al richiedente e al VIS, che possono utilizzare, purché autorizzati, un numero massimo di tre veicoli operanti su differenti tipologie di prove e quindi con differenti attrezzaggi.

Entrando nel merito della vicenda, l'ANSF ha comunicato che la società CAF ha avanzato richiesta di autorizzazione alla messa in servizio del veicolo ETR 563 nel giugno 2011; di fatto, però, il primo invio documentale è avvenuto solo nel maggio 2012.

Nel corso dell'istruttoria, l'Agenzia ha fatto richiesta di integrazioni e aggiornamenti della documentazione tecnica di supporto, l'ultima delle quali è stata prodotta dalla CAF nel marzo del 2013.

Di conseguenza, il 12 marzo 2013, l'ANSF ha rilasciato alla società CAF, per il complesso ETR 563-001, l'autorizzazione temporanea alla messa in servizio per l'esecuzione di prove e trasferimenti, successivamente rinnovata con provvedimenti del 30 settembre 2013 e 30 aprile 2014.

Il 18 giugno 2013 la società CAF ha avanzato una prima richiesta di AMIS per prove in conformità ad un tipo autorizzato che ha consentito il rilascio, sempre da parte dell'ANSF, di due provvedimenti di

autorizzazione alla messa in servizio per conformità al tipo per i veicoli ETR563-003 (UT3) ed ETR563-007 (UT7), i quali, assieme al veicolo tipo autorizzato UT1, possono essere utilizzati per l'esecuzione delle prove in linea.

La richiesta per l'esecuzione di un secondo set di prove, da completare con il veicolo UT3, è stata inoltrata dal VIS (RINA) nel marzo 2014, l'ultima integrazione documentale è pervenuta nel maggio scorso e il relativo provvedimento è stato emanato il 23 maggio 2014.

La dimostrazione che le sopramenzionate attività di prova sono state completate con esito positivo costituiscono elemento imprescindibile per il rilascio, da parte di ANSF, dell'autorizzazione alla messa in servizio per le attività di trasporto passeggeri.

Per il rilascio delle predette autorizzazioni è stata anche valutata la capacità dell'impresa Ferroviaria, nella fattispecie Trenitalia, ad operare con il veicolo sottoposto a prove, attraverso la verifica che il Sistema di gestione della sicurezza dell'impresa Ferroviaria garantisca l'adeguata capacità operativa di gestione del treno in prova.

Inoltre, il Gestore dell'Infrastruttura RFI è competente per l'assegnazione delle condizioni di circolabilità del veicolo in relazione al regime di circolazione assegnato e per il rilascio delle tracce orarie all'impresa Ferroviaria.

Proprio al fine di agevolare e velocizzare l'esecuzione delle necessarie prove in linea dei nuovi convogli, Trenitalia ha fatto presente di aver prontamente consentito

l'utilizzo di tracce ad essa assegnate da RFI e l'impiego di proprio personale di condotta.

L'ANSF ha fatto inoltre presente di aver partecipato, lo scorso mese di novembre, ad un incontro richiesto dalla regione Friuli Venezia Giulia per la definizione di un cronoprogramma per il rilascio delle autorizzazioni da parte di ANSF.

Tuttavia, come prima evidenziato, alcuni ritardi nella presentazione dei necessari documenti da parte del richiedente hanno determinato il mancato rispetto del cronoprogramma concordato.

ANSF ha provveduto ad informarne la regione Friuli Venezia Giulia evidenziando che tali ritardi non avrebbero consentito il rilascio delle autorizzazioni nei tempi previsti.

Attualmente, in ragione delle autorizzazioni rilasciate il veicolo UT1 sta completando il primo set di prove in linea che ha avuto avvio il giorno 5 febbraio 2014 e il veicolo UT3, autorizzato di recente, dovrà conseguire l'assegnazione della circolabilità e delle tracce orarie da parte di RFI.

Nel concludere, l'Agenzia assicura che continuerà la propria attività nello spirito di massima collaborazione al fine di consentire al richiedente di esperire tutte le attività necessarie ad ottenere, in tempi brevi, l'autorizzazione alla messa in servizio per operare il servizio passeggeri, fermo restando che detto provvedimento potrà essere rilasciato solo al completamento delle prove di tipo del veicolo e previa esibizione della documentazione comprovante l'esito positivo.

## ALLEGATO 4

**5-02901 Crivellari: Difficoltà delle imprese venete operanti nel settore del trasporto pubblico locale, conseguenti alla mancata erogazione alle regioni delle risorse del Fondo nazionale trasporti.**

**TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto richiesto dagli onorevoli interroganti informo che la problematica segnalata può considerarsi risolta.

