

COMMISSIONI RIUNITE

II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Atto n. 75 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 7

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 5 febbraio 2014. — Presidenza del presidente della II Commissione Donatella FERRANTI.

La seduta comincia alle 15.30.

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Atto n. 75.

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

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto in oggetto.

Vincenzo GAROFALO (NCD), *relatore per la IX Commissione*, rileva che le Commissioni riunite II e IX sono chiamate a esaminare lo schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Segnala preliminarmente che la delega per l'introduzione di un adeguato regime sanzionatorio per la violazione degli obblighi del regolamento è contenuta nell'articolo 1 della legge n. 217/2011 (legge comunitaria 2010); il termine per l'esercizio della delega scade il 17 aprile 2014.

Rileva altresì che nella materia del trasporto ferroviario risulta aperta nei confronti dell'Italia una procedura d'infrazione, già giunta allo stadio di parere motivato, su cui si riserva di soffermarsi più avanti.

Evidenzia inoltre che, a livello di normativa dell'Unione europea, sono stati adottati anche il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e il regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

In proposito, ritiene opportuno sottolineare l'esigenza di dettare, con riferimento alle diverse modalità di trasporto, una disciplina sanzionatoria omogenea e coe-

rente. A tal fine avrebbe potuto essere utile definire tale disciplina con un unico decreto legislativo, che si riferisse a tutte le modalità di trasporto in questione. In ogni caso invita il Governo, nella predisposizione degli schemi di decreto legislativo relativi al trasporto marittimo e al trasporto effettuato con autobus, dei quali il secondo si trova attualmente all'esame della Conferenza unificata, a prestare attenzione alle esigenze sopra richiamate di omogeneità e coerenza con l'impostazione che sarà adottata nello schema di decreto legislativo in oggetto.

Procede quindi all'illustrazione degli articoli da 1 a 11 del provvedimento, lasciando al collega relatore della II Commissione l'illustrazione delle rimanenti disposizioni.

Dopo gli articoli 1 e 2, dedicati all'ambito di applicazione e alle definizioni, l'articolo 3 individua l'Organismo di controllo, previsto obbligatoriamente in ogni Stato membro, nelle more della definitiva operatività dell'Autorità di regolazione dei trasporti, nella Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

L'articolo specifica anche che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo, si provvede all'attribuzione delle competenze a uno degli uffici di livello dirigenziale non generale della Direzione generale (comma 1); si prevede inoltre che a tale ufficio siano assegnate ulteriori unità di personale in misura pari ad almeno dieci unità appartenenti alla terza area ex area C e alla seconda area ex area B, nell'ambito del personale già in servizio presso il Ministero (non viene indicato il numero massimo di tali unità di personale).

Rileva che la disposizione presenta alcuni profili problematici. In primo luogo, ricorda che, come si ricava dal comunicato del 21 gennaio scorso, l'Autorità di regolazione dei trasporti risulta, a decorrere dal 15 gennaio 2014, nella sua piena operatività, sulla base di un'apposita de-

libera adottata dall'Autorità medesima, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 37 del decreto-legge n. 201/2011.

In secondo luogo, la Commissione europea, nell'ambito della procedura di infrazione, ha osservato che la Direzione Generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, designata provvisoriamente come organismo di controllo nello schema di decreto in esame, non sembra un organismo dotato dei necessari poteri e in grado di garantire l'applicazione e il rispetto del regolamento.

In materia, occorre peraltro ricordare che il regolamento (CE) n. 1371/2007 prevede l'obbligo per gli Stati membri di designare uno o più organismi di controllo pienamente indipendenti da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, dall'organismo preposto all'imposizione dei diritti e dall'organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall'impresa ferroviaria.

Alla luce di questi elementi segnala l'opportunità di sopprimere la previsione dell'attribuzione in via transitoria alla citata Direzione generale delle funzioni di organismo di controllo, prevedendo piuttosto l'attribuzione di tali funzioni direttamente all'Autorità di regolazione dei trasporti, senza fasi transitorie.

Di conseguenza, rileva che occorrerebbe altresì valutare l'opportunità di prevedere per l'Autorità dei trasporti, anziché per la Direzione generale, il potenziamento di personale indicato dal comma 2 dell'articolo 3.

