

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione del sindaco del comune di Fiumicino, Esterino Montino, in merito alle misure volte a fronteggiare gli effetti della crisi di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. 115

ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori 116

Sulla pubblicità dei lavori 116

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico. Atto n. 392-bis (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) 116

ALLEGATO 1 (*Proposta di parere del relatore*) 123

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

Sulla pubblicità dei lavori 119

5-11415 Carloni: Sicurezza dei passeggeri nelle stazioni della Linea 2 della metropolitana di Napoli gestita da Trenitalia 120

ALLEGATO 2 (*Testo integrale della risposta*) 124

5-11416 Francesco Saverio Romano: Limitazioni al comando di navi di stazza fino a 200 tonnellate per il marinaio autorizzato alla pesca mediterranea 120

ALLEGATO 3 (*Testo integrale della risposta*) 125

5-11417 Oliaro: Completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Campello-Spoleto .. 120

ALLEGATO 4 (*Testo integrale della risposta*) 126

5-11418 Biasotti: Collegamento della rete ferroviaria umbra alla linea ad alta velocità 121

ALLEGATO 5 (*Testo integrale della risposta*) 127

5-11419 Franco Bruno: Completamento della tratta ferroviaria Gaeta-Formia 121

ALLEGATO 6 (*Testo integrale della risposta*) 128

5-11420 Spessotto: Trasferimento di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coinvolti in presunte irregolarità nella omologazione di filtri antiparticolato 121

ALLEGATO 7 (*Testo integrale della risposta*) 129

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 23 maggio 2017.

Audizione del sindaco del comune di Fiumicino, Esterino Montino, in merito alle misure volte a fronteggiare gli effetti della crisi di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A.

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.15 alle 14.25.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 23 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.25.

Sull'ordine dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di procedere, dapprima, all'esame dello schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico e, successivamente, allo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

La Commissione consente.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico.

Atto n. 392-bis.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare il testo dell'Atto in titolo, come risultante dalla seconda deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri, avendo già espresso il proprio parere sulla prima stesura dello schema di decreto legislativo nella seduta del 4 maggio 2017.

Ricorda che, ai sensi della norma di delega, di cui alla cosiddetta « legge Madia » (legge n. 124 del 2015), qualora il

Governo non si conformi pienamente ai pareri parlamentari espressi sullo schema originario, esso è tenuto a trasmettere nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. La Commissione in questa fase dispone di dieci giorni per esprimersi sulle osservazioni del Governo, mentre la stessa delega verrà a scadenza il prossimo 29 maggio.

In ragione della funzione che la Commissione è chiamata a svolgere in questa fase, ritiene opportuno dar conto, da un lato, del recepimento nel testo delle condizioni e delle osservazioni formulate in questa sede – avvenuto in buona parte – nonché delle motivazioni che hanno invece indotto il Governo a non conformarsi ad alcune di esse.

Dall'altro lato, nella sua relazione saranno poste in evidenza anche le modifiche del testo e le osservazioni governative riferibili alle risultanze della fase consultiva esterna al Parlamento, ovvero alle pronunce del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata.

In ogni caso, nella documentazione che gli Uffici hanno messo a disposizione dei commissari sono riportati in un'apposita tabella – in modo analitico – gli orientamenti del Governo sui rilievi recati dai pareri, parlamentari e non, espressi sul testo.

La prima importante novità è recata dall'articolo 1, comma 1, in cui si fissa in modo univoco al 1° luglio 2018 la data a decorrere dalla quale viene rilasciato il nuovo Documento unico, mentre nella formulazione originaria – oggetto di rilievi da parte delle Commissioni parlamentari e del Consiglio di Stato – se ne subordinava la operatività alla data di emanazione del decreto ministeriale sulla tariffa unica.

Il comma 3 dell'articolo in commento è stato invece integrato con i suggerimenti espressi dalla conferenza Unificata.

Si evidenzia che, mentre i commi 2 e 3 dell'articolo 1 correttamente sostituiscono le parole « Carta di circolazione » con « documento unico », la medesima sostituzione non viene invece apportata – forse

per mero errore materiale – anche al comma 4 del medesimo articolo 1, nonché ai commi 2, 5, 6 dell'articolo 2 ed eventualmente nelle novelle introdotte dall'articolo 5 (i cui commi, anche qui per un mero errore materiale, sono numerati in modo incongruo).