Ai sensi dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 95 del 2012, convertito con modificazione dalla legge agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, il 3 aprile 2014 è stato firmato il decreto n. 23407, del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale decreto è stata disposta la concessione, per l'anno corrente, dell'anticipa-

zione del 60 per cento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.

Inoltre, il 19 maggio scorso, a seguito delle registrazioni del citato decreto presso i competenti organi di controllo, si è immediatamente provveduto ad effettuare il conseguente impegno a favore della regione Veneto e, in data 22 maggio, è stato emesso il decreto di pagamento a favore dello stesso ente regionale pari a euro 151.962.557,90.

ALLEGATO 5

**DL 83/2014: Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo (C. 2426 Governo).**

**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 83 del 2014 recante « Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo » (C. 2426 Governo),

premesso che:

l'articolo 7 destina all'attuazione degli interventi previsti nel piano strategico « Grandi Progetti Beni culturali », finanziamenti pari a 5 milioni di euro per l'anno 2014, 30 milioni di euro per l'anno 2015, 50 milioni di euro per l'anno 2016 e, a decorrere dall'anno 2017, una quota pari al 50 per cento delle risorse aggiuntive annualmente previste per le infrastrutture, di cui al comma 4 dell'articolo 60 della legge n. 289 del 2002; anche in considerazione delle difficoltà che si sono registrate nel dare attuazione alle disposizioni da ultimo richiamate, appare opportuno assicurare certezza e adeguatezza delle risorse destinate a finanziare gli interventi contenuti nel citato piano strategico;

sempre con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 7, si rileva l'esigenza di precisare che il finanziamento per i progetti culturali elaborati da enti locali, di cui al comma 4-ter dell'articolo 60 della legge n. 289 del 2002, introdotto dal comma 2, lettera b), dell'articolo 7 del decreto-legge in esame, sia destinato, oltre che ai progetti nelle periferie urbane, anche a quelli nelle aree interne, in con-

siderazione del fatto che tali aree presentano analoghi caratteri di perifericità;

l'articolo 9, al fine di sostenere la competitività del sistema del turismo nazionale favorendo la digitalizzazione del settore, concede un credito d'imposta per i periodi di imposta 2015, 2016, 2017, a favore degli esercizi ricettivi nella misura del trenta per cento dei costi sostenuti per attività di sviluppo mediante strumenti informatici e relativi investimenti, entro il limite di spesa massimo complessivo di 15 milioni di euro per ciascuno dei periodi di imposta dal 2015 al 2019;

con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 9, delle quali sono pienamente condivisibili le finalità, occorre peraltro precisare che la possibilità di beneficiare del credito d'imposta per le spese relative a « impianti *wi-fi* » (articolo 9, comma 2, lettera a) deve essere riservata agli impianti che consentono all'utenza un accesso gratuito; sembra altresì opportuno escludere dal beneficio del credito d'imposta i servizi relativi alla formazione del titolare o del personale dipendente (articolo 9, comma 2, lettera g), anche in considerazione delle difficoltà di verificare la rispondenza di tali spese alle finalità previste dalle disposizioni in questione;

il comma 1 dell'articolo 11 prevede l'adozione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e sentita la Conferenza Stato-Regioni, di un piano straordinario della mobilità turistica, specificamente fi-

nalizzato a favorire la fruibilità del patrimonio culturale, con particolare attenzione alle destinazioni minori e all'Italia meridionale;

il comma 3 del medesimo articolo 11 prevede, al fine di favorire la realizzazione di circuiti turistici nazionali e di percorsi pedonali, ciclabili e mototuristici, la possibilità di concedere in uso gratuito ad imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da giovani fino a 35 anni, immobili pubblici, non utilizzati e non utilizzabili a scopi istituzionali, come case cantoniere, caselli, stazioni ferroviarie o marittime, fortificazioni e fari; il termine di durata della concessione non può essere superiore a sette anni, salvo rinnovo; risulta al riguardo opportuno precisare che i beni in questione sono beni di proprietà dello Stato, delle regioni e degli enti locali, per cui l'ente concedente risulta essere l'ente proprietario; è altresì opportuno introdurre indicazioni che chiariscano le procedure di affidamento e di rinnovo delle concessioni, anche alla luce dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento;

il comma 3 dell'articolo 12 stabilisce che siano libere e, pertanto, non soggette a preventiva autorizzazione, se sono effettuate senza scopo di lucro e per finalità di studio, ricerca, libera manifestazione del pensiero, espressione creativa, promozione della conoscenza del patrimonio culturale, la riproduzione di beni culturali attuata in modo che non ci sia alcun contatto fisico con il bene, né l'esposizione dello stesso a fonti luminose, né l'uso di supporti, nonché la divulgazione con qualsiasi mezzo delle immagini di beni culturali legittimamente acquisite, a condizione che tali immagini non possano essere ulteriormente riprodotte dagli utenti, se non a bassa risoluzione digitale;