L'articolo 4 indica le funzioni dell'Organismo di controllo. Tra queste segnala: 1) la vigilanza sulla corretta applicazione del regolamento; 2) lo svolgimento di monitoraggi e indagini conoscitive sui servizi di cui al regolamento; 3) l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni; 4) l'istruttoria e la valutazione dei reclami dei passeggeri.

A tale ultimo riguardo, infatti, il comma 4 dell'articolo 4 prevede che ciascun passeggero possa presentare un reclamo all'Organismo di controllo per le infrazioni al regolamento, secondo moda-

lità tecniche, anche telematiche, da definire con successivo decreto ministeriale.

Ricorda in proposito che la possibilità di presentare reclamo all'Organismo di controllo o a qualsiasi altro organismo appropriato designato dallo Stato membro, è espressamente prevista dall'articolo 30, par. 2 del regolamento comunitario.

Sottolinea che occorre peraltro valutare la praticabilità della soluzione individuata dallo schema di decreto legislativo, in considerazione del numero sicuramente molto elevato di reclami che i passeggeri potranno presentare.

Sembrerebbe al riguardo opportuno prevedere che il passeggero possa rivolgersi all'Autorità dopo aver presentato, in prima istanza, il proprio reclamo al soggetto che presta il servizio (gestore dell'infrastruttura o impresa ferroviaria).

Per i servizi di competenza regionale è invece previsto l'inoltro alle competenti strutture regionali che provvedono poi, se non vi è manifesta infondatezza, a trasmetterli mensilmente all'Organismo di controllo.

Al riguardo, rileva altresì che non appare specificato quali siano le competenti strutture regionali.

L'Organismo presenta una relazione al Parlamento entro il 30 giugno di ciascun anno.

Gli articoli successivi del provvedimento intervengono in materia di definizione delle sanzioni.

L'articolo 5 individua il procedimento per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni.

La procedura delineata (commi 1-4) prevede innanzitutto che il dirigente preposto alla Direzione generale per il trasporto ferroviario nomini il responsabile del procedimento competente per l'istruttoria, il quale, valutati gli elementi che possono essere portati a sua conoscenza anche da chiunque vi abbia interesse e salva la manifesta infondatezza, formula la proposta di avvio del procedimento predisponendo un atto di contestazione, che viene adottato dal dirigente e portato

a conoscenza dell'interessato con le modalità dell'articolo 14 della legge n. 689/1981.

Deve essere menzionata la possibilità del pagamento in misura ridotta, di cui all'articolo 16 della legge n. 689/1981, ove applicabile, e si prevede che il procedimento di accertamento della violazione si concluda entro 90 giorni dall'avvio, salva la necessità di acquisire ulteriore documentazione, ma comunque nel termine massimo di sei mesi dall'avvio (comma 5).

Per le violazioni degli articoli 13, 15 e 16 (rispettivamente: pagamento anticipato per il decesso o ferimento del passeggero; mancata assistenza al viaggiatore e mancata fornitura di servizi di trasporto alternativi nel caso di impossibilità a proseguire il viaggio; violazioni nei confronti di passeggeri con ridotta mobilità e con disabilità) è fatta salva l'applicabilità immediata delle sanzioni, mentre negli altri casi viene assegnato un termine compreso tra 30 e 90 giorni all'interessato per adempiere, con pagamento in misura ridotta pari ad un sesto del massimo previsto per la violazione commessa (comma 6).

Segnala in proposito che il pagamento in misura ridotta pari a un sesto del massimo, risulta più favorevole rispetto alla misura prevista in via generale per le sanzioni amministrative all'articolo 16 della legge n. 689/1981, che prevede un terzo del massimo da pagare nel termine di 60 giorni.

Il comma 9 dell'articolo 5 prevede che l'Organismo di controllo determini l'importo delle sanzioni pecuniarie, nell'ambito dei limiti previsti, nel rispetto dei principi di effettività e proporzionalità ed in funzione della gravità della violazione, della reiterazione, delle azioni poste in essere per attenuare le conseguenze della violazione ed anche del rapporto percentuale dei passeggeri coinvolti nella violazione rispetto a quelli trasportati.