Molte delle novità contenute nel testo si trovano all'articolo 2 e riguardano il regime della tariffa unica.

Coerentemente con la modifica sulla data in cui il documento unico diviene operativo, si prevede che qualora il decreto ministeriale sulla tariffa unica non sia stato emanato a quella data, la tariffa sarà comunque pari alla somma delle tariffe vigenti e lo stesso meccanismo si applicherà anche all'imposta di bollo.

A questo proposito, accogliendo la condizione della Commissione, si prevede che la riduzione dei costi connessi alla gestione dei dati derivanti dall'attuazione della disciplina in questione siano integralmente destinati a realizzare risparmi per l'utenza.

Inoltre, sempre in conformità a una osservazione della Commissione agli utenti sarà consentito di effettuare i pagamenti della tariffa e del bollo secondo modalità di pagamento elettronico o *on line*.

Ancora, come richiesto in un'apposita osservazione dalla nostra Commissione, in sede di predisposizione del decreto è prevista una previa consultazione di ACI e delle organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica, nonché il previo parere delle competenti commissioni parlamentari.

Ulteriori modifiche concernono le modalità di versamento dei proventi della tariffa.

Accogliendo una condizione della Commissione bilancio si prevede che la quota spettante all'ACI sia direttamente versata all'ente. Dalla relazione del Governo si desume che una diversa soluzione porterebbe a una gestione fuori bilancio e che pertanto la scelta va considerata dovuta a fattori tecnici. La norma come modificata dal Governo precisa che sono versate all'ACI e alla motorizzazione civile la quota

della tariffa unica pari all'importo della tariffa rispettivamente spettante a legislazione vigente rimettendo poi a un decreto ministeriale l'aggiornamento di tale tariffa e del riparto tra i due soggetti dell'importo incassato.

Le altre modifiche all'articolo 2 derivano da quanto indicato negli emendamenti dalla Conferenza unificata (tutti sostanzialmente recepiti) che hanno un tenore principalmente tecnico.

Le altre importanti novità si trovano nel nuovo articolo 4, introdotto dal Governo per venire incontro ai temi dibattuti in Commissione sulle prospettive che il decreto apre con riguardo all'evenienza di realizzare una modalità di archiviazione unica.

È stata quindi prevista una relazione al Parlamento sui risultati e, auspicabilmente, sui risparmi conseguiti nel primo anno di applicazione della disciplina sul documento unico, nonché gli effetti sull'ACI, ai fini della valutazione dell'eventuale istituzione di un archivio unico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre, il Governo è adesso autorizzato ad emanare un regolamento di delegificazione, entro ventiquattro mesi dall'introduzione del documento unico (quindi entro il 1° luglio 2020) volto a definire le modalità organizzative dell'eventuale archivio unico, in modo da assicurare la riduzione dei costi di gestione dei dati relativi alla proprietà e alla circolazione dei veicoli.

Nella relazione illustrativa il Governo segnala l'impossibilità e l'inopportunità di tracciare immediatamente un percorso preciso, anche sotto il profilo più schiettamente organizzativo, ritenendo necessario in questa fase procedere ad una sperimentazione almeno annuale sull'applicazione delle nuove procedure sottese all'introduzione del Documento unico prima di giungere eventualmente ad un'unica modalità di archiviazione, fornendone alle Camere i risultati tramite una relazione.

All'articolo 5, recependo una osservazione della omologa Commissione del Senato, si novella l'articolo 103 del Codice

della strada per la definitiva esportazione dei veicoli. Al riguardo, la cancellazione è disposta a condizione che il veicolo sia stato sottoposto a revisione, con esito positivo, in data non anteriore a sei mesi rispetto alla data di richiesta di cancellazione. Per raggiungere i transiti di confine per l'esportazione il veicolo cancellato può circolare su strada solo se munito del foglio di via e della larga provvisoria.

Si segnala inoltre che, recependo l'indicazione della nostra Commissione, l'articolo 6 dispone il trasferimento della vigilanza sull'Automobile Club d'Italia alla Presidenza del Consiglio dei ministri e, limitatamente alla attività ed alle strutture dedicate alla tenuta del PRA, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fatte salve le competenze del Ministero della giustizia e dell'autorità giudiziaria.