con riferimento alle citate disposizioni appare opportuno sopprimere il divieto di utilizzo di supporti, che risulta anacronistico e, in ogni caso, non pertinente rispetto alla finalità di escludere le operazioni di riproduzione e divulgazione effettuate a scopo di lucro;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) all'articolo 7, comma 2, lettera *b*), capoverso « 4-ter », dopo le parole: « nelle periferie urbane », inserire le seguenti: « e nelle aree interne »;

2) all'articolo 9, comma 2, lettera *a*), aggiungere in fine le seguenti parole: « ad accesso gratuito per i clienti dell'esercizio »;

3) all'articolo 9, comma 2, sopprimere la lettera *g*);

4) all'articolo 11, comma 3, sostituire le parole: « di appartenenza pubblica » con le seguenti: « , in ogni caso di proprietà dello Stato, delle regioni e degli enti locali, » e dopo le parole: « possono essere concessi » inserire le seguenti: « dall'ente proprietario »;

5) all'articolo 12, comma 3, lettera *b*), capoverso « 3-bis », sopprimere le parole: « né l'uso di stativi o treppiedi »;

*e con le seguenti osservazioni:*

*a*) con riferimento alle previsioni di cui all'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 7, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di individuare risorse che garantiscano in via permanente un finanziamento certo e adeguato del piano strategico « Grandi Progetti Beni culturali »;

*b*) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 9, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di sopprimere il comma 4, individuando direttamente per legge, anche attraverso il rinvio a decreti già adottati, le spese leggibili, le procedure per l'ammissione al credito d'imposta, le soglie massime per singola voce di spesa e le procedure di recupero nei casi di utilizzo illegittimo dei crediti d'imposta;

*c*) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di precisare i contenuti del piano straordi-

nario della mobilità turistica, in particolare definendo l'ambito dei soggetti interessati e la tipologia degli interventi che saranno previsti, nonché assicurando il coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione in materia di mobilità;

*d)* sempre con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1, dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere che le imprese di trasporto pubblico locale interessate dal piano straordinario siano tenute a pubblicare i dati relativi ai propri servizi in

formato aperto, al fine di facilitarne la conoscenza e l'utilizzo da parte degli utenti;

*e)* con riferimento alle disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre disposizioni che precisino le procedure di affidamento e di rinnovo delle concessioni di beni pubblici ivi previste, anche alla luce dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento.

## ALLEGATO 6

**DL 83/2014: Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo (C. 2426 Governo).****PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 83 del 2014 recante « Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo » (C. 2426 Governo),

premesso che:

l'articolo 7 destina all'attuazione degli interventi previsti nel piano strategico « Grandi Progetti Beni culturali », finanziamenti pari a 5 milioni di euro per l'anno 2014, 30 milioni di euro per l'anno 2015, 50 milioni di euro per l'anno 2016 e, a decorrere dall'anno 2017, una quota pari al 50 per cento delle risorse aggiuntive annualmente previste per le infrastrutture, di cui al comma 4 dell'articolo 60 della legge n. 289 del 2002; appare opportuno assicurare certezza e adeguatezza delle risorse destinate a finanziare gli interventi contenuti nel citato piano strategico;

sempre con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 7, si rileva l'esigenza di precisare che il finanziamento per i progetti culturali elaborati da enti locali, di cui al comma 4-ter dell'articolo 60 della legge n. 289 del 2002, introdotto dal comma 2, lettera b), dell'articolo 7 del decreto-legge in esame, sia destinato, oltre che ai progetti nelle periferie urbane, anche a quelli nelle aree interne, in considerazione del fatto che tali aree presentano analoghi caratteri di perifericità;

l'articolo 9, al fine di sostenere la competitività del sistema del turismo na-

zionale favorendo la digitalizzazione del settore, concede un credito d'imposta per i periodi di imposta 2015, 2016, 2017, a favore degli esercizi ricettivi nella misura del trenta per cento dei costi sostenuti per attività di sviluppo mediante strumenti informatici e relativi investimenti, entro il limite di spesa massimo complessivo di 15 milioni di euro per ciascuno dei periodi di imposta dal 2015 al 2019;