A tale proposito segnala che l'articolo 32 del regolamento prescrive solo che le sanzioni previste siano effettive, proporzionate e dissuasive.

In base al comma 10 dell'articolo 5, il 50 per cento delle somme derivanti dal

pagamento delle sanzioni viene riversato in un apposito fondo, da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, per l'eventuale potenziamento dell'attività di controllo (presumibilmente del Ministero, ma non viene specificato di quale controllo si tratti). Si prevede poi che il fondo sia successivamente ripartito, con apposito decreto adottato d'intesa con la Conferenza Stato Regioni, tra il Ministero e le regioni, trasferendo a ciascuna regione la metà dell'importo derivante dal pagamento delle sanzioni relative ai servizi di trasporto ferroviario di competenza regionale e locale riferibili al proprio territorio.

Al riguardo, sottolinea l'esigenza, in presenza di una disposizione che prevede uno specifico impiego del 50 per cento del ricavato dal pagamento delle sanzioni, di indicare in modo preciso le finalità alle quali tali risorse sono destinate e i soggetti beneficiari. Al riguardo si dovrà altresì tener conto dell'attività di controllo di competenza dell'Autorità dei trasporti.

Il comma 11 prevede l'obbligo dell'Organismo di controllo di informare tempestivamente l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie nel caso di violazioni suscettibili di mettere in pericolo la sicurezza e il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario.

Si prevede infine che i soggetti passivi del procedimento sanzionatorio siano tutelati dal segreto d'ufficio anche nei riguardi delle pubbliche amministrazioni (comma 12).

Gli articoli da 6 ad 11 recano le specifiche sanzioni relative al contratto di trasporto, alla vendita dei biglietti ed agli obblighi informativi.

Le sanzioni pecuniarie sono le seguenti:

a) in caso di violazione della possibilità di trasportare biciclette a bordo del treno: da 200 a 1.000 euro (articolo 6);

b) in caso di violazione dell'obbligo di rendere pubblica la soppressione di un servizio (l'articolo 7 del Regolamento prevede che tali decisioni siano rese pubbliche

con mezzi adeguati e prima di attuarle): da 2.000 a 10.000 euro per ciascun treno (articolo 8);

c) in caso di inosservanza da parte delle imprese ferroviarie e dei venditori di biglietti (compresi i tour operator ed i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto proprio, se queste informazioni sono disponibili) di ciascuno degli obblighi informativi previsti prima del viaggio: da 1.000 a 5.000 euro (tra tali obblighi rientrano le informazioni relative a: Orari e condizioni per il viaggio più veloce; Orari e condizioni per la tariffa più bassa; Accessibilità, condizioni di accesso e disponibilità a bordo di infrastrutture per le persone con disabilità e a mobilità ridotta; Accessibilità e condizioni di accesso per le biciclette; Procedure per la presentazione di reclami);

d) in caso di inosservanza da parte delle imprese ferroviarie degli obblighi informativi durante il viaggio: da 1.000 a 5.000 euro (tra tali obblighi rientrano le informazioni relative a: Servizi a bordo; Prossima fermata; Ritardi; Principali coincidenze; Questioni relative alla sicurezza tecnica e dei passeggeri articolo 9);

e) in caso di violazione dell'obbligo delle imprese ferroviarie, per i servizi di trasporto non oggetto di contratto di servizio pubblico, di distribuire biglietti ai passeggeri almeno attraverso una tra le seguenti modalità: biglietterie o distributori automatici; per telefono, su siti Internet o con altre tecnologie diffuse; a bordo dei treni, la sanzione va da 5.000 a 20.000 euro (articolo 10, comma 2);

f) in caso di violazione dell'obbligo delle imprese ferroviarie, per i servizi di trasporto oggetto di contratto di servizio pubblico di distribuire biglietti ai passeggeri o con biglietterie/distributori automatici oppure a bordo dei treni, la sanzione va da 5.000 a 20.000 euro e qualora non sia disponibile almeno una di queste modalità, si prevede che il biglietto sia rilasciato a bordo senza alcun sovrapprezzo; in caso contrario si applica una sanzione da 1.000 a 5.000 euro, a meno che l'im-

presa ferroviaria non abbia previamente comunicato all'Organismo di controllo la decisione di non consentire la bigliettazione a bordo (ciò è consentito per alcuni precisi motivi) e tale decisione sia stata resa pubblica anche tramite la pubblicazione nelle Condizioni Generali di Trasporto (articolo 10, co. 3, 4 e 5); per l'inosservanza dell'obbligo di informare in stazione i passeggeri della mancanza di biglietteria o distributore automatico indicando dove è possibile reperire il biglietto, si prevede una sanzione da 1.000 a 5.000 euro (articolo 10, comma 6);

g) in caso di violazione dell'obbligo delle imprese ferroviarie di adattare il « sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario » (CIRSRT) di cui si devono avvalere le imprese ferroviarie ed i venditori di biglietti e che contiene: tabelle di marcia e orari dei servizi passeggeri, disponibilità di posti sui servizi passeggeri, tariffe e condizioni speciali, accessibilità dei treni per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta, possibilità di effettuare prenotazioni o emettere biglietti o biglietti globali, in funzione dei requisiti stabiliti nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), secondo un piano di realizzazione definito nelle STI, una sanzione da 5.000 a 20.000 euro (articolo 11, comma 1);

h) in caso di inosservanza del divieto di non fornire informazioni personali su singole prenotazioni ad altre imprese ferroviarie o venditori di biglietto, una sanzione: da 1.000 a 5.000 euro, fatta salva l'applicazione delle norme in materia di riservatezza e con l'obbligo dell'Organismo di controllo, in questo caso, di informare tempestivamente il Garante per la protezione dei dati personali (articolo 11, comma 2).

L'articolo 7 prevede poi, in linea con l'articolo 6 del Regolamento, l'inefficacia delle clausole derogatorie o restrittive degli obblighi nei confronti dei passeggeri che vengano introdotte nel contratto di trasporto.

Prima di lasciare la parola al collega relatore per la II Commissione, segnala l'opportunità che, analogamente a quanto è stato richiesto nel corso dell'esame dell'atto in oggetto presso la Commissione Lavori pubblici del Senato, anche in considerazione della complessità e delicatezza della materia, le Commissioni riunite procedano a un breve ciclo di audizioni sul provvedimento, che consenta di acquisire le valutazioni dei diversi soggetti coinvolti. Tra tali soggetti segnala in particolare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie e l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Donatella FERRANTI, *presidente*, in sostituzione del relatore per la II Commissione, onorevole Magorno, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, completa la descrizione del contenuto del provvedimento in esame, illustrando sinteticamente gli articoli da 12 a 21.

Il Capo III (articolo 12 e articolo 13) attiene alla responsabilità delle imprese ferroviarie per l'assicurazione dei passeggeri e dei loro bagagli.

Sono previste, in particolare, sanzioni per l'inosservanza dell'obbligo di copertura assicurativa minima (da 50.000 a 50.000 euro) (articolo 12) e per l'inosservanza dell'obbligo del pagamento anticipato per il decesso o ferimento del passeggero (rispettivamente da 20.000 a 40.000 euro oppure da 10.000 a 20.000 euro, non detraibili dalla somma dovuta a titolo di risarcimento qualora sia accertata la responsabilità dell'impresa ferroviaria) (articolo 13).

Il Capo IV (artt. 14 e 15) individua le sanzioni per i ritardi, le perdite di coincidenze e le soppressioni.

Le sanzioni previste sono le seguenti: inosservanza dell'obbligo delle imprese ferroviarie di rendere conoscibili ai passeggeri con forme e mezzi idonei ed anche sui portali internet, le modalità di indennizzo e risarcimento in caso di ritardi, perdite di coincidenze o soppressione di treni: da 1.000 a 5.000 euro; violazione di uno degli obblighi, previsti dagli articoli 15, 16 e 17 del Regolamento, in caso di

ritardi, coincidenze perse o soppressioni: da 2.000 a 10.000 euro per ciascun evento.

Il Capo V (articolo 16) attiene alle violazioni degli obblighi nei confronti di passeggeri con ridotta mobilità e con disabilità.

L'articolo 16 prevede innanzitutto l'obbligo per le imprese ferroviarie e per i gestori di stazione di comunicare all'Organismo di controllo, nel termine di 180 giorni dall'entrata in vigore del decreto, le norme di accesso adottate nei confronti dei passeggeri con disabilità o con mobilità ridotta, in conformità con quanto previsto dal Regolamento al Capo V (artt. da 19 a 25). La sanzione prevista è di 500 euro per ogni giorno di ritardo nella comunicazione, fino ad un massimo di 100.000 euro (comma 1).

Una sanzione da 200 a 1.000 euro è prevista (comma 2) per l'inosservanza, nei confronti delle persone con disabilità o ridotta mobilità, di specifici obblighi, fra i quali: fornire prenotazioni e vendite di biglietti senza costi aggiuntivi e senza, richiedere l'accompagnamento di terzi, salvo ridotte eccezioni; informazioni in merito all'accessibilità dei servizi ferroviari.

La sanzione varia invece da 2.000 a 10.000 euro per le imprese ferroviarie ed i gestori di stazione che non si adeguino alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per l'accessibilità alle banchine, al materiale rotabile e agli altri servizi (comma 3).

Nel Capo VI (artt. da 17 a 19) sono individuate le sanzioni per violazione degli obblighi di sicurezza personale dei passeggeri, per il trattamento dei reclami e per la qualità del servizio.

È prevista dall'articolo 17 una sanzione da 1.000 a 5.000 euro per le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e delle stazioni che non adottino le misure idonee, stabilite di concerto con le autorità pubbliche, per la sicurezza personale dei passeggeri.

Per quanto riguarda i reclami dei viaggiatori l'articolo 18 stabilisce una sanzione da 5.000 a 20.000 euro per le imprese ferroviarie che non istituiscano un mec-

canismo per il trattamento dei reclami, come previsto dall'articolo 27 del regolamento, o non diffondano tra i passeggeri informazioni sull'organizzazione del servizio di trattamento dei reclami. In base all'articolo 27, par. 2 del regolamento i passeggeri possono presentare un reclamo a una qualsiasi impresa ferroviaria coinvolta, che deve entro un mese fornire una risposta motivata o informare il passeggero che la risposta verrà data entro massimo tre mesi; la sanzione prevista va da 200 a 1.000 euro.

Le informazioni sul numero e le categorie degli esposti ricevuti dalle imprese ferroviarie, con i tempi di risposta relativi, devono essere rese pubbliche tramite l'inserimento nella Relazione annuale sulla qualità del servizio; la sanzione va da 200 a 1.000 euro.

La Relazione annuale deve essere pubblicata (articolo 19. co. 2) sul sito internet delle imprese ferroviarie e su quello dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA), pena la sanzione da 2.000 a 10.000 euro.

Le imprese ferroviarie hanno inoltre l'obbligo di comunicare all'Organismo di controllo, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del decreto, le norme adottate per la qualità del servizio (articolo 19, co. 1), che in base all'articolo 28, par. 1 del regolamento riguardano i seguenti elementi: Informazioni e biglietti; Puntualità dei treni e principi generali in caso di perturbazioni del traffico; Soppressione di treni; Pulizia del materiale rotabile e delle stazioni (qualità dell'aria nelle carrozze, igiene degli impianti sanitari, ecc.); Indagine sul grado di soddisfazione della clientela; Trattamento dei reclami, rimborsi e indennità per il mancato rispetto delle norme di qualità del servizio; Assistenza fornita alle persone con disabilità e a mobilità ridotta.

Nel Capo VII infine sono previste sanzioni per la violazione degli obblighi di informazione dei passeggeri (articolo 20), da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori delle stazioni e dei tour operator, in merito ai diritti di cui beneficiano ed agli obblighi, che vanno da 200 a 1.000 euro.

La clausola di neutralità finanziaria è contenuta infine nell'articolo 21.

Arianna SPESSOTTO (M5S), ritiene opportuno chiedere chiarimenti al Governo su alcuni aspetti particolarmente rilevanti dello schema di decreto in oggetto.

In primo luogo si sofferma sull'individuazione dell'organismo di controllo, di cui all'articolo 4. Sottolinea che l'Autorità di regolazione dei trasporti è già operativa e rappresenta un soggetto con caratteristiche molto più adeguate allo svolgimento del ruolo di organismo di controllo rispetto alla Direzione generale per il trasporto ferroviario.

Richiama in particolare l'attenzione delle Commissioni sul fatto che la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia proprio per quanto concerne l'applicazione del regolamento (CE) n. 1371/2007, osservando che la Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero non si configura come un vero e proprio organismo di controllo, dotato dei necessari poteri e in grado di garantire l'applicazione e il rispetto del citato regolamento.

Richiama quindi le disposizioni di cui al comma 12, dell'articolo 5, ai sensi del quale, le notizie, le informazioni o i dati riguardanti i soggetti passivi del procedimento sanzionatorio sono tutelati dal segreto d'ufficio anche nei riguardi delle pubbliche amministrazioni. Rileva in proposito che dovrebbe essere soppresso il riferimento alle pubbliche amministrazioni, in quanto l'applicazione del segreto d'ufficio anche nei loro confronti impedirebbe alle regioni di disporre delle informazioni necessarie per svolgere le funzioni di controllo ad esse spettanti sulla base dello schema di decreto in esame.

Sempre con riferimento all'articolo 5, richiama quanto disposto dal comma 10, ai sensi del quale, come ricordato anche dal relatore, onorevole Garofalo, si prevede che il 50 per cento delle somme derivanti dal pagamento delle sanzioni sia destinato al potenziamento dell'attività di controllo. Sottolinea che si tratta di una formulazione del tutto generica, per cui

sarebbe necessario specificare in cosa consista il potenziamento delle attività di controllo e come saranno effettivamente utilizzate le risorse in questione.

Invita quindi a considerare il comma 5 dell'articolo 4, in base al quale si prevede che per i servizi di competenza regionale locale i reclami debbano essere inoltrati alle competenti strutture regionali. Anche in questo caso non viene chiarito di quali strutture si tratti, come tali strutture siano organizzate e se il loro funzionamento comporti oneri per la finanza pubblica.

Paolo COPPOLA (PD), condivide interamente le considerazioni del relatore Garofalo in merito al fatto che l'organismo di controllo debba essere direttamente individuato nell'Autorità di regolazione dei trasporti, anziché prevedere una fase transitoria in cui tale organismo è individuato nella Direzione generale del Ministero.

Per quanto riguarda le previsioni del comma 4 dell'articolo 4, per cui la presentazione dei reclami per presunte infrazioni del regolamento da parte dei passeggeri deve essere effettuata secondo modalità tecniche stabilite con successivo decreto ministeriale, rileva in primo luogo che non è previsto un termine entro il quale il decreto debba essere adottato, osserva quindi che in ogni caso, si dovrebbe far riferimento a procedure già codificate, piuttosto che prevedere una apposita disciplina attuativa che stabilisca specifiche modalità di presentazione, differenziate in relazione alla tipologia dei reclami.

Ivan CATALANO (M5S), osserva in primo luogo che dallo schema di decreto in esame non risulta quali vantaggi possano derivare agli utenti dalla presentazione dei reclami. Segnala quindi che le competenze attribuite dalla legge all'Autorità dei trasporti includono espressamente la tutela dei diritti degli utenti, oltre che la determinazione di sanzioni amministrative pecuniarie. Per questo l'organismo di controllo deve essere individuato in tale Autorità. Ribadisce infatti come la Commissione europea abbia lamentato l'assenza

dei requisiti necessari per svolgere il ruolo di organismo di controllo nel caso di strutture interne al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Infatti sono ancora numerosi i vincoli che legano il Governo, e in particolare il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con Ferrovie dello Stato, sia per quanto riguarda la nomina degli organi societari, sia per quanto riguarda l'attività di Ferrovie in relazione alla gestione dell'infrastruttura e allo svolgimento dei servizio di trasporto.

Donatella FERRANTI, *presidente*, dopo avere precisato che le decisioni in merito all'organizzazione dei lavori delle Commissioni e allo svolgimento di un ciclo di audizioni potranno essere assunte nell'ambito di una riunione congiunta degli Uffici di presidenza, integrati dai rappresentanti dei gruppi, delle Commissioni II e IX, in considerazione dell'imminenza dell'inizio delle votazioni in Assemblea rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.50.