Sempre al fine di accogliere una condizione della Commissione, l'articolo 6, al comma 1, specifica il regime di validità dei documenti anteriormente all'entrata in vigore della nuova disciplina.

Conclusivamente, nella relazione illustrativa si forniscono approfonditi elementi esplicativi della ragioni che hanno indotto il Governo a non accogliere alcuni rilievi formulati dalle Commissioni parlamentari.

In particolare, la condizione posta dalla V Commissione della Camera – in parte coincidente con una condizione recata nel parere reso dalla Commissione del Senato – circa l'interoperabilità dei sistemi informativi viene valutata come esulare dai confini della delega, nonché produrre l'effetto paradossale di una reviviscenza del certificato di proprietà che il decreto intende invece abolire.

Non sono state altresì accolte le analoghe condizioni di cui alla lettera *b)* e *c)* del parere reso dalla Commissione del Senato e al punto 3 del parere reso dalla nostra Commissione concernenti l'indicazione della programmazione delle risorse umane e strumentali interessate dal processo di riorganizzazione, in quanto «allo stato non risulta possibile né praticabile procede alla valutazione richiesta, in quanto la stessa presuppone un periodo

minimo di verifica in concreto degli effetti scaturenti dalla riforma» che si concretizzerà nella prevista relazione al Parlamento.

Il Governo non ha inoltre ritenuto possibile accogliere l'osservazione di cui al punto *e)* del nostro parere (in senso analogo si è espresso anche il Senato), riferita alla predeterminazione di criteri per definire le quote percentuali di competenza di ACI e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, «in quanto soltanto in sede di adozione del decreto attuativo, previo in necessario confronto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sarà possibile definire una disciplina così dettagliata in merito ai meccanismi di formazione delle tariffe ed alla eventuale separata evidenza contabile».

Infine, nella relazione illustrativa si evidenzia come da un lato, l'osservazione relativa alla possibilità generalizzata di presentare l'istanza anche presso singole imprese di consulenza non sia condivisibile, in quanto il documento unico può essere rilasciato solo dagli STA e, pertanto, soltanto da quelle imprese di consulenza che siano abilitate come tali.

Dall'altro lato, la proposta della Commissione Camera, di precisare che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto, il certificato di proprietà non sia più necessario per la redazione della dichiarazione unilaterale di vendita viene considerata «ridondante, essendo evidente che non esistendo più detto certificato, integralmente sostituito dal documento unico, la redazione dell'atto di vendita dovrà necessariamente essere effettuata con modalità diverse». Al riguardo, sarebbe però utile evidenziare come occorra distinguere tra la entrata in vigore del decreto in esame – che presumibilmente sarà pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* nelle prossime settimane – e la data di operatività del documento unico, che avverrà soltanto nel luglio del 2018.

Conclusivamente, formula quindi una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) richiama il suo intervento svolto in occasione dell'esame della prima versione del testo, ribadisce con ancora maggiore convinzione la contrarietà ai suoi contenuti.

Sarebbe stato a suo avviso necessario avere in debita considerazione gli esiti – di tutt'altro tenore rispetto al parere favorevole – dell'attività di inchiesta svolta dalla apposita Commissione presieduta dal collega Coppola, le cui audizioni hanno inequivocabilmente dimostrato che l'intervento in oggetto non avvia effettivamente un percorso per arrivare al documento unico, mentre si produce inutile sperpero di risorse pubbliche e depaupera la professionalità di una struttura efficiente quale ACI informatica, il cui ruolo è di rilievo pubblicistico pur se di natura privatistica.

Un'altra questione che, a suo avviso, richiederebbe particolare attenzione riguarda le gare. Peraltro, la nota gara con la quale il Consorzio Postemotori si è aggiudicato la procedura per i servizi di gestione e di pagamento dei corrispettivi dovuti dagli utenti per le pratiche di competenza del Dipartimento trasporti del Ministero, a quanto le risulta da recenti notizie di stampa, sarebbe sottoposta ad attenzione da parte della magistratura.

In tal senso, conclusivamente, auspica che i suoi timori in merito non si rivelino altrettanto fondati come quelli a suo tempo manifestati in relazione alla gestione del CARA di Capo Rizzuto.

Arianna SPESSOTTO (M5S) chiede alla presidenza di non procedere immediatamente alla votazione al fine di disporre di tempi istruttori adeguati.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, accogliendo la richiesta della deputata Spessotto, avverte che nella presente seduta non si procederà alla votazione della sua proposta di parere.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO condivide le valutazioni espresse nella proposta presentata dal presidente, sottolineando la disponibilità di-

mostrata dall'Esecutivo a svolgere un lavoro comune e proficuo che si è tradotto nell'accoglimento di gran parte dei rilievi espressi in sede parlamentare.

Replicando alla deputata Bruno Bossio, ricorda che nell'attività conoscitiva da lei richiamata svolta presso la Commissione parlamentare di inchiesta sul livello di digitalizzazione e innovazione – i cui lavori talvolta sono assistiti dal regime di riservatezza – è stata posta anche la questione riferita al regolare affidamento dei servizi di pagamento, cui avrebbero potuto e voluto fare chiarezza i rappresentanti del Dipartimento Trasporti del Ministero, come presumibilmente avverrà in una prossima audizione che, su loro richiesta, il presidente Coppola si è dichiarato disponibile a convocare.

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

La seduta termina alle 14.35.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Martedì 23 maggio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche mediante la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-11415 Carloni: Sicurezza dei passeggeri nelle stazioni della Linea 2 della metropolitana di Napoli gestita da Trenitalia.

Anna Maria CARLONI (PD), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Anna Maria CARLONI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per l'articolata risposta ricevuta che la soddisfa però solo parzialmente. Prende atto della comunicazione che sono in corso interlocuzioni con il comune di Napoli in funzione della gestione di sottopassi e questioni relative alle aree di parcheggio: ciò le sembra positivo ma non incoraggiante considerate recenti esperienze avute con il medesimo comune.

Osserva che dallo svolgimento dei fatti oggetto dell'interrogazione in titolo si debba giungere alla conclusione che quella sera non vi è stata né presenza di polizia né videosorveglianza. Quanto alla tipologia dei livelli di sorveglianza adombrati nella risposta del Governo, segnala che, a suo avviso, forse sarebbe opportuno che in zone come quella coinvolta nella vicenda sarebbe preferibile svolgere una vigilanza di tipo statico piuttosto che dinamico.

5-11416 Francesco Saverio Romano: Limitazioni al comando di navi di stazza fino a 200 tonnellate per il marinaio autorizzato alla pesca mediterranea.

Francesco Saverio ROMANO (SC-ALA CLP-MAIE), illustra l'interrogazione in titolo.

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

Francesco Saverio ROMANO (SC-ALA CLP-MAIE), replicando, apprezza il pro-

posito del Governo, mosso da buone intenzioni e pratico buon senso, di affrontare per il momento le problematiche richiamate con soluzioni tampone da parte delle Capitanerie di porto. Ritiene tuttavia che debbano essere assunte le necessarie misure per superare definitivamente la questione oggetto dell'interrogazione in titolo.

Sottolinea, peraltro, che se al Governo non risultano in essere particolari problematiche con i Paesi dell'Unione europea, e cioè se non vi sono rilevanti contenziosi, ciò è dovuto principalmente al fatto che le marinerie italiane rispettano la legge vigente – a costo di poco pescato – a differenza delle marinerie di altri paesi rivieraschi.

5-11417 Oliaro: Completamento del raddoppio della tratta ferroviaria Campello-Spoleto.

Adriana GALGANO (CI), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Adriana GALGANO (CI), replicando, prende atto con profonda insoddisfazione della risposta del rappresentante del Governo giacché rappresenta l'ammissione che per un assai poco complicato raddoppio della tratta di pochi chilometri, circa dieci, si perdono venti anni.

Segnala che, secondo dati recenti, la regione Umbria è tra quelle che si contraddistinguono per una rilevante perdita di PIL, e certamente la responsabilità di questo evento è anche addebitabile allo stato dei trasporti.

Ricorda che è notizia di pochi giorni fa che, finalmente, l'alta velocità farà il suo ingresso anche in Umbria, ma solo nel suo capoluogo di regione, Perugia: ritiene, invece, che sarebbe importante e, in pro-

spettiva, necessario estendere il collegamento all'alta velocità a tutto il territorio regionale.

5-11418 Biasotti: Collegamento della rete ferroviaria umbra alla linea ad alta velocità.

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la puntualità della risposta che tuttavia non lo trova soddisfatto, soprattutto nella parte in cui riferisce le valutazioni di Trenitalia circa l'ipotesi di arretramento di corse ad alta velocità da Arezzo a Foligno o Perugia.

Sottolinea, infatti, che seppure i tempi di percorrenza, per le caratteristiche dell'infrastruttura, nel tratto umbro resterebbero invariati la novità positiva sarebbe comunque la presenza dell'alta velocità in Umbria che faciliterebbe i collegamenti con il Nord. Quanto all'avvio di collegamenti *Freccialink* da parte di Trenitalia, ritiene che essi siano sostanzialmente inutili.

Ritiene che il territorio umbro non deve essere scollegato dal resto del Paese e ricorda che l'Umbria è sottodimensionata anche in termini di altre infrastrutture, ad esempio autostradali – a parte i pochi chilometri che la attraversano tra Toscana e Lazio.

5-11419 Franco Bruno: Completamento della tratta ferroviaria Gaeta-Formia.

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta recata e lo invita a continuare a farsi carico di una problematica che, se è vero che interessa la competenza della regione Lazio, è anche vero che assume particolare rilievo nel più generale miglioramento dei collegamenti Roma-Formia-Napoli che risultano essere interessati da progetti di investimento di RFI finalizzati all'*upgrading* tecnologico volto anche ad incrementare gli standard qualitativi del servizio ferroviario e, quindi, anche la sua regolarità di esercizio.

5-11420 Spessotto: Trasferimento di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coinvolti in presunte irregolarità nella omologazione di filtri antiparticolato.

Arianna SPESSOTTO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara profondamente insoddisfatta della risposta data dal rappresentante del Governo perché, al di là di ogni considerazione che sia strettamente riguardante la vicenda e la connessa causa in corso, ritiene che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di fronte a quanto espresso dal giudice per le indagini preliminari del tribunale di Roma, dovrebbe comunque porsi il problema circa l'opportunità di mantenere al loro posto quei dirigenti coinvolti.

Sottolinea che la problematica su questo tipo di inquinamento è molto rilevante

– segnalando che secondo alcune statistiche il nostro Paese ha il più alto numero di morti premature dovute all'inquinamento da ozono, circa 3.400 vittime all'anno – e che non basta contestare la presunta antiscientificità di taluni studi sull'argomento essendo necessario, caso mai, avviare nuovi studi in un contesto di maggiore trasparenza.

Ricordato che ha già avuto modo di chiedere in ufficio di presidenza della

Commissione l'audizione del Ministro Delrio sulla vicenda, conclude reiterando la sua richiesta.

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

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO 1

Schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico (Atto n. 392-bis).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante razionalizzazione dei processi di gestione dei dati di circolazione e di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, finalizzata al rilascio di un documento unico (Atto n. 392-bis), ulteriormente trasmesso dal Governo dopo la seconda deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri;

rilevato positivamente come il Governo abbia accolto buona parte dei rilievi

contenuti nel parere espresso il 4 maggio 2017 dalla Commissione sullo schema di decreto;

preso atto degli esaustivi elementi integrativi di informazione e di motivazione forniti dal Governo, anche con specifico riguardo ai rilievi delle Commissioni parlamentari che si è ritenuto di non accogliere integralmente,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

5-11415 Carloni: Sicurezza dei passeggeri nelle stazioni della Linea 2 della metropolitana di Napoli gestita da Trenitalia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

I servizi citati sono servizi di trasporto regionale la cui programmazione, come è noto, rientra nell'esclusiva competenza della regione; frequenze e caratteristiche del materiale rotabile sono quindi definiti nel Contratto di Servizio tra regione Campania e Trenitalia.

La fermata Traccia è stata realizzata, così come il sottopasso. Tuttavia quest'ultimo è ad oggi interdetto da entrambi i lati, mentre la fermata non è aperta al servizio viaggiatori in quanto sono in corso interlocuzioni con il comune di Napoli per la presa di possesso e la gestione del sottopasso.

Circa la fermata Galileo Ferraris, le principali opere civili – costituite dal fabbricato e dalle banchine – sono state già realizzate e ultimate nel 2007 mentre restano da completare le pensiline, tutti gli impianti e le finiture del fabbricato, nonché l'accesso alla fermata incluso un parcheggio a servizio della stessa. Rispetto a tali lavori RFI ha già predisposto da diverso tempo gli elaborati caratterizzanti il progetto esecutivo con oneri a proprio carico.

RFI rileva inoltre come i lavori definitivi siano condizionati dalle decisioni relative al binario di collegamento al Porto, interferente con l'accesso alla fermata, rispetto al quale sono in corso interlocuzioni con tutte le istituzioni coinvolte; sono inoltre in corso interlocuzioni con il comune di Napoli per gli aspetti relativi alle aree parcheggio.

Quanto alla riferita aggressione, il Ministero dell'interno riferisce che verso le ore 23 del 19 febbraio scorso, personale di pubblica sicurezza è intervenuto, su indicazione della sala Operativa della Questura di Napoli, al-

l'interno della stazione metropolitana di Piazza Amedeo ove ha prestato soccorso ad una persona che riferiva di essere stata poco prima aggredita da un gruppo di circa 15 giovani, che avevano reagito al suo invito di non importunare altri viaggiatori presenti; sui fatti sono tuttora in corso indagini a cura del Commissariato di pubblica sicurezza territorialmente competente. Inoltre, la stazione rientra nella giurisdizione del Compartimento della Polizia ferroviaria per la Campania, che ha competenza su 253 stazioni, con un organico pari a 312 unità.

Nel primo quadrimestre 2017, sono stati effettuati 4.448 servizi di vigilanza nelle stazioni ferroviarie, 423 pattugliamenti lungo le linee ferroviarie, 1.392 servizi di scorta a bordo di 2.856 treni, nonché 452 servizi antiborseggio con personale in abiti civili.

Gli scali situati lungo il passante ferroviario Napoli San Giovanni Barra – Pozzuoli, inclusa la stazione di Piazza Amedeo, sono oggetto di una vigilanza dinamica a cura del personale del Posto della Polizia Ferroviaria di Campi Flegrei e del Settore Operativo della Polizia ferroviaria di Napoli Centrale.

Inoltre, le articolazioni periferiche in seno al citato Compartimento della polizia ferroviaria concorrono, quotidianamente, all'effettuazione di servizi di scorta sui treni regionali ritenuti critici, compresi i convogli viaggianti sulla linea 2 della metropolitana di Napoli, individuati, congiuntamente alle componenti delle Imprese Ferroviarie, sulla base dell'indice di delittuosità, al fine di orientare al meglio i servizi e di ottimizzarli in relazione alle esigenze delle singole realtà territoriali.

ALLEGATO 3

5-11416 Francesco Saverio Romano: Limitazioni al comando di navi di stazza fino a 200 tonnellate per il marinaio autorizzato alla pesca mediterranea.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

A seguito dell'emanazione da parte della Commissione europea di una direttiva che obbligherà gli Stati membri all'adozione della Convenzione STCW Fishing – non adottata dal Governo Italiano per esplicito rifiuto di tutta la categoria delle associazioni della pesca – l'attuale normativa sarà rivista; la Convenzione comporterebbe infatti la revisione e l'aggiornamento di tutti i titoli della pesca.

Nelle more dell'adozione della direttiva, il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, competente in materia di tabelle di armamento, potrà verificare la possibilità di una soluzione tampone individuando le figure professionali richieste.

Inoltre, a supporto della normativa vigente è opportuno richiamare l'articolo 408 del regolamento al Codice della navigazione, che individua le tipologie di pesca da cui discendono i titoli necessari per il personale impiegato.

A tal fine si riporta anche l'articolo 12 del regolamento di sicurezza del decreto del Presidente della Repubblica n. 431 del 1991, che individua le navi da pesca come « navi speciali » indicando al comma 2 che per le navi da pesca le specie di navigazioni cui esse possono essere abilitate sono quelle relative alle categorie di pesca indicate nell'articolo 408, e successive modificazioni, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nonché ai tipi di pesca di cui all'articolo 1 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639.

Infine, ad oggi non risultano problematiche con i Paesi rivieraschi dell'Unione europea né le disposizioni vigenti sembrano limitare in alcun modo la libera circolazione delle persone, delle cose e delle merci.

ALLEGATO 4

**5-11417 Oliaro: Completamento del raddoppio della tratta ferroviaria
Campello-Spoleto.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Sulla linea Campello-Spoleto, RFI riferisce che il contratto affidato all'ATI Tecnis è ormai alle fasi conclusive e le attività residue necessarie per la messa in sicurezza del cantiere saranno ultimate entro il prossimo mese di giugno.

Vista l'indisponibilità alla prosecuzione dei lavori da parte dell'appaltatore classificatosi in graduatoria dopo Tecnis, RFI procederà al necessario aggiornamento della progettazione esecutiva in modo da indire entro la fine del corrente anno una nuova gara per il completamento dei lavori.

Per quanto riguarda la Fase 1, che prevede l'abbandono della vecchia sede, attualmente in esercizio, a favore della nuova con realizzazione del nuovo tratto

sempre a semplice binario, RFI ha in corso di definizione i necessari approfondimenti per poter attivare la Fase 1 nei primi mesi del 2018.

Il completamento del raddoppio, previsto con la Fase 2, richiede invece la demolizione del binario attuale, la realizzazione di alcune opere d'arte, della nuova sede in adiacenza al nuovo tratto di binario e degli impianti ferroviari necessari alla gestione e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Tali lavori saranno oggetto della nuova gara sopra ricordata.

Si evidenzia infine che, per favorire la sicurezza della viabilità, RFI ha in corso i lavori di sistemazione delle due deviate stradali provvisorie collocate presso gli imbocchi della nuova galleria.

ALLEGATO 5

5-11418 Biasotti: Collegamento della rete ferroviaria umbra alla linea ad alta velocità.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa devo ribadire che i servizi richiesti costituiscono parte integrante dell'autonoma strategia commerciale delle due imprese ferroviarie operanti nel settore liberalizzato dell'Alta Velocità, cioè Trenitalia e NTV. Naturalmente il MIT è sempre disponibile ad avviare un tavolo con le imprese ferroviarie interessate.

In effetti, a seguito di un primo interessamento da parte del MIT e della regione Umbria, la stessa Trenitalia, pur non manifestando l'intenzione di avviare servizi AV direttamente da Perugia, ha tuttavia avviato un servizio di collegamenti *Freccialink* proprio per collegare il capoluogo umbro con la rete AV, in particolare su Firenze, per permettere ai viaggiatori interessati di proseguire con treni Freccia verso le città del Nord Italia.

Peraltro predetto servizio, insieme agli attuali collegamenti *Intercity*, svolgono la funzione di collegare le aree dell'Umbria interessate con le grandi città, così da favorire, insieme ai collegamenti regionali, una mobilità pendolare e turistica tale da ridurre l'isolamento nel quale altrimenti si troverebbero alcune realtà locali in assenza di servizi a mercato.

Infine, per quanto riferisce Trenitalia circa la possibilità di servire la regione Umbria con collegamenti AV da/per il Nord (Milano), negli ultimi mesi sono emerse, a livello istituzionale locale, due ipotesi che sono state da Trenitalia adeguatamente approfondite. Tuttavia, va osservato che nella prima ipotesi si prospettava l'eventualità di servire stazioni quali Terni, Foligno e Perugia deviando una coppia di treni AV, che percorrono la linea Direttissima via Orte-Terontola e viceversa. In questo primo caso le caratteristiche dell'infrastruttura tra Foligno e Terontola non consentono velocità superiori a quelle previste per gli IC o i treni Regionali e, quindi, sul percorso umbro, i tempi di percorrenza rimarrebbero invariati; di contro, con tale instradamento, la durata complessiva del viaggio subirebbe un aumento rilevante.

La seconda ipotesi prevedeva, invece, un collegamento diretto tra Foligno/Perugia e il Nord, via Terontola, ottenuto attraverso l'arretramento a Perugia o Foligno della coppia di « Frecciarossa » Arezzo-Milano e viceversa. Anche in questo caso, i tempi di percorrenza sul percorso umbro rimarrebbero invariati.

ALLEGATO 6

5-11419 Franco Bruno: Completamento della tratta ferroviaria Gaeta-Formia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La tratta ferroviaria Formia-Gaeta, dismessa con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 518 del 24 giugno 2009, è oggetto di interessamento da parte del Consorzio per lo sviluppo Industriale del Sud Pontino, con l'obiettivo di garantire il collegamento del costruendo centro intermodale di Gaeta in località Vivano con la stazione di Formia.

Ferma restando la competenza della

regione Lazio sulla realizzazione di tale tratta, informo che RFI sta lavorando – anche per migliorare i collegamenti con la stazione di Gaeta – sulle relazioni Roma-Formia e Napoli-Formia, che sono interessate da progetti di investimento finalizzati all'*upgrading* tecnologico grazie ai quali, nel medio termine, sarà possibile incrementare gli *standard* qualitativi del servizio ferroviario, con ricadute sui livelli di regolarità dell'esercizio.

ALLEGATO 7

5-11420 Spessotto: Trasferimento di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coinvolti in presunte irregolarità nella omologazione di filtri antiparticolato.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il *question time* in oggetto ripropone argomenti, considerazioni e conclusioni cui è giunta la GIP del Tribunale di Roma, incaricata delle indagini preliminari in relazione ad un procedimento originato da una denuncia della società *Dukic Day Dream*, produttrice di un dispositivo suppostamente atto ad abbattere il particolato prodotto dai veicoli a motore.

Nel merito il MIT – sia per riserbo istituzionale, sia per essere parte nei fatti oggetto di *question time* e sia, infine, per la sede istituzionale in cui la vicenda viene ora affrontata – ritiene di non dover entrare nel merito di vicende che attendono di essere sottoposte alle valutazioni della Magistratura, salvo evidenziare che:

per i fatti oggetto di apprezzamento in sede penale il pubblico ministero, ovvero l'organo istituzionalmente preposto all'esercizio dell'azione penale finalizzata alla vigilanza sull'osservanza delle leggi e alla pronta e regolare amministrazione della giustizia per la tutela dell'interesse pubblico lesa dal reato, dopo approfondite, puntuali indagini ha chiesto, per ben due volte l'archiviazione delle indagini;

la vicenda da cui trae origine il procedimento penale è stata oggetto di ben tre valutazioni in sede di giustizia amministrativa, i cui giudici, naturalmente preposti al giudizio circa la legittimità e la efficacia dell'azione amministrativa hanno decretato, per due volte nella sede cautelare e la terza nel merito, per l'insindacabilità, nei termini di regolarità, legittimità, efficienza ed efficacia degli organi ministeriali.

Tutte le prove versate in atti, comprese quelle provenienti da istituzioni scientifiche terze quali l'Istituto Superiore di Sanità e il Centro Nazionale Ricerche, nonché il J.R.C, di riconosciuta ed apprezzata valenza internazionale, depongono per la bontà della tecnologia adottata dagli organi ministeriali per l'omologazione dei filtri antiparticolato, definita peraltro la migliore disponibile al momento, tanto da essere adottata nell'intero ambito comunitario e mondiale.

In particolare, dal 2006 ad oggi il CNR, il CNEIPA, il JRC e l'ISS hanno confermato che l'utilizzo di questi sistemi FAP va nella giusta direzione di una riduzione delle emissioni e quindi verso il miglioramento della qualità dell'aria ambiente atteso che, come recentemente chiarito proprio dall'ISS tutta la letteratura scientifica e tecnica è concorde nell'affermare che i FAP riducono le emissioni particolato, in massa ed in numero degli autoveicoli diesel, rendendo le emissioni di questi veicoli confrontabili con quelli dei veicoli a benzina.

Da una prima lettura appare ineludibile la circostanza che nelle motivazioni che hanno condotto all'imputazione coatta non si rinviene traccia di approfondito esame delle evidenze scientifiche attestate dagli studi degli Organi anzidetti, ma che il libero convincimento che ha condotto a tale imputazione si basa semmai su studi personali di soggetti sconosciuti alla comunità scientifica, nazionale e internazionale, che hanno basato le proprie conclusioni su personali convincimenti cui non si è stati in grado di dare evidenza scientifica

e che anzi sono state, con rigore scientifico, contestate dal CNR e dall'ISS, che giungono a ben diverse, fondate, dimostrate conclusioni.

In sede di opposizione all'archiviazione si è documentalmente dimostrato, e versato in atti, che alcuni dei consulenti dell'accusa hanno intrattenuto, prima che la vicenda venisse sottoposta all'attenzione della Magistratura, rapporti con la denunciante e che tale circostanza, causa di astensione o ricusazione, non è stata in

alcun modo valutata nella sede giudiziaria, circostanza quest'ultima che verrà ben posta in evidenza in sede di udienza preliminare.

È comune all'attenzione del Ministero la posizione dei due dirigenti al momento in servizio, che verrà valutata sulla base degli sviluppi della vicenda giudiziaria. Per quanto concerne il terzo dirigente corre l'obbligo di evidenziare che è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età già dal 2010.