con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 9, delle quali sono pienamente condivisibili le finalità, occorre peraltro precisare che la possibilità di beneficiare del credito d'imposta per le spese relative a « impianti *wi-fi* » (articolo 9, comma 2, lettera a) deve essere riservata agli impianti che consentono all'utenza un accesso gratuito; sembra altresì opportuno escludere dal beneficio del credito d'imposta i servizi relativi alla formazione del titolare o del personale dipendente (articolo 9, comma 2, lettera g), anche in considerazione delle difficoltà di verificare la rispondenza di tali spese alle finalità previste dalle disposizioni in questione;

il comma 1 dell'articolo 11 prevede l'adozione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e sentita la Conferenza Stato-Regioni, di un piano straordinario della mobilità turistica, specificamente finalizzato a favorire la fruibilità del patrimonio culturale, con particolare attenzione alle destinazioni minori e all'Italia meridionale;

il comma 3 del medesimo articolo 11 prevede, al fine di favorire la realizzazione di circuiti turistici nazionali e di percorsi pedonali, ciclabili e mototuristici, la possibilità di concedere in uso gratuito ad imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da giovani fino a 35 anni, immobili pubblici, non utilizzati e non utilizzabili a scopi istituzionali, come case cantoniere, caselli, stazioni ferroviarie o marittime, fortificazioni e fari; il termine di durata della concessione non può essere superiore a sette anni, salvo rinnovo; risulta al riguardo opportuno precisare che i beni in questione sono beni di proprietà dello Stato, delle regioni e degli enti locali, per cui l'ente concedente risulta essere l'ente proprietario; è altresì opportuno introdurre indicazioni che chiariscano le procedure di affidamento e di rinnovo delle concessioni, anche alla luce dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento;

il comma 3 dell'articolo 12 stabilisce che siano libere e, pertanto, non soggette a preventiva autorizzazione, se sono effettuate senza scopo di lucro e per finalità di studio, ricerca, libera manifestazione del pensiero, espressione creativa, promozione della conoscenza del patrimonio culturale, la riproduzione di beni culturali attuata in modo che non ci sia alcun contatto fisico con il bene, né l'esposizione dello stesso a fonti luminose, né l'uso di supporti, nonché la divulgazione con qualsiasi mezzo delle immagini di beni culturali legittimamente acquisite, a condizione che tali immagini non possano essere ulteriormente riprodotte dagli utenti, se non a bassa risoluzione digitale;

con riferimento alle citate disposizioni appare opportuno sopprimere il divieto di utilizzo di supporti, che risulta anacronistico e, in ogni caso, non pertinente rispetto alla finalità di escludere le operazioni di riproduzione e divulgazione effettuate a scopo di lucro;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 7, comma 2, lettera b), capoverso « 4-ter », dopo le parole: « nelle periferie urbane », inserire le seguenti: « e nelle aree interne »;

2) all'articolo 9, comma 2, lettera a), aggiungere in fine le seguenti parole: « ad accesso gratuito per i clienti dell'esercizio »;

3) all'articolo 9, comma 2, sopprimere la lettera g);

4) all'articolo 11, comma 3, sostituire le parole: « di appartenenza pubblica » con le seguenti: « , in ogni caso di proprietà dello Stato, delle regioni e degli enti locali, » e dopo le parole: « possono essere concessi » inserire le seguenti: « dall'ente proprietario »;

5) all'articolo 12, comma 3, lettera b), capoverso « 3-bis », sopprimere le parole: « né l'uso di stativi o treppiedi »;

e con le seguenti osservazioni:

a) valutino le Commissioni di merito l'opportunità di individuare risorse che garantiscano in via permanente un finanziamento certo e adeguato del piano strategico « Grandi Progetti Beni culturali »;

b) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 9, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di sopprimere il comma 4, individuando direttamente per legge, anche attraverso il rinvio a decreti già adottati, le spese leggibili, le procedure per l'ammissione al credito d'imposta, le soglie massime per singola voce di spesa e le procedure di recupero nei casi di utilizzo illegittimo dei crediti d'imposta;

c) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1 dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di precisare i contenuti del piano straordinario della mobilità turistica, in particolare definendo l'ambito dei soggetti interessati e la tipologia degli interventi che

saranno previsti, nonché assicurando il coordinamento con gli altri strumenti di pianificazione in materia di mobilità;

*d)* sempre con riferimento alle disposizioni di cui al comma 1, dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di prevedere che le imprese di trasporto pubblico locale interessate dal piano straordinario siano tenute a pubblicare i dati relativi ai propri servizi in formato aperto, al fine di facilitarne la

conoscenza e l'utilizzo da parte degli utenti;

*e)* con riferimento alle disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 11, valutino le Commissioni di merito l'opportunità di introdurre disposizioni che precisino le procedure di affidamento e di rinnovo delle concessioni di beni pubblici ivi previste, anche alla luce dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